



Universidad de Chile  
Facultad de Derecho  
Departamento de Derecho Internacional

“INSPECCIONES Y OBSERVACIONES COMO MÉTODOS DE FISCALIZACIÓN EN EL  
MARCO DEL SISTEMA DEL TRATADO ANTÁRTICO”

**Memoria para optar la Grado de Licenciada en Ciencias Jurídicas y Sociales**

MARÍA JESÚS MAIBE M.

Profesor Guía:  
Dr. Luis Valentín Ferrada Walker

Santiago, Chile  
2023

Tesis de Pregrado Realizada en el Marco del Proyecto Fondecyt Iniciación N°11160039, “Estudio Comparado de la Protección del Medioambiente Antártico en el Derecho Doméstico de Chile, Argentina, Reino Unido y Estados Unidos (2016-2019)”, del cual el Profesor Luis Valentín Ferrada fue investigador responsable.

# Índice

## Tabla de Contenidos

Dedicatoria .....	6
Agradecimientos .....	7
Resumen .....	8
Abstract .....	9
Introducción.....	11
Capítulo I: Sistema del Tratado Antártico.....	14
1.1 Generalidades .....	14
1.2 El Sistema del Tratado Antártico .....	17
1.2.1 Su origen y definición .....	17
1.2.2 Principios que rigen el Sistema del Tratado Antártico.....	19
1.3 El Tratado Antártico .....	25
1.3.1 Origen.....	25
1.3.2 Disposiciones jurídicas.....	26
1.3.3 Tratado Antártico como tratado marco .....	26
1.3.4 Las Reuniones Consultivas y su funcionamiento. ....	28
Capítulo 2: Inspecciones y observaciones en el marco del Tratado Antártico y su Protocolo de Protección al Medioambiente .....	34
2.1 Inspecciones y observaciones en el Tratado Antártico.....	34
2.1.1 Inspecciones consagradas en el artículo VII del Tratado Antártico y el artículo 14 del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección al Medioambiente tratadas a través de Recomendaciones, Medidas y Resoluciones en las Reuniones Consultivas.....	40
2.2 Inspecciones al alero del Protocolo de Protección al Medioambiente .....	56

Capítulo 3: Inspecciones en la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos y Antárticos.....	61
3.1 Los recursos para los inspectores .....	68
3.2 Inspecciones consagradas en el artículo XXIV de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos desarrolladas mediante Medidas de Conservación en las reuniones anuales de la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos. ....	71
3.3 La figura del observador científico en el marco de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos.....	76
Conclusión.....	78
Anexos.....	81
Entrevista a Rafael Castillo, Analista de temas antárticos de la División de Relaciones Internacionales de la Subsecretaría de Defensa del Ministerio de Defensa Nacional. Inspector por parte de Chile en las expediciones antárticas de los años 2015-2016 y 2017. (Realizada en marzo de 2018).....	81
Entrevista a Julio Méndez, Director de la Dirección Antártica del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. (Realizada 29 de marzo de 2018) .....	96
Entrevista a Francisco Berguño, Director de la Dirección Antártica del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. (Realizada 19 de julio de 2022).....	101
Entrevista a Lars Christiansen, Jefe de División Antártica Estado Mayor General de la Armada. (Realizada el 30 de agosto de 2022) .....	119
Entrevista a Rodrigo Lepe, Subjefe del Departamento Antártico del Estado Mayor Conjunto y a Lars Christiansen, Jefe de División Antártica Estado Mayor General de la Armada. (Realizada 13 de septiembre de 2022).....	125
Entrevista a Paola Arroyo, Asesora del Departamento de Pesca, Acuicultura y Recursos Marinos de la Dirección de Intereses Marítimos y Medioambiente Acuático de la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante (Realizada 27 de septiembre de 2022) .....	144

Bibliografía.....	163
1. Libros y tesis .....	163
3. Artículos académicos.....	163
4. Documentos, informes y páginas web.....	165
5. Entrevistas.....	169

## **Dedicatoria**

A mi madre Carmen Gloria,  
Por mantener tu fe inquebrantable en mí.

## **Agradecimientos**

Me gustaría agradecer a mi familia, mi madre Carmen Gloria y mis hermanos Cristóbal y Pía, por alentarme a finalizar este proyecto y por apoyarme siempre en todas las experiencias que viví en su proceso de elaboración.

A mi profesor guía Dr. Luis Valentín Ferrada Walker, por ser tan generoso con sus conocimientos y por impulsar siempre a que uno desarrolle este espíritu investigador en temas jurídicos antárticos. Por ser un verdadero guía, siempre escuchar lo que uno tiene que decir y corregir de la manera más amable pero firme posible. Es un honor estar bajo su guía al ser una de las personas que más conoce de derecho antártico chileno.

A Rafael Castillo y Julio Méndez, primeras autoridades que entrevisté durante el año 2018, entrevistas que me permitieron asistir a una Reunión Consultiva del Tratado Antártico, muchas gracias por su disposición y generosidad al compartir sus conocimientos adquiridos conmigo.

A Francisco Berguño, Lars Christiansen , Rodrigo Leppe y Paola Arroyo, por su inmensa amabilidad y disposición para recibirme durante este año 2022, compartir sus experiencias y conocimientos sin ningún recelo y por apoyar este trabajo de investigación.

Y finalmente a mis amigas, María José Herman, Araceli Olivares, Maríajosé Pérez, Constanza Reyes y Dariolette Abarca, por impulsarme siempre a creer en mí misma y darme el aliento para finalizar todos los proyectos pendientes en tiempos difíciles.

## **Resumen**

Siendo el sexto continente un área de interés para toda la humanidad, surge la interrogante respecto a cuáles son los distintos instrumentos de carácter internacional que la regulan, los que se encuentran contenidos en el denominado “Sistema del Tratado Antártico”.

Dentro de los elementos que lo componen, son de especial relevancia el Tratado Antártico, junto a su Protocolo Medioambiental y la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, por abarcar las principales disposiciones destinadas a verificar el cumplimiento efectivo de todos los principios y objetivos que enmarca el Sistema del Tratado Antártico para lograr la protección de la Antártica y sus áreas marinas circundantes. Surge entonces la interrogante respecto a cómo verifican aquello. Esto se realiza mediante un sistema de inspecciones consagrado tanto en el Tratado Antártico y su Protocolo de Protección al Medioambiente y; en la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos.

En el presente trabajo de investigación se demuestra que el método más efectivo en la práctica para asegurar el cumplimiento de dichas disposiciones, son las inspecciones consagradas en virtud del Tratado Antártico y su Protocolo de Protección al Medioambiente.

Al respecto, se revisan todas las disposiciones normativas relativas a la materia de inspecciones contenidas en el artículo VII del Tratado Antártico, el artículo 14 de su Protocolo de Protección al Medioambiente y el artículo XXIV de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos. Junto a ellas, se analizan también las diferentes Recomendaciones, Medidas, Decisiones y Resoluciones emitidas en las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico relativas a la materia de inspección y las Medidas emitidas en las reuniones anuales que celebra la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos relacionados con materia de inspección también.

A lo largo del análisis de lo antes mencionado, se considera que el sistema de inspección funciona y es eficaz en cuanto asegura y verifica que todos los actores involucrados con la Antártica respeten los principios y objetivos que apuntan a su conservación íntegra.

Lo anterior resulta fundamental, pues en tiempos en que el cambio climático está alterando las distintas reservas naturales que hay en el planeta, entre ellas, la Antártica, parece esperanzador ver que prima el respeto por los principios y objetivos que apuntan a su conservación.

Palabras Clave: Tratado Antártico – Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección al Medioambiente – Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos – Inspecciones.

### **Abstract**

Since the sixth continent is an area of interest for all mankind, the question arises as to the different international instruments that regulate it, which are contained in the so-called "Antarctic Treaty System".

Among the elements that compose it, the Antarctic Treaty, together with its Environmental Protocol and the Convention for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources, are of special relevance, as they include the main provisions aimed at verifying the effective compliance with all the principles and objectives of the Antarctic Treaty System to achieve the protection of Antarctica and its surrounding marine areas. The question then arises as to how this is verified. This is done through a system of inspections enshrined in both the Antarctic Treaty and its Protocol on Environmental Protection and in the Convention for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources.

This research work demonstrates that the most effective method in practice to ensure compliance with these provisions are the inspections enshrined in the Antarctic Treaty and its Protocol for the Protection of the Environment.

In this regard, all the normative provisions related to inspections contained in Article VII of the Antarctic Treaty, Article 14 of its Protocol on Environmental Protection and Article XXIV of the Convention on the Conservation of Antarctic Marine Living Resources are reviewed. In addition, the different Recommendations, Measures, Decisions and Resolutions issued at the Antarctic Treaty Consultative Meetings related to inspection matters and the Measures issued at the annual meetings held by the Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources related to inspection matters are also analyzed.

Throughout the analysis of the above, it is considered that the inspection system works and is effective in that it ensures and verifies that all actors involved with Antarctica respect the principles and objectives aimed at its full conservation.

**Key words:** Antarctic Treaty - Protocol on Environmental Protection to the Antarctic Treaty, Convention for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources – Inspections.

## **Introducción**

Para muchas personas el Continente Antártico envuelve aún muchos misterios que de seguro van a ir descubriéndose con el correr del tiempo. Cuando tomé el “Taller de Antártica, problemas actuales y perspectivas político-jurídicas” el primer semestre del año 2018, jamás imaginé que existía un sistema tan complejo y acabado para regular el sexto continente, mis conocimientos eran bastante básicos al saber sólo que Chile poseía territorio en la Antártica, más desconocía todo el aparataje jurídico que lo protegía.

Cuando estábamos analizando el Tratado Antártico y las demás convenciones que componían el Sistema del Tratado Antártico – en adelante STA-, pasamos por el ítem de las inspecciones o métodos de fiscalización, lo que de inmediato llamó mi atención. ¿Cómo llegaban a la Antártica?, ¿Cuáles eran los fines de esas inspecciones?, ¿Cómo se designaban a los inspectores?, ¿Cómo lo hacía Chile?, eran preguntas que asomaban en mi mente al momento de desarrollar ese tema en clase.

Así, la pregunta que guio esta investigación dice relación con cómo funciona en la práctica el método de fiscalización en el marco del STA. Durante el desarrollo de esta tesis pude apreciar que además de un par de artículos en los respectivos instrumentos jurídicos y otro poco de documentos de Reuniones Consultivas o reuniones de la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos y Antárticos – en adelante Comisión CCRVMA-, nada más me permitía poder aproximarme a la respuesta a esa pregunta. Así, representó todo un desafío pensar a qué otras fuentes podían recurrir como bibliografía además de las fuentes normativas y las muy escasas fuentes bibliográficas en artículos o libros. Quizá lo más destacable de esta investigación sean las entrevistas que realicé a diferentes autoridades chilenas vinculadas a temas antárticos y relacionadas a la materia de inspecciones en esa área. En el año 2018 gracias a la entrevista realizada a Julio Méndez, entonces director de Antártica del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, tuve el privilegio de formar parte de la delegación chilena junto a mi Profesor guía Dr. Luis Valentín Ferrada Walker y poder asistir a la Reunión Consultiva celebrada en esa ocasión en la ciudad de Buenos Aires, Argentina. Sin duda, fue una experiencia que nunca olvidaré, pues poder apreciar en primera persona cómo funciona todo este aparataje

antártico es sin duda una de las mejores vivencias que un investigador incipiente puede presenciar, sobre todo si está investigando un tema relacionado.

Dentro del método de inspecciones que posee el STA existen dos tipos de fiscalizaciones, las primeras, contenidas en el Tratado Antártico y su Protocolo de Protección al Medioambiente y la segunda, las consagradas en la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos.

La hipótesis que esta tesis busca demostrar en atención a las características geográficas e históricas relativas a las áreas de fiscalización, es que resultan más eficientes las inspecciones realizadas bajo el marco del Tratado Antártico y su Protocolo de Protección al Medioambiente, ya que, al ser el Tratado Antártico un tratado marco, permite que, gracias a su flexibilidad, se vayan adaptando de manera íntegra todas las modificaciones necesarias para ir moldeando esta fiscalización que pueden realizar los Estados Consultivos.

A efectos de comprobar esta hipótesis, la presente tesis procederá de la siguiente manera, en el capítulo uno de esta tesis “El Sistema del Tratado Antártico” se aprecia un contexto político-jurídico con las principales características que llevaron a la creación de los instrumentos que componen este sistema. A pesar de no corresponder al corazón de esta tesis, si es necesario tener conocimientos mínimos previos para efectos de poder entender qué es lo que se busca fiscalizar, ¿Para qué inspeccionamos?, ¿De dónde provienen esas facultades?, etc.

Luego, en el capítulo segundo “Inspecciones y observaciones en el marco del Tratado Antártico y su Protocolo de Protección al Medioambiente” junto al capítulo tercero “Inspecciones en la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos y Antárticos” se desarrolla el marco normativo que regula las inspecciones en cada una de ellas, y además se revisa la ejecución práctica de estas normas en Chile. El hecho de que éste sea considerado un punto relevante se atiene a que para poder comprender mejor el funcionamiento práctico de las inspecciones dentro del STA, realicé una serie de entrevistas a distintas autoridades involucradas en temas Antárticos de carácter nacional, específicamente en el marco

de las inspecciones, las cuales se encuentran íntegramente transcritas en la sección de “Anexos” de esta tesis.

Finalmente, luego de haber expuesto todo lo anterior se procede a las conclusiones para comprobar la hipótesis propuesta en esta introducción.

## **Capítulo I: Sistema del Tratado Antártico**

### **1.1 Generalidades**

No es novedad que la Antártica sea una zona llena de enigmas para muchas personas. Por lo mismo, no es de extrañar que si uno le preguntara a cualquier persona que va caminando por la calle si conoce el Tratado Antártico o la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos la respuesta sea negativa e incluso desconcertante.

Para el común de la población sólo existe una noción de que el sexto continente se encuentra ahí, en el fin del mundo, y que algunos países poseen territorios soberanos en dicho lugar, que son escasamente habitados y de difícil acceso. Sin embargo, desconocen todo el aparataje político-jurídico que funciona en dicha zona y el sistema particular y eficiente en el que se desarrolla la dinámica de los países que realizan actividades en la Antártica, en su mayoría investigaciones de carácter científico.

Antes de describir el funcionamiento del sistema que permite que la dinámica Antártica sea continua y pacífica entre los Estados, particulares, organizaciones internacionales no gubernamentales y otros actores, es menester hacer una breve referencia histórico-cronológica, para poder comprender el origen del STA.

Las etapas en el Continente Antártico como eje de interés mundial se remontan hace miles de años atrás A.C. En donde filósofos como Aristóteles (s. IV a), Estrabón (s. I a) y Ptolomeo (s. II) ya habían manifestado las primeras ideas respecto a ese territorio (Ferrada, 2014: 540). Respecto al descubrimiento y exploración geográfica de la Antártica, la describían como “dos sectores inhabitables a causa de su clima helado, uno junto a cada polo” - referenciados respectivamente en el ártico y el antártico- o como zonas heladas que limitaban a su vez dos zonas templadas que rodeaban una zona central tropical (Ferrada, 2012: 134).

No obstante, esta noción más bien abstracta de la existencia de la Antártica no va a ser sino hasta el siglo XV en el que se contaría con la tecnología -naval específicamente- para que los europeos, en este caso, pudieran salir a explorar territorios que se encontraban más allá de sus fronteras, especialmente los que se encontraban distanciados por el mar. Esto, permitió que los viajes fueran más extensos y, por ende, pudieran llegar a tierras más lejanas, como fue el caso de América del Sur, lugar del cual ya las primeras colonias españolas hablaban de la “‘Tierra Incógnita’ como un inmenso continente que presumían existía al Sur de América” (Ferrada, 2012: 134).

Este período es el que el profesor Orrego cataloga como la “etapa heroica” o de descubrimiento y exploración geográfica, a su juicio, una de las primeras etapas en el marco de los períodos de desarrollo en la Antártica, en donde señala que, “En la actualidad, la primera de dichas etapas se encuentra totalmente terminada, por lo menos en lo que se refiere a la exploración de tipo tradicional” (Orrego Vicuña, 1994: 21). Sin embargo, la clasificación que más hace sentido es la que plantea el profesor Luis Valentín Ferrada como bien se ha ido desarrollando. Por lo que, el período de descubrimiento y exploración geográfico no contarían precisamente como la primera de etapa del desarrollo de la Antártica, por existir antecedentes previos de mucha antigüedad en cuanto a su existencia.

Como bien indica el profesor Ferrada, “pasarían todavía más de tres siglos hasta que, a fines del siglo XVIII, se logre cruzar el círculo Antártico. A partir de entonces la explotación de los recursos de esas latitudes, en especial mediante la caza de focas y la captura de ballenas, se convertiría en una significativa actividad económica, realizada sin mayor cuidado ni control. Paralelamente, continuaría la exploración geográfica de aquellos nuevos espacios” (Ferrada, 2012: 134).

La verdad es que más que separarse estas tres etapas como tal, lo cierto es que se forma un entramado en el que coexisten unas con otras, no es certero decir que primero sólo se hayan dedicado a la exploración de la Antártica, luego hayan procedido las expediciones científicas y finalmente se hayan dedicado a explotar los recursos de dicho continente; sino que todas fueron dándose más bien en tiempos similares, unas veces teniendo más predominancia o “demanda”

una por sobre la otra. De hecho, la caza de focas y captura de ballenas (explotación de recursos) permitió también fomentar en cierta forma el interés por esta “tierra inhóspita”.

Ya en el siglo XIX, se produce un auge considerable de expediciones científicas, “incentivadas por el hecho que, como se expresara en el Sexto Congreso Internacional de Geografía (Londres 1895), la Antártica era el único continente que permanecía aún como un desafío para el conocimiento humano” (Ferrada, 2012: 135).

Cabe destacar que, dentro del marco de la política Antártica de alguna forma, siempre han existido dos conceptos que han estado ligados entre sí, a saber: la ciencia y la política. Las que, en general, a lo largo del tiempo han sido bastante estables. Comienza así mismo el proceso de reclamaciones territoriales sobre la Antártica de diferentes países (Ferrada, 2012: 135).

El proceso de reclamaciones territoriales se inicia en 1904 respecto a algunas islas con Argentina, en 1906 le sigue la reclamación en el continente propiamente tal de Chile, Argentina y Reino Unido. En el año 1912 se efectúa la reclamación de Francia, la de Nueva Zelanda del año 1923, la de Noruega de los años 1927 y 1931 y 1939 respectivamente -reclama territorios distintos dentro de cada año-. Y finalmente la de Australia del año 1933 (Ferrada, 2012: 135). Todos estos países pasarían a ser conocidos como los siete países reclamantes de poseer un territorio soberano en el continente antártico, denominación que adquiere suma importancia sobre todo para el funcionamiento del STA.

Existe un hito a nivel mundial que sirve para contextualizar los primeros problemas de carácter político geoestratégico en la Antártica, que dice relación con el término de la Segunda Guerra Mundial.

Como bien lo indica el profesor Ferrada son tres los factores que tensionaron el ambiente en torno a la Antártica. El primero de ellos corresponde a la superposición de las reclamaciones de Chile, Argentina y Reino Unido sobre la Península Antártica; el segundo, relacionado con el interés antártico que manifestaban tanto Estados Unidos como la Unión Soviética, en momentos en que la Guerra Fría se hacía latente y ambas potencias pretendían ejercer cierto control sobre

el continente antártico evitando así que su oponente tuviera cualquier tipo de influencia o accionar sobre éste; y el tercero y último, ligado más bien al aspecto geoestratégico de la Antártica en base al hecho de que se buscaba asegurar el libre paso entre el Océano Atlántico y el Océano Pacífico (Ferrada, 2012: 136).

Dichas causas son el preámbulo claro de la situación dentro de la cual se enmarca el nacimiento del Tratado Antártico y junto a él el Sistema que lo sigue, dinámica que cada vez se hace más compleja, pero no por eso menos eficiente.

## **1.2 El Sistema del Tratado Antártico**

### **1.2.1 Su origen y definición**

Hoy, ya no es común ni permisible obtener total y plena libertad para explorar en el territorio antártico, pues hace muchos años, en pos de su conservación y de la importancia que representa para la humanidad, existen diferentes instrumentos de carácter jurídico que regulan todo tipo de actividades realizadas en la Antártica en miras de preservar su uso pacífico. Esos instrumentos, que en realidad son convenciones internacionales, en su mayoría, son los que conforman el STA.

Formalmente, el STA se encuentra definido en el artículo 1, letra e) del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección al Medioambiente – en adelante el Protocolo- que indica lo siguiente:

*“Sistema de Tratado Antártico, significa el Tratado Antártico, las medidas en vigor según ese Tratado, sus instrumentos internacionales asociados separados en vigor y las medidas en vigor según esos instrumentos”*

Se compone entonces por: El Tratado Antártico, el Protocolo (junto a sus respectivos anexos), a saber: Evaluación de Impacto sobre el Medioambiente, Conservación de la Fauna y

Flora Antárticas, Eliminación y Tratamiento de Residuos, Prevención de la Contaminación Marina y Protección y gestión de Zonas; la Convención para los Recursos Vivos Marinos Antárticos, y las Resoluciones y Medidas adoptadas por la Comisión CRVMA, la Convención para la Conservación de Focas Antárticas y finalmente las múltiples recomendaciones, medidas y decisiones de los más diversos tópicos - siempre dentro del marco del Tratado Antártico-adoptadas en las reuniones consultivas celebradas hasta la fecha. Cabe mencionar, que existen un par de instrumentos jurídicos que, por el hecho de no estar en vigor, no “entrarían” dentro del marco del STA, pero que igualmente son importantes; como lo es, el anexo sexto del Protocolo titulado “Responsabilidad emanada de Emergencias Ambientales” y la Convención para la Reglamentación de las Actividades sobre Recursos Minerales Antárticos.

Como contexto, al momento de analizar el STA, es relevante comprender, que se compone de un conjunto de normas políticas y orgánicas que están en constante cambio, pues a medida que se van resolviendo ciertas prioridades se pasa a otras y así eternamente. El profesor Francisco Orrego respalda esta idea señalando que “Los procesos de actividad antártica están interrelacionados y no pueden ser separados en compartimientos herméticos. Cada vez que se ha intentado interpretar a la Antártica de una manera separada en categorías rígidas se ha llegado inevitablemente a un punto de vista estático, el que, con frecuencia, lleva a conclusiones erradas debido a su incompatibilidad con las características eminentemente dinámicas de aquellos procesos” (Orrego Vicuña, 1994: 22).

Esto es así no sólo por la evolución de sus instrumentos jurídicos a lo largo del tiempo, sino también por el factor no menos importante y prácticamente a la par con el anterior: el político.

Así, comienza a formarse un entramado, en el que, si bien se basa en un instrumento “principal” que establece principios y objetivos comunes para el funcionamiento del STA, lo cierto es que cada disposición o medida adoptada en las reuniones consultivas respectivas, también modifican la manera en la que tienen que ir desarrollando ciertas actividades o lineamientos sin perder de vista los principios que han quedado establecidos en el Tratado Antártico. En paralelo, también aportan al moldeamiento de este sistema, las medidas y

resoluciones que adopta la Comisión CRVMA.

Dichos procesos a lo largo del tiempo han ido permitiendo desarrollar un marco jurídico, que ya no comprende sólo normas de carácter internacional, sino también instituciones e incluso tomar en cierta medida en consideración de terceros como son las Organizaciones No Gubernamentales, entre otros, que, tienen por objetivo, preservar el uso pacífico del continente antártico, premisa dentro de la cual, se supedita al hecho de ir regulando la exploración y “explotación” de los recursos que ofrece la Antártica, tanto por tierra como por mar.

## **1.2.2 Principios que rigen el Sistema del Tratado Antártico**

### **1.2.2.1 Uso pacífico**

Este principio se define y desarrolla dentro de la idea de que la Antártica sólo puede ser utilizada para fines pacíficos en interés de toda la humanidad. Por supuesto, este es ilimitado en el tiempo.

Concretamente se encuentra manifestado en el preámbulo del Tratado Antártico en su párrafo segundo, a saber: “Reconociendo que es en interés de toda la humanidad que la Antártica continúe utilizándose siempre exclusivamente para fines pacíficos y que no llegue a ser escenario u objeto de discordia internacional”; y en su párrafo cuarto: “Convencidos, también de que un Tratado que asegure el uso de la Antártica exclusivamente para fines pacíficos y la continuación de la armonía internacional en la Antártica promoverá los propósitos y principios enunciados en la Carta de las Naciones Unidas”. Esta disposición en particular permite interpretar que “los Estados contratantes no sólo consideraron que los propósitos y principios del Tratado Antártico eran compatibles con los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas, sino que aún más: en su observancia se identificaban con estos” (Armas y Beltramino, 1992: 15). También se encuentra materializado en el artículo I del Tratado, párrafo 1: “La Antártica se utilizará exclusivamente para fines pacíficos.”

Dicha interpretación tiene por objetivo asegurar el hecho de evitar que la antártica no se convierta en un escenario de conflicto o disputa internacional. La relación directa entre este principio establecido por el Tratado Antártico y la Carta de las Naciones Unidas queda explicada de la siguiente manera: “La utilización pacífica de la Antártica es una meta del Tratado que se asienta en el principio del mantenimiento de la paz. El mantenimiento de la paz es un propósito para la Carta de las Naciones Unidas, que, consolidado en el ámbito antártico, opera como principio para el logro de otro propósito, que es la utilización pacífica de la Antártica” (Armas y Beltramino, 1992: 15).

Es necesario hacer dos observaciones en este punto. La primera, es en relación con el término “ser utilizada para fines pacíficos”, dicha expresión ya se encuentra explicada más arriba, en donde la idea es clara, la Antártica no debe ser utilizada bajo ningún pretexto como objeto de disputa internacional. El Tratado Antártico nace dentro de un contexto de tensión internacional en el marco de la Guerra Fría, por lo que, la Antártica no escapaba al hecho de que fuera un territorio bastante “tentador” dentro del cual, cualquiera de las dos potencias pudiera disponer de sus fuerzas militares para “disuadir” a la otra. Como se expresa en el artículo I, número 1 del Tratado Antártico: “La Antártica se utilizará exclusivamente para fines pacíficos. Se prohíbe, entre otras, toda medida de carácter militar, tal como el establecimiento de bases y fortificaciones militares, la realización de maniobras militares, así como los ensayos de toda clase de armas” dicha expresión obedece al hecho de evitar la “militarización” del continente antártico. Sin embargo, eso no obsta a que se utilicen recursos de todo tipo de carácter militar siempre y cuando sea con fines pacíficos o para fomentar la investigación científica, como dice el artículo I del Tratado Antártico número 2 “El presente Tratado no impedirá el empleo de personal o equipo militares para investigaciones científicas o para cualquier otro fin pacífico”. Pero existe también otra disposición textual del Tratado asociada a este principio, consagrada en el artículo V, número 1 del Tratado Antártico que señala “Toda explosión nuclear en la Antártica y la eliminación de desechos radiactivos en dicha región quedan prohibidas”. Haciendo la aclaración respectiva en cuanto a que dicho principio se manifiesta en el hecho de prohibir las explosiones nucleares en el continente, sutileza que da a entender que esto no obsta a que se pueda utilizar energía nuclear en la Antártica, siempre y cuando sea con fines pacíficos.

Marcial Mora explica de manera clara el significado de este principio al señalar “Para los países de pequeños recursos, significa la mejor garantía -unida a otras disposiciones del Tratado como la designación de observadores para inspeccionar y hacer efectivo su cumplimiento y demás medidas instituidas en el artículo VII, VIII, letra a) del artículo IX y el artículo X-, de que nuestros territorios antárticos no serán en ningún caso víctimas de una agresión; significa, además, que la Antártica queda a salvo del peligro de convertirse en un campo de experimentación de armas de cualquier especie, incluso las atómicas”(Mora, 2019: 6).

La segunda observación tiene que ver con el término “en interés de toda la humanidad” pero lo cierto, es que dicha frase va mutando con el tiempo. Esto quiere decir que, en un principio el interés de resguardar la Antártica obedecía más que nada a fines geoestratégicos. En miras del contexto que precedía a la creación del Tratado y las tensiones existentes hasta la época. Sin embargo, hoy, es claro que ese “en interés de toda la humanidad” se basa en un enfoque claramente medioambiental. Como bien marcan “las etapas de la historia del continente antártico”, de un fin “conquistador” se podría decir del continente, lo que prima hoy, no es quien posee más o menos territorio abarcado en la Antártica, sino, quien emplea sus recursos investigativos de la manera más provechosa posible pero siempre, respetando e interfiriendo en la menor medida con el medioambiente antártico.

La expresión “en interés de toda la humanidad” merece mayor análisis en el sentido que, por ese fin, dicho principio se hace oponible no sólo a los Estados parte del Tratado, sino también a terceros. El profesor Luis Valentín Ferrada (2021: 62) explica de manera detallada los argumentos para considerar que dicha expresión es la más adecuada de aplicar, al respecto señala “(1) En la Recomendación XI-1 (1981), punto 5.d, se señala que “al tratar la cuestión de los recursos minerales antárticos de las Partes Consultivas no deben perjudicar los intereses de toda la humanidad en la Antártica”; (2) en las discusiones sobre la “cuestión antártica” en la Asamblea General de las Naciones Unidas se habría invocado tal principio. Claramente se confunde entre que algo sea “de interés” de la humanidad con que se trate de un “patrimonio común”. De hecho, el Protocolo no innovó respecto a lo expresado en el Tratado Antártico, ni tuvo la intención de modificarlo o enmendarlo (artículo 4.1 de Protocolo). El declarar en 1959 que era “en interés de toda la humanidad que la Antártida continúe utilizándose siempre

exclusivamente para fines pacíficos”, desde luego no impidió resguardar y garantizar “los derechos de soberanía territorial o a las reclamaciones territoriales” de los siete Estados que los proclamaron con anterioridad (artículo Iv.1.a)”

### **1.2.2.2 Libertad de investigación**

Este principio se define y desarrolla en la idea de que debe existir plena libertad para desarrollar la veta investigativa en el continente antártico siempre y cuando no se contradiga con el uso pacífico de la Antártica.

Su primera proyección aparece en el preámbulo del Tratado Antártico en su párrafo tercero: “Reconociendo la importancia de las contribuciones aportadas al conocimiento científico como resultado de la cooperación internacional en la investigación científica en la Antártica”. Aquí es importante aclarar que el propósito de dicha afirmación es dar a entender que la ciencia en el contexto del Tratado Antártico, debe ser usada como un instrumento para la cooperación internacional, bien lo refleja Jorge Berguño al explicar la función de la investigación científica en el marco previo a la redacción del Tratado Antártico al señalar “fue básicamente la de establecer un campo neutral de convivencia y, más adelante, de participación y cooperación colectiva”(Berguño, 2009: 28); y su párrafo cuarto: “Convencidos de que el establecimiento de una base sólida para la continuación y el desarrollo de dicha cooperación fundada en la libertad de investigación científica en la Antártica, como fuera aplicada durante el Año Geofísico Internacional, concuerda con los intereses de la ciencia y el progreso de toda la humanidad.”

De dichos párrafos la primera observación que se colige es que estos tres principios, uso pacífico de la Antártica, libertad de investigación y cooperación internacional, están muy interconectados entre sí, ninguno es sin el otro. Además, de este principio en particular se desprende el hecho de que la ciencia es en parte una de las pocas actividades permitidas y fomentadas dentro del territorio antártico. Es decir, si vas a realizar investigación científica en dicho territorio no debería haber ningún tipo de problema, siempre y cuando se respeten los

límites establecidos por el sistema. Además, dicha premisa ha permitido hoy, la participación de países en las actividades en el continente con fines investigativos situación que hasta antes del Tratado habría sido imposible por el tema de la soberanía ejercida por los siete países reclamantes.

La libertad de investigación también encuentra su proyección en el artículo II del Tratado: “La libertad de investigación científica en la Antártica y la cooperación hacia ese fin, como fueran aplicadas durante el Año Geofísico Internacional, continuarán, sujetas a las disposiciones del presente Tratado.” En el fondo, lo que busca reivindicar este principio es dar a entender que el método con el que se trabajó en el Año Geofísico Internacional de 1957 y 1958 fue tan efectivo, que propone expresamente seguir trabajando de la misma manera.

### **1.2.2.3 Cooperación internacional**

Este principio se define y desarrolla en dos aristas principalmente. La primera se encuentra ligada al principio de la libertad de investigación; y la segunda en cuanto al funcionamiento del Sistema del Tratado Antártico como tal. Bien lo refleja esta postura Jorge Berguño al indicar “El Tratado es básicamente un acuerdo de cooperación científica, pero el objeto y fin de esa cooperación se integran con el objetivo político de administrar internacionalmente una vasta región de la Tierra” (Berguño, 2009: 72).

Respecto a la primera, su expresión más clara se encuentra en el párrafo tercero del preámbulo del Tratado: “Reconociendo la importancia de las contribuciones aportadas al conocimiento científico como resultado de la cooperación internacional en la investigación científica en la Antártica”. En el que la ciencia pasa a ser un instrumento para la cooperación internacional. Se genera un fiato que es difícil de romper, sobre todo a medida que avanza el tiempo. En el sentido de que las investigaciones realizadas en el continente cada vez adquieren un carácter menos individualista, sino más bien buscan ser un aporte a la comunidad internacional en general, más que sacar provecho individual de los resultados de las variadas investigaciones realizadas en la Antártica.

Esta idea queda mejor explicada en el artículo III del Tratado: “1. Con el fin de promover la cooperación internacional en la investigación científica en la Antártica, prevista en el Artículo II del presente Tratado, las Partes Contratantes acuerdan proceder, en la medida más amplia posible: (a) al intercambio de información sobre los proyectos de programas científicos en la Antártica a fin de permitir el máximo de economía y eficiencia en las operaciones; (b) al intercambio de personal científico entre las expediciones y estaciones en la Antártica; (c) al intercambio de observaciones y resultados científicos sobre la Antártica, los cuales estarán disponibles libremente. 2. Al aplicarse este Artículo se dará el mayor estímulo al establecimiento de relaciones cooperativas de trabajo con aquellos Organismos Especializados de las Naciones Unidas y con otras organizaciones internacionales que tengan interés científico o técnico en la Antártica.” La conexión directa entre la cooperación internacional y la libertad de investigación queda expresada perfectamente en la letra a de este artículo, referida a la libertad de información.

Sin embargo, no se supedita solamente a lo expresado en dicho artículo, como bien explican Armas y Beltramino “El desarrollo de la cooperación, fundada en la libertad de investigación científica, presupone el admitir la posibilidad de encarar otras actividades Antárticas no previstas en el Tratado, siempre y cuando éstas no contradigan el núcleo básico de propósitos y principios del sistema” (Armas Barea y Beltramino, 1992: 16).

La segunda arista dice relación con la cooperación internacional entre los Estados e incluso terceros, en el sentido de la manera en la que funciona el Sistema del Tratado Antártico. Armas y Beltramino expresan dicha idea de la siguiente manera: “La cooperación internacional aparece en el Tratado Antártico como propósito y como principio. Como propósito, habilita a los Estados Parte a la continuación del esquema de cooperación preexistente, que refleja un principio a partir del cual se procurará el desarrollo - en el sentido de expansión- de dicha cooperación”. (Armas Barea y Beltramino, 1992: 16) Ejemplo claro de este método es el funcionamiento de las Reuniones Consultivas, tema que se verá más adelante.

## **1.3 El Tratado Antártico**

### **1.3.1 Origen**

Dicha Convención ve sus primeros atisbos en la reunión del Año Geofísico Internacional de 1955 en la ciudad de París, Francia. El cual, si bien tenía como objetivo organizar actividades de carácter científico en la Antártica, sirvió como base para dar las primeras manifestaciones de una intención real de “organizar” el continente Antártico. A ella, asistieron once países: Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Japón, Nueva Zelanda, Irlanda del Norte y la Unión Soviética. (Pinochet de la Barra, 1976: 171) Dentro de los cuáles, llama la atención que se encuentren los siete países reclamantes de poseer un territorio soberano en dicho continente, a saber: Argentina, Australia, Chile, Francia, Noruega, Nueva Zelanda y Reino Unido. Lo cual, no es un detalle menor, pues “permitió sentar por primera vez en una misma mesa a países con derechos o pretensiones de soberanía en Antártica, junto a aquellos con meros proyectos de exploración” (Pinochet de la Barra, 1976: 171). Posteriormente hubo otras reuniones 1956 y 1957, y el Año Geofísico Internacional celebrado entre el 1 de Julio de 1957 y el 31 de diciembre de 1958. (Pinochet de la Barra, 1976: 172)

Así, es Estados Unidos -quien llevaba varios años preocupado del destino del sexto continente- quien toma la iniciativa para hacer algo respecto a la organización política en el continente antártico, pues ya no sólo bastaba con ejecutar las expediciones científicas en dicho lugar, sino que, era necesario establecer algún tipo de regulación en la Antártica, para asegurar el uso con fines pacíficos de dicho continente y establecer un régimen de desmilitarización en el mismo.

El 15 de octubre del año 1959 se celebra una Conferencia en la ciudad de Washington, que concluyó el 1 de diciembre del mismo año, en la cual participaron los siguientes países: Argentina, Bélgica, Chile, Francia, Japón, Nueva Zelanda, Noruega, la Unión del África del Sur, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Gran Bretaña, Irlanda del Norte y Estados Unidos. En dicha conferencia, se negocia y se firma el Tratado Antártico, el que entra en vigor

el año 1961.<sup>1</sup>

### **1.3.2 Disposiciones jurídicas**

Dicho instrumento consta de 14 artículos, cuyos lineamientos generales abarcan el uso de la Antártica con fines exclusivamente pacíficos (artículo I), la libertad de investigación científica en la Antártica y la cooperación hacia ese fin (artículo II), al intercambio de información, tanto en el ámbito de proyectos de programas científicos, personal científico y observaciones y resultados de dichos estudios o expediciones (artículo III), a la suspensión de las controversias respecto a la soberanía en la Antártica (artículo IV), a la prohibición de toda explosión nuclear en dicho continente y la eliminación de desechos radiactivos (artículo V), al establecimiento de inspecciones como método de fiscalización del cumplimiento de los objetivos y disposiciones del mismo (artículo VII y Artículo VIII), el establecimiento de reuniones consultivas “con el fin de intercambiar informaciones consultarse mutuamente sobre asuntos de interés común relacionados con la Antártica, y formular, considerar y recomendar a sus gobiernos medidas para promover los principios y objetivos del presente Tratado” (artículo IX), junto a otra serie de disposiciones que tienen relación con los métodos empleados para resolver algún tipo de controversia que ocurra en dicho territorio y finalmente aspectos administrativos que tienen que ver con modificaciones al Tratado, idiomas oficiales, etc.

### **1.3.3 Tratado Antártico como tratado marco**

Existen muchas interpretaciones en cuanto al Tratado Antártico desde el punto de vista del derecho internacional, en mi opinión la idea más acertada a la hora de interpretarlo es el concepto del Tratado Antártico como un “*tratado marco*”, dentro del cual se desarrolla un sistema descentralizado, funcional y jerarquizado (Armas y Beltramino, 1992: 30).

---

<sup>1</sup> Conferencia de la Antártica, Acta Final del 1 de diciembre de 1959.

Por *tratado marco* o *convenciones marco* como otros autores también las nombran, se entienden aquellos en los que “se establece el marco institucional dentro del cual las Partes se comprometen a cooperar de conformidad con unos principios generales” (Cardeza, 2011: 23). En cuanto al concepto de tratado marco contextualizado en relación al Derecho Internacional, específicamente del medioambiente, el autor citado describe de forma más detallada la manera de funcionar de estos tipos de convenciones como aquellas que “articulan procedimientos para la adopción de normas jurídicas y proto jurídicas para la ulterior concreción de las obligaciones convencionales, que se definen en términos deliberadamente abiertos, en la medida que la evolución y puesta en común de los conocimientos científicos sobre el problema ambiental abordado permitan fraguar un consenso entre las Partes” (Cardeza, 2011: 23). Claro ejemplo de ello es el STA en su conjunto. Sin embargo, de manera más gráfica esto se puede apreciar directamente en el funcionamiento de la Comisión CRVMA, la cual, una vez al año considera la información obtenida por los científicos durante las campañas de ese año para poder tomar decisiones. Es tanto así, que, por ejemplo, si hay evidencia científica concreta que respalde que existe una escasez importante de determinada especie en general, o en un área determinada, la Comisión CRVMA puede acordar cerrar un área específica, o prohibir o limitar aún más la cuota de pesca de dicho recurso. Estas medidas adoptadas pueden tener un carácter tanto permanente como temporal, pero es la información científica el pilar base para efectos de poder modificar dichas circunstancias en una nueva reunión de la Comisión.

El sistema de funcionamiento del Tratado Antártico queda estipulado en su artículo IX que establece las Reuniones Consultivas. Respecto a dicho artículo como bien señala la profesora Infante (1992: 8) “El estudio del Tratado Antártico como fuente creadora de un ordenamiento jurídico propio, emanado de las competencias que ejercen las Partes Consultivas en virtud del Artículo IX, ha servido de fundamento como un acuerdo marco para el ejercicio de una jurisdicción global, especialmente en cuanto a la creación de normas.”

“Van der Essen señala que, en retrospectiva, puede observarse que el artículo IX ha sido la disposición fundamental del Tratado que ha asegurado su dinámico desarrollo. Ha conducido a los Estados a cooperar estrechamente y a ejercer conjuntamente un tipo de jurisdicción global en [la] Antártica, aunque ésta no se encuentre explícitamente establecida en el Tratado. La

confidencialidad de los procedimientos y la regla de la doble unanimidad para la adopción y puesta en vigencia de las Recomendaciones, les han dado una fuerza especial a éstas” (Infante, 1992: 8).

Por su parte, el profesor Orrego también se refiere al “Tratado Antártico, como un acuerdo marco que sólo establece los propósitos y objetivos centrales del sistema, sus disposiciones básicas y una maquinaria institucional mínima para alcanzar la cooperación. El mandato que dan a las Partes Consultivas el artículo IX y otras disposiciones, constituye una base para la adaptación y evolución que caracterizan el Sistema Antártico. Esta función normativa que emana del Tratado Antártico ha sido particularmente evidente tratándose de la regulación de las actividades relativas a la utilización de los recursos naturales que pueden tener implicancias para los propósitos más generales de la conservación ambiental” (Infante, 1992: 9).

En resumen, el Tratado Antártico fija principios, y establece disposiciones que permiten fijar los propósitos de las Partes que lo suscribieron, siendo lo relevante el hecho de que no amerita una interpretación restrictiva del mismo sino más bien una lectura amplia que da a entender que todo se encuentra interconectado en las disposiciones establecidas por dicho Tratado y que además, ha permitido establecer una dinámica que va mutando en el tiempo, acorde a las inquietudes de los distintos Estados y terceros según el contexto en el que se van desarrollando.

#### **1.3.4 Las Reuniones Consultivas y su funcionamiento.**

Las Reuniones Consultivas se encuentran consagradas en el artículo IX del Tratado Antártico, que señala lo siguiente:

“1. Los representantes de las Partes Contratantes, nombradas en el preámbulo del presente Tratado, se reunirán en la ciudad de Canberra dentro de los dos meses después de la entrada en vigencia del presente Tratado y, en adelante, a intervalos y en lugares apropiados, con el fin de

intercambiar informaciones, consultarse mutuamente sobre asuntos de interés común relacionados con la Antártica, y formular, considerar y recomendar a sus Gobiernos medidas para promover los principios y objetivos del presente Tratado, inclusive medidas relacionadas con: (a) uso de la Antártica para fines exclusivamente pacíficos; (b) facilidades para la investigación científica en la Antártica; (c) facilidades para la cooperación científica internacional en la Antártica; (d) facilidades para el ejercicio de los derechos de inspección previstos en el artículo VII del presente Tratado; (e) cuestiones relacionadas con el ejercicio de la jurisdicción en la Antártica; (f) protección y conservación de los recursos vivos de la Antártica.

2. Cada una de las Partes Contratantes que haya llegado a ser Parte del presente Tratado por adhesión, conforme al artículo XIII, tendrá derecho a nombrar representantes que participarán en las reuniones mencionadas en el párrafo 1 del presente artículo, mientras dicha Parte contratante demuestre su interés en la Antártica mediante la realización en ella de investigaciones científicas importantes, como el establecimiento de una estación científica o el envío de una expedición científica.

3. Los informes de los observadores mencionados en el Artículo VII del presente Tratado serán transmitidos a los representantes de las Partes Contratantes que participen en las reuniones a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo.

4. Las medidas contempladas en el párrafo 1 de este artículo entrarán en vigencia cuando las aprueben todas las Partes Contratantes, cuyos representantes estuvieron facultados a participar en las reuniones que se celebraron para considerar esas medidas.

5. Cualquiera o todos los derechos establecidos en el presente Tratado podrán ser ejercidos desde la fecha de su entrada en vigencia, ya sea que las medidas para facilitar el ejercicio de tales derechos hayan sido o no propuestas, consideradas o aprobadas conforme a las disposiciones de este artículo.”

En otras palabras, las Reuniones Consultivas son las instancias establecidas para ir

adoptando decisiones -que obtienen diferentes tipos de denominaciones- por parte de los Estados Consultivos, de manera tal que todo lo relacionado con la coadministración del continente antártico es tratado en estas instancias. En dicha situación, corresponde a las Partes Consultivas, utilizarlas para ir complementando y adaptando el marco del STA. Hecho que no deja de ser importante, pues, al día de hoy, estas medidas establecidas en las diferentes Reuniones Consultivas, resultan ser la herramienta más idónea para ir resolviendo asuntos contingentes, que ocurren en un período breve de un año. De ser un sistema rígido, apegado estrictamente a lo normativo, volveríamos al inicio en que ha quedado claro que al interpretar de manera restrictiva el STA, nada productivo se obtendría y, es más, afectaría de manera rotunda el funcionamiento o avance dentro del marco de cooperación internacional en el que se enmarca.

#### **1.3.4.1 Recomendaciones, Medidas, Decisiones y Resoluciones.**

La clasificación que existe entre las diferentes decisiones que emanan de esas Reuniones Consultivas y su clasificación toma protagonismo a la hora de dar movimiento y amplitud al STA como ya mencionaba anteriormente. Por ello, considero relevante hacer una breve mención a la clasificación y definición de cada una, sobre todo para entender en cuál de éstas figura el tópico de las inspecciones y el carácter vinculante o no que tienen, por ejemplo, entre otros factores a analizar.

Hasta antes de 1995, la formalización de una decisión adoptada en la Reunión Consultiva recibía el nombre de “*Recomendaciones*”. Su origen proviene del artículo IX del Tratado Antártico, específicamente en su párrafo 1, cuando indica que los representantes de las Partes Contratantes deben “formular, considerar y recomendar a sus Gobiernos medidas para promover los principios y objetivos del presente Tratado”. Estas “entraban en vigor internacional cuando todas las Partes Consultivas que las habían adoptado, las aprobaban o ratificaban de acuerdo a su legislación interna y así lo informaban al país Depositario del Tratado (EE.UU.)” (Carvalho, 2016: 3). Respecto a su valor legal, algunos consideran que más bien “tenían una redacción

confusa, por lo que nunca se estableció claramente su grado de obligatoriedad, dejándose en la mayoría de los casos que el contexto de la propia recomendación establezca su valor legal” (Manrique, 1997: 23). Respecto las recomendaciones, ellas son un aspecto fundamental de las Reuniones Consultivas, pues en ellas se plasman las decisiones concretas respecto a los asuntos que han sido discutidos durante estas. Como bien explica María Luisa Carvallo (2016: 3), “Hoy en día solo tiene derecho a tomar decisiones por consenso las Partes Consultivas, existiendo el derecho a veto para cualquier decisión. Este sistema estricto de toma de decisiones ha ayudado, entre otras razones, al éxito del Sistema Antártico, ya que permite que los acuerdos sean todos negociados hasta que estén todos conformes con ellos. Es un sistema lento, pero que asegura que las decisiones serán cumplidas, pues todos concurrieron a esa voluntad”.

En la Decisión 1 (1995) adoptada en la XIX Reunión Consultiva - Seúl, se establece un nuevo sistema de clasificación de las decisiones tomadas por los Estados Consultivos en las reuniones consultivas, después de haber tratado los más variados asuntos, consideraron durante la reunión de ese año que era necesario hacer una nueva clasificación en atención a la naturaleza de lo discutido y su carácter vinculante o no.

Se define que “(a) Un texto que contiene disposiciones que tienen la intención de ser legalmente vinculantes una vez que haya sido aprobado por todas las Partes Consultivas del Tratado Antártico se expresará como una Medida recomendada para su aprobación de conformidad al párrafo 4 del artículo IX del Tratado Antártico y se denominará 'Medida'; (b) Las Medidas serán numeradas en virtud de un orden consecutivo seguido del año de su adopción.” Siendo entonces, las más importantes y de mayor “jerarquía” si se le compara con las otras, pues estas son las únicas - sin considerar las decisiones que se asocian más a un aspecto administrativo que “legislativo”- que poseen un poder vinculante para las partes efectivo, de alguna forma son las únicas que establecen una obligatoriedad de cumplirlas y respetarlas por parte de los Estados. Como bien indica Luis Manrique (1997: 24), “Las Medidas vendrían a ser lo más similar a las Recomendaciones, pero sin incluir aspectos de índole interna y organizativa, las cuales se plasmarían en Decisiones, y las meramente exhortativas, reflejadas a partir de 1995 en Resoluciones. Con ello se deja claramente establecido que las Medidas son acuerdos vinculantes y obligatorios, cuyas disposiciones deben ser acatadas por las Partes Consultivas

que las ratifiquen.”

Por otra parte, “(a) Una decisión adoptada durante una Reunión Consultiva del Tratado Antártico sobre un tema interno de índole organizativa estará vigente en el momento de su adopción, o en cualquier otro momento especificado, y se denominará 'Decisión'; (b) Las decisiones serán numeradas en virtud de un orden consecutivo seguido del año de su adopción”. Lo cierto, es que las decisiones están más vinculadas a temas administrativos respecto al STA, lo que en cierto modo crea un círculo aparte dentro de esta clasificación, pero, aun así, las decisiones tomadas en las reuniones consultivas son vinculantes.

Finalmente, “(a) Un texto exhortatorio adoptado durante una Reunión Consultiva del Tratado Antártico será incorporado en una Resolución; (b) Las Resoluciones serán numeradas en virtud de un orden consecutivo seguido del año de su adopción”. Estas en general, tienen mucha mayor libertad en cuanto a las materias de las que trata, pero tienen la desventaja de carecer de un poder vinculante para las partes. No obstante, dicho término no es tan categórico porque en la práctica igual se incorporan a su política nacional las resoluciones adoptadas por las Partes.

Para poder explicar mejor esta situación que se genera con las decisiones adoptadas en las reuniones consultivas y su clasificación es preciso incorporar el concepto de “*soft law*”, el que en términos amplios es entendido como “el derecho que generalmente se expresa a través de declaraciones y resoluciones y acuerdos ejecutivos abarcando una vastedad de temas y, dentro de este contexto, haciendo posible un marco de referencia temporal, necesario en una sociedad en permanente cambio, frente a la ausencia de normas consolidadas en tratados o a través de la costumbre” (Cortes, 2014: 57). Así, en el marco del derecho internacional, la aplicación de ciertos preceptos se hace de una manera mucho más amplia, sobre todo en lo relacionado al Tratado Antártico en miras de que es un Sistema que establece lineamientos generales y a grandes rasgos, deja la puerta abierta para regular cualquier tipo de situación que pueda surgir a través de las resoluciones.

Como bien lo explica Cortés, respecto al *soft law* y el derecho internacional “La clave

del *soft law* radicaría en la descripción de los fenómenos que comprende y la sujeción al concepto de Derecho que se adopte, ya que generalmente el término *law* evoca una obligación jurídica, generando para algunas reticencias al verlo empleado en relación con fenómenos donde ésta no se verifica.” Sin perjuicio de lo anterior, no hay que perder de vista que “El orden jurídico internacional ya no es universo cerrado, y hoy los miembros de la comunidad internacional juegan un rol activo en la generación de soluciones, pudiendo crear nuevas fórmulas para crear derechos, cubriendo lagunas en las cuales la legislación es insuficiente, ineficaz o carece de consenso, o satisfaciendo nuevos intereses de la comunidad internacional, que de otro modo se tornaría complejo, al mismo tiempo de ir enriqueciendo aún más el *soft law*, dotándolo de nuevas características para dar respuesta a nuevos problemas” (Cortes, 2014: 59).

Respecto al STA, existe, por cierto, una libertad para tomar decisiones respecto a los más variados temas que tengan relación con el sexto continente, si bien son sólo los países con la calidad de Estados Consultivos los que toman las decisiones propiamente tales, hoy se ha ido ampliando las instancias de discusión para efectos de poder discutir los diferentes temas de interés. Existe una mayor participación no sólo de los Estados Miembros del Tratado propiamente tal, sino también de agentes externos en diferentes calidades que aportan con su conocimiento y experiencia para poder tratar de la manera más completa posible los temas definidos durante las Reuniones Consultivas. Así, respecto al carácter obligatorio o vinculante de las decisiones adoptadas en dicha instancia, independiente de su clasificación, la profesora Jutta Brunnée hace una declaración interesante, indica respecto a los acuerdos ambientales multilaterales que, considero aplica perfectamente al caso del STA, ella señala que “Las normas que emanan de este tipo de procesos socialmente interactivos inducirían la adhesión de los Estados a las mismas sin necesidad de coerción jurídica, como consecuencia de la percepción común de intereses y de la legitimidad resultante del mismo proceso”(Brunnée, 2010, citada por Cardesa, 2011: 30).

## **Capítulo 2: Inspecciones y observaciones en el marco del Tratado Antártico y su Protocolo de Protección al Medioambiente**

Como bien se indica en el capítulo introductorio, hoy no es posible realizar cualquier tipo de actividad a diestra y siniestra en el continente antártico. Clara muestra de aquello, es el método de fiscalización que establece el Tratado Antártico para asegurar el cumplimiento de sus objetivos. A la fecha, existen al menos, dos convenciones adicionales, de menor rango en comparación con el Tratado Antártico, pero no menos relevantes, en las que se contemplan métodos de fiscalización. A saber, el Protocolo Medioambiental y la Convención CRVMA.

### **2.1 Inspecciones y observaciones en el Tratado Antártico**

Respecto al Tratado Antártico, la denominación correcta del proceso por el cual se controla que se cumplan los objetivos del mismo son las inspecciones, que realizan las personas designadas por los Estados Parte del Tratado, conocidos como “observadores”, quienes son los que tienen el deber de ejecutar la inspección.

Dicha facultad de fiscalización se encuentra consagrada en el artículo VII del Tratado Antártico que indica lo siguiente:

“1. Con el fin de promover los objetivos y asegurar la aplicación de las disposiciones del presente Tratado, cada una de las Partes Contratantes, cuyos representantes estén facultados a participar en las reuniones a que se refiere el artículo IX de este Tratado, tendrá derecho a designar observadores para llevar a cabo las inspecciones previstas en el presente artículo. Los observadores serán nacionales de la Parte Contratante que los designa. Sus nombres se comunicarán a cada una de las demás Partes Contratantes que tienen derecho a designar observadores, y se les dará igual aviso cuando cesen sus funciones.

2. Todos los observadores designados de conformidad con las disposiciones del párrafo 1 de este artículo gozarán de entera libertad de acceso, en cualquier momento, a cada una y a todas las regiones de la Antártica.

3. Todas las regiones de la Antártica, y todas las estaciones, instalaciones y equipos que allí se encuentren, así como todos los navíos y aeronaves, en los puntos de embarque y desembarque de personal o de carga en la Antártica, estarán abiertos en todo momento a la inspección por parte de cualquier observador designado de conformidad con el párrafo 1 de este Artículo.

4. La observación aérea podrá efectuarse, en cualquier momento, sobre cada una y todas las regiones de la Antártica por cualquiera de las Partes Contratantes que estén facultadas a designar observadores.

5. Cada una de las Partes Contratantes, al entrar en vigencia respecto de ella el presente Tratado, informará a las otras Partes Contratantes y, en lo sucesivo, les informará por adelantado sobre:

- (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 1 del presente Tratado.”

Bajo lo establecido al imperio de esta disposición, considero, que es preciso ordenar tres situaciones que dan cuenta del funcionamiento de las inspecciones bajo el artículo VII del Tratado.

La primera de ellas dice relación con el proceso mismo de la inspección. Su alcance es “promover los objetivos y asegurar las disposiciones del presente Tratado”, frase de la cual, se entiende, que el principio rector de dicha disposición se encuentra en el párrafo segundo del mensaje del Tratado, el que indica “Reconociendo que es en interés de toda la humanidad que la Antártica continúe utilizándose siempre exclusivamente para fines pacíficos y que no llegue a ser escenario u objeto de discordia internacional”. Siendo el fin más relevante el hecho de

mantener el uso pacífico de la Antártica, mediante un proceso fiscalizador que proporcione el intercambio de información debido entre las Partes, para asegurar transparencia y un espíritu de cooperación y responsabilidad ante el cumplimiento de lo establecido en el Tratado.

En el párrafo tercero del artículo VII se indican los lugares en que se pueden efectuar las inspecciones, estableciendo una facultad no menor para los observadores, respecto al acceso total por parte de estos a cualquier tipo de infraestructura dentro del área establecido por este, es decir, “Todas las regiones de la Antártica, y todas las estaciones, instalaciones y equipos que allí se encuentren, así como todos los navíos y aeronaves, en los puntos de embarque y desembarque de personal o de carga en la Antártica”. Situación que establece derechamente el margen dentro del cual un observador puede efectuar el proceso de inspección respectivo, pero nada dice respecto a la forma de proceder de la inspección misma. Entendiendo que, a la hora de ejecutarla, existe cierta libertad no sólo en cuanto al acceso del observador al área a inspeccionar, sino también, en cuanto a la forma. Al menos eso puede concluirse de la simple lectura de dicho artículo. Más adelante se verá que las inspecciones han sido guiadas en cuanto a su manera de proceder, a través de distintos documentos anexos acordados en las Reuniones Consultivas a lo largo de los años. Se han establecido ciertos parámetros relevantes en los cuales los observadores deben, necesariamente, establecer un registro. Eso no sólo aporta como guía en cuanto a la forma de proceder, si no también respecto a la información obtenida por parte de los observadores, para así poder uniformarla en miras de comparar y analizar de manera mucho más prolija y eficiente los resultados obtenidos.

Además, en cuanto a dichas inspecciones, se entiende que buscan garantizar la paz y la seguridad en el territorio antártico teniendo como eje central su uso pacífico. No obstante, lo anterior, el tema central de las inspecciones realizadas a lo largo del tiempo desde la creación del Tratado hasta la fecha ha sido el intercambio de información.

En cuanto a dicho tópico es necesario distinguir que existen dos ámbitos desde los cuales es posible interpretarlo. El primero, se encuentra relacionado con el artículo III del Tratado, que tiene relación con la ciencia aplicada en la Antártica. Los planes, observaciones y resultados deben estar disponibles en la mayor medida de lo posible. El segundo, trata el intercambio de

información requerido en el artículo VII párrafo 5 como un deber de carácter obligatorio, dentro del cual figura la notificación previa que debe efectuar cada Estado parte del Tratado, lo que se relaciona estrechamente con las disposiciones para la inspección contenidas en el mismo artículo para garantizar la observancia del Tratado (Auburn, 1982: 101).

La segunda situación, tiene que ver con el deber de entregar una información precisa y determinada entre las partes contratantes del Tratado, y ponerla a disposición de las mismas, en lo concerniente a: “(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”. (artículo VII.5) Respecto al punto (a), parece lógico que se mantenga una información respecto a las expediciones realizadas dentro del continente, pues, este control del cumplimiento de las disposiciones del Tratado debe entenderse no sólo como un control de carácter estático o restringido. Por el contrario, de la lectura de la disposición, se colige que las facultades para fiscalizar son más bien amplias. Claro ejemplo de dicha situación es lo que ocurre respecto a las organizaciones de carácter privado que organizan expediciones turísticas hacia el continente antártico. Esto genera otra situación diferente a la contemplada en un principio por el Tratado, cual es, el control de los entes privados en cuanto a que se respeten los objetivos del Tratado, no obstante, con la creación posterior del Protocolo y la Convención CRVMA, es posible establecer un control más acabado respecto a zonas de la Antártica y su especial protección, para que no se vean contaminadas por una excesiva e invasiva actividad humana. Esto daría en parte una opción para mantener el resguardo de la Antártica y establecer un control también respecto a las diferentes convenciones que abogan por su protección y conservación, independiente de la calidad de los sujetos actores. En cuanto al punto (b) es determinante el hecho de que haya un registro estricto de las bases establecidas en la Antártica, por ser, además, las estructuras esenciales donde se desarrolla la mayor parte de la investigación científica. Pero no sólo aquello, sino también -aunque suene exagerado- por ser uno de los principales centros de acopio en donde se podrían establecer bases militares encubiertas, por ejemplo, con armamento contundente como para violentar el objetivo

propuesto por el Tratado, hecho que se relaciona con el punto (c) al deber que existe también de informar, respecto a todo personal o equipo militares que se proyecte introducir en la Antártica. Dicha situación está amparada bajo el párrafo 2 del artículo I del Tratado, respecto del cual se señala “El presente Tratado no impedirá el empleo de personal o equipo militar, para investigaciones científicas o para cualquier otro fin pacífico”. En el fondo, el hecho de que exista presencia militar en las diferentes bases distribuidas por la Antártica no es amenazante, siempre y cuando desempeñen labores de carácter pacífico, por ejemplo, respecto al transporte de los científicos hacia las diferentes bases que los albergarán, o el manejo de vehículos de carácter específico para recorrer por tierra zonas peligrosas. Pero si dicho personal militar efectúa cualquier tipo de maniobra, con intenciones bélicas o conflictivas, que atenten contra el uso pacífico de la Antártica, estará incumpliendo derechamente uno de los principios esenciales establecidos por el Tratado, cual es el uso pacífico de la Antártica. El Artículo I, también da luces de los tipos de comportamientos militares que infringen dicha disposición, indicando que “Se prohíbe, entre otras, toda medida de carácter militar, tal como el establecimiento de bases y fortificaciones militares, la realización de maniobras militares, así como los ensayos de toda clase de armas.”

Finalmente, la tercera situación contemplada dentro de este artículo VII, es la que establece la figura del “observador”. Primero, es necesario señalar que no todas las partes contratantes del Tratado tienen derecho a designar un observador para efectuar las inspecciones amparadas por esta norma, si no sólo aquellas “Partes Contratantes, cuyos representantes estén facultados a participar en las reuniones a que se refiere el artículo IX”, que son las Reuniones Consultivas. Además, estos “deben ser necesariamente nacionales de la Parte contratante que los designa”. Segundo, se les atribuye una facultad fiscalizadora realmente amplia, en cuanto señala el párrafo 2 del artículo VII “Todos los observadores designados de conformidad con las disposiciones del párrafo 1 de este artículo gozarán de entera libertad de acceso, en cualquier momento, a cada una y a todas las regiones de la Antártica.”

Además de lo expuesto, es relevante, vincular la figura del observador con el Artículo VIII del Tratado que establece:

“1. Con el fin de facilitarles el ejercicio de las funciones que les otorga el presente Tratado, y sin perjuicio de las respectivas posiciones de las Partes Contratantes, en lo que concierne, a la jurisdicción sobre todas las demás personas en la Antártica, los observadores designados de acuerdo con el párrafo 1 del artículo VII y el personal científico intercambiado de acuerdo con el subpárrafo 1 (b) del artículo III del Tratado, así como los miembros del personal acompañante de dichas personas, estarán sometidos sólo a la jurisdicción de la Parte contratante de la cual sean nacionales, en lo referente a las acciones u omisiones que tengan lugar mientras se encuentren en la Antártica con el fin de ejercer sus funciones.

2. Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 1 de este artículo, y en espera de la adopción de medidas expresadas en el subpárrafo 1(e) del artículo IX, las Partes Contratantes, implicadas en cualquier controversia con respecto al ejercicio de la jurisdicción en la Antártica, se consultarán inmediatamente con el ánimo de alcanzar una solución mutuamente aceptable.”

Respecto a este artículo, es preciso señalar una situación particular que se da respecto a la figura de los observadores, -además de las ya establecidas en el artículo VII- pues establece una especie de inmunidad de jurisdicción, para tres categorías: los observadores designados, el personal científico intercambiado de acuerdo con el subpárrafo 1(b) del artículo III y los miembros del personal acompañante de dichas personas, “sujetándolas exclusivamente a la jurisdicción de los tribunales del Estado del que son nacionales”. (Ferrada, 2015: 92)

El profesor Luis Valentín Ferrada describe de manera precisa la consecuencia de que se genere dicha situación de la siguiente manera: “La inmunidad de jurisdicción cumple aquí un rol fundamental para el correcto desempeño de la función que se espera cumplan los observadores. Ellos efectuarán las inspecciones a las bases, naves y aeronaves de los otros Estados, lo que significa, en las condiciones atmosféricas y geográficas de la Antártica, que serán dejados por un cierto espacio de tiempo a merced del Estado anfitrión. Es entonces cuando la inmunidad de jurisdicción adquiere su pleno valor, como protección de su seguridad personal, y como deferencia a su condición de representante de otro Estado Soberano. Quien ejerce como observador tiene la seguridad de que no será en caso alguno procesado por los tribunales del

Estado al que pertenecen las bases, estaciones, naves y aeronaves que inspecciona” (Ferrada, 2015: 96).

Se les otorga entonces, un ambiente lo más seguro e imparcial posible, para que la labor de fiscalización que desempeñan los observadores no se vea contaminada o sujeta a ningún tipo de circunstancia que pueda afectar la acción misma de inspeccionar y de informar, posteriormente, en la elaboración de los informes.

Finalmente, respecto del resultado del proceso de inspección por parte de los observadores, se elaboran informes que son presentados como documentos de información ante la Reunión Consultiva del correspondiente año, en donde las Partes exponen los resultados de las inspecciones llevadas a cabo.

### **2.1.1 Inspecciones consagradas en el artículo VII del Tratado Antártico y el artículo 14 del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección al Medioambiente tratadas a través de Recomendaciones, Medidas y Resoluciones en las Reuniones Consultivas.**

#### **2.1.1.1 Inspecciones consagradas en el Artículo VII del Tratado Antártico hasta antes de la fecha de entrada en vigor del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección al Medioambiente**

Así como el Tratado ha establecido objetivos con directrices precisas, pero a su vez amplias, el método de fiscalización no se encuentra exento de dicha dinámica. Si bien existen aspectos claros como los antes mencionados, lo cierto que es la manera de efectuarlos ha ido variando en el tiempo. Esto ha permitido los cambios o precisiones necesarias acorde al tiempo en que se están desempeñando. Las instancias para plantear dichos cambios y adoptarlos son las Reuniones Consultivas. No obstante, en cuanto a su obligatoriedad han sido muy pocas las Medidas -que son las únicas que tienen un carácter vinculante real- que se han adoptado en cuanto a las inspecciones y observaciones consagradas en el artículo VII.

Antes de revisar las diferentes Recomendaciones, es necesario hacer la precisión respecto a que, hasta antes de la entrada en vigor del Protocolo, todo lo relativo a las inspecciones consagradas en el artículo VII del Tratado Antártico se encontraba más bien ligado al intercambio de información, y bajo esa categoría se pueden apreciar los primeros parámetros establecidos para poder fiscalizar que se cumplan los objetivos del Tratado Antártico.

El primer acuerdo que abordó el tema fue la Recomendación I-VI (1961), en vigor, que vino a detallar aspectos que debían contener la información requerida según el artículo VII, la cual indicaba lo siguiente: “Los representantes recomiendan a sus propios gobiernos respectivos que el intercambio de información proporcionada conforme al Artículo VII, Párrafo 6, se efectúe entre los gobiernos por vía diplomática, cada año tan pronto como fuese posible, y antes de finalizar el mes de noviembre en todo caso, y que incluya: (1) los nombres, tipos, cantidad, características y armas de navíos, aviones y otros vehículos que se introduzcan o estén por introducirse en la Antártica, e información sobre equipo militar, si lo hubiera, como también su ubicación en la misma; (2) las fechas de salida y llegada de las expediciones de la Antártica, duración de su permanencia, su itinerario a la ida y al regreso y las rutas seguidas dentro de la Antártica; (3) los nombres, la ubicación y la fecha de apertura de bases y de estaciones subsidiarias que las partes hayan establecido o proyecten establecer en la Antártica, indicando si están destinadas a operaciones de verano y/o de invierno; (4) los nombres de los oficiales encargados de cada una de estas bases, estaciones subsidiarias, navíos y aeronaves; la cantidad, la ocupación y la especialización del personal (incluso cualquiera designado por otros gobiernos) que se encuentre destinado o vaya a estarlo en cada uno de dichas bases y estaciones subsidiarias, o a bordo de dichos navíos o aeronaves, indicando la cantidad de personal de las fuerzas armadas, el grado de los oficiales, si los hubiera, y los nombres y afiliación profesional del personal ocupado en actividades científicas; (5) la cantidad y los tipos de armamentos en posesión del personal; (6) el programa de trabajo, incluso las investigaciones científicas en ejecución o en proyecto en cada una de dichas bases y estaciones subsidiarias o a bordo de dichos navíos y aeronaves, así como el área o áreas de operación que va a abarcar dicho programa; (7) el equipo científico importante; (8) los medios de transporte y el equipo de comunicación empleados en la Antártica; (9) los medios para prestar auxilio; (10) notificación

de cualesquiera expediciones a la Antártica no organizadas por la Parte, pero que se organicen en su territorio o procedan del mismo.”

En 1962 mediante la Recomendación II -VI, en vigor, instaron a los países a que por la vía diplomática informaran de cualquier cambio producido en el desarrollo de las actividades que habían sido informadas en virtud del artículo VIII párrafo 5 del Tratado Antártico y la Recomendación I- VI de la Primera Reunión Consultiva a que fueran informadas antes del 30 de junio de cada año.

En 1964 a través de la Recomendación III-II, instaron a los gobiernos a que intercambiaran información antes de fin de noviembre de cada año, respecto a todas las construcciones, refugios o depósitos desocupados que se encuentren en el área del Tratado Antártico en condiciones que sean convenientes para poder ser utilizados en caso de emergencia. Además de aquello, los gobiernos debían informar respecto a: “a) Asegurar que los aprovisionamientos disponibles en estos refugios sean utilizados únicamente en casos de emergencia; b) Reponer los aprovisionamientos consumidos tan pronto como sea posible y en la medida de lo posible e informar acerca de lo realizado a las autoridades que mantienen el refugio.”<sup>2</sup>

A propósito del turismo en la Antártica, ya en el año 1968 en la Recomendación IV – 27 las Partes consideraban que podrían llegar a perjudicar tanto el desarrollo de las actividades científicas, el funcionamiento de las bases antárticas y la protección de la flora y fauna antárticas, por lo que instaron a los países a intercambiar información respecto a:

“1. El gobierno de un país en el que se organice una expedición turística u otra no científica notifique de la expedición, con la anticipación posible por vía diplomática, a todo otro Gobierno cuyas bases proyecte visitar la expedición.

2. El gobierno al que se solicite, deberá proporcionar, lo más pronto posible, información respecto de las condiciones de acuerdo a las cuales otorgaría autorización a grupos turísticos para visitar las estaciones que mantiene;

---

<sup>2</sup> Recomendación III-II (1964) En vigor.

3. No se concedan dichas autorizaciones a menos que se proporcione razonable seguridad del cumplimiento de las disposiciones del Tratado y de las Recomendaciones vigentes en ese momento, y de las condiciones aplicables a las bases que se van a visitar.”<sup>3</sup>

En la Reunión Consultiva de 1970, a través de la Recomendación VI – 13 las Partes instaron a que dentro de los deberes de información establecidos en la Recomendación I-VI, los gobiernos “incluyeran información acerca de las naves que estén llevando a cabo programas de investigación oceanográfica de importancia en el área al sur de los 60° de Latitud Sur”.<sup>4</sup> Durante el mismo año, también se estableció otro deber de información respecto al lanzamiento de cohetes, contenida en la Recomendación VI – 12 cuyo contexto lo resumía en las siguientes ideas “(1) en los últimos años varios países han lanzado cohetes de investigación científica (cohetes de sondeo) desde el área del Tratado Antártico y que se prevé el aumento de la cantidad de esos lanzamientos a medida que se incrementen el número y la importancia de las actividades de investigación científica en la Antártida;  
(2) será necesario adoptar medidas de seguridad adecuadas para prevenir posibles daños o lesiones a personas, fauna y flora, instalaciones, naves y aeronaves en el área del Tratado Antártico o en sus inmediaciones, que puedan resultar del lanzamiento de cohetes desde el área del Tratado Antártico, o por sus elementos residuales;”<sup>5</sup>

Dándole formalidad al intercambio de información la Recomendación VIII- 6 (1975), en vigor, plantea lo siguiente en cuanto al “intercambio anual de información”:

“Los representantes, Recordando los artículos III y VII del Tratado Antártico;

Tomando nota de que numerosas recomendaciones de reuniones consultivas han establecido requisitos para el intercambio de información entre los gobiernos;

Deseando consolidar los requisitos para intercambios periódicos de información en un informe anual normalizado;

---

<sup>3</sup> Recomendación IV – 27 (1968) En vigor.

<sup>4</sup> Recomendación VI – 13 (1970) En vigor.

<sup>5</sup> Recomendación IV – 12 (1970) En vigor.

Consciente de que otras Recomendaciones, incluidas las Recomendaciones II, I-III, I-VII, I-XIII, II-I, II-VIII, IV-27, VI-3, VI-7 y VII-7 prevén el intercambio de información ocasionalmente o fuera de los informes anuales intercambiados entre los gobiernos;

Recomienda a sus gobiernos que:

1. Adopten el Anexo de esta Recomendación como formato normalizado para los intercambios anuales de información entre Gobiernos;
2. Consideren que las disposiciones establecidas en el Anexo satisfacen los requisitos para el intercambio de información previstos en las Recomendaciones I-VI, II-VI, III-I, III-II, IV-23, VI-2, VI-6, VI-12 y VI-13;
3. Intercambien el informe descrito en el Anexo a través de canales diplomáticos, a más tardar el 30 de noviembre de cada año;
4. Informen antes del 30 de junio, de conformidad con la Recomendación VI, sobre ampliaciones, reducciones u otras modificaciones en el desarrollo de las actividades de las que se informó previamente;
5. Hasta que entren en vigor las Medidas Convenidas para la Conservación de la Fauna y de la Flora en la Antártida, los requisitos para el intercambio de información establecidos en la Recomendación VI-19 deberán considerarse como una directriz provisional y podrán añadirse al Anexo.”<sup>6</sup>

En efecto el Anexo<sup>7</sup> establecido como un estándar para la elaboración de la información que debía ser entregada según el artículo VII del Tratado, indicaba los siguientes puntos claves y básicos: primero debía hacerse la prevención de que, si alguna de las categorías no era aplicable a un país en particular, esto debía quedar establecido en el informe. Así dentro de los puntos principales que debían ser informados se encuentran: información completa y acabada, es decir, nombres, tipos, números, descripciones y armamento de: barcos, aeronaves y vehículos introducidos o por introducir en el área del Tratado Antártico, fechas e itinerario de todas las

---

<sup>6</sup> Recomendación VIII – 6 (1975) En vigor.

<sup>7</sup> Disponible disponible en formato web

<https://www.ats.aq/devAS/Meetings/Measure/106?s=1&from=1/1/1958&to=06/05/1998&cat=6&top=0&type=0&stat=0&txt=&curr=0&page=1>

expediciones que van y llegan hacia el área del Tratado Antártico, nombres, ubicaciones y fechas de apertura de las bases establecidas en el área del Tratado Antártico, nombres de los oficiales a cargo de cada una de estas bases, barcos y aviones, número y tipo de armamentos que posee el personal, el programa de trabajo, incluida la investigación científica que está realizando y planificando en cada una de las bases, equipo científico principal, instalaciones de transporte y equipos de comunicación para su uso dentro del área del Tratado Antártico, vehículos de transporte aéreo, marítimo y de superficie en cada base, descripción de aeródromos, instalaciones de comunicaciones, instalaciones para prestar asistencia, aviso de cualquier expedición a la Antártica no organizada por la Parte pero que sea organizada o procedente del territorio de la Parte, descripción de los refugios desocupados, rendimiento anual de las cantidades de cada especie muerta o capturada en la Antártica, aviso del uso previsto de radioisótopos en las investigaciones científicas y finalmente, avisos de uso de cohetes de investigación científica en el Área del Tratado Antártico.

La Recomendación XIII-3 (1985), establece a grandes rasgos sustituir la fecha de entrega del informe, la fecha del 30 de junio se cambia por la del 30 de noviembre.

Luego de estos aspectos más formales y técnicos surge una recomendación curiosa, actualmente en vigor, pero que no deja de ser relevante, pues, solicita información respecto a la legislación nacional de los Estados, en el sentido que: “Recomiendan a sus Gobiernos que incluyan en su intercambio de información previsto por el inciso 5 del Artículo VII del Tratado Antártico informaciones sobre cualquier legislación nacional promulgada para dar curso al Tratado Antártico y a las obligaciones derivadas de las recomendaciones adoptadas en las reuniones consultivas del Tratado Antártico”.<sup>8</sup> Esta medida recién entró en vigor en el año 2019, que no deja de ser relevante, pues como bien señala el profesor Ferrada al respecto, “es necesario considerar que los Estados latinoamericanos implicados en el STA sólo proporcionan información respecto a algunos aspectos de su legislación nacional relevante.” (Ferrada, 2019: 295)

---

<sup>8</sup> Recomendación XVI-1 (1991)

### **2.1.1.2 Inspecciones consagradas en el Artículo VII del Tratado Antártico y el artículo 14 del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección al Medioambiente.**

En el año 1995, en la Resolución 5 se establece por primera vez las “Listas de Inspecciones Antárticas” señalando que aquellas “representan directrices útiles para planear y llevar a cabo inspecciones en virtud del artículo VI del Tratado Antártico, así como para evaluar la aplicación de las disposiciones estipuladas en el Protocolo para la Protección del Medioambiente, hasta tanto entre en vigencia. Tomando nota de que las listas de verificación no son obligatorias y no deben ser utilizadas a guías de cuestionario”. Dicha recomendación señala específicamente respecto a las listas de inspecciones “Estas Listas de Verificación, que no tienen la intención de ser exhaustivas, tienen por objetivo proporcionar una guía para los observadores que deberán realizar inspecciones en la Antártica de conformidad con las disposiciones del artículo VII del Tratado Antártico. No se aplicarán necesariamente todos los temas incluidos en estas listas a todas las actividades inspeccionadas o directamente vinculadas con el artículo VII del Tratado Antártico o con los requisitos del Protocolo. Se reconoce que algunos de estos asuntos podrían ser abordados mediante el intercambio de información del Tratado Antártico. Se reconoce asimismo que el objetivo de una inspección es verificar la situación por medio de la observación directa. Por ende, todo informe sobre una inspección debe identificar claramente qué información fue objeto de observación y qué provino de la documentación proporcionada. Se recomienda que, antes de realizar la inspección, los observadores procuren e investiguen todos los documentos pertinentes, incluyendo los relacionados con el intercambio de información sobre el Tratado Antártico, los informes Anuales pertinentes sometidos al SCAR [*Scientific Committee on Antarctic Research* – Comité Científico para la Investigación en la Antártica] y el intercambio anticipado de información COMNAP/SCALOP.”<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Resolución 5 (1995)

En esta ocasión fueron cuatro las listas propuestas en atención al tipo de instalación a inspeccionar. La primera de ellas corresponde a la “Lista de Verificación A”<sup>10</sup>, cuyo objetivo corresponde a las inspecciones realizadas a estaciones antárticas permanentes e instalaciones asociadas. Esta lista, cuenta con 21 secciones que corresponden a: “1) Información de índole general, 2) detalles de la inspección, 3) personal, 4) investigación científica, 5) descripción física de la estación, 6) comunicaciones, 7) transporte, 8) uso y almacenamiento de combustible, 9) sistema de suministros de agua, 10) generación eléctrica, 11) médicas, 12) sustancias químicas peligrosas, 13) armas de fuego/explosivos, 14) actividades militares de apoyo, 15) legislación del Tratado Antártico, 16) capacidad de respuesta en casos de emergencia, 17) evaluación de impacto ambiental, 18) conservación de la flora y fauna, 19) tratamiento de residuos, 20) gestión de zonas protegidas y finalmente 21) turismo y actividades no gubernamentales.” Es importante indicar, que en la XXXIII RCTA (2010, Punta del Este), esta lista de verificación fue revisada y modificada “Tomando nota de la evolución del Sistema del Tratado Antártico desde la adopción de la Resolución 5 (1995), incluidos la entrada en vigor del Protocolo al Tratado Antártico Sobre Protección del Medioambiente y el establecimiento de la Secretaría del Tratado Antártico y su sistema electrónico de intercambio de información.” Indica la parte preliminar de la “Lista de Verificación A revisada”, “Esta lista de verificación también podrá usarse con el propósito de facilitar la preparación de las inspecciones a campamentos y refugios que no sean instalaciones subsidiarias de una estación y guiar estas inspecciones. Algunos ítems de la lista de verificación posiblemente no se apliquen a las inspecciones de tales campamentos y refugios. Al planificar inspecciones se debería examinar la lista de verificación y adaptarla a la instalación en particular que vaya a inspeccionarse”. En esta nueva lista, las secciones se han disminuido a 12 secciones actualmente, las cuales se clasifican en: 1) información de índole general, 2) detalles de la inspección, 3) personal de la estación, 4) descripción física de la estación, 5) actividades científicas, 6) actividades turísticas y no gubernamentales, 7) logística y operaciones (Dentro de la cual figuran las sub categorías de: comunicaciones, transporte, almacenamiento y uso de combustible, generación y gestión de energía y sistema de abastecimiento de agua), 8)

---

<sup>10</sup> Disponible en

<https://www.ats.aq/devAS/Meetings/Measure/227?s=1&from=1/1/1958&to=1/1/2158&cat=0&top=124&type=0&stat=0&txt=&curr=0&page=1>

manejo de elementos peligrosos (teniendo como subcategorías: sustancias químicas peligrosas y armas de fuego y explosivos), 9) recursos médicos, 10) capacidad de respuesta en casos de emergencia, 11) asuntos relacionados con el Protocolo de Madrid (Cuyas sub categorías corresponden a: evaluación de impacto ambiental, conservación de la flora y fauna, manejo de desechos y gestión de zonas protegidas (ZAEP, ZAEA y SMH) y finalmente la sección correspondiente a 12) otros asuntos (Teniendo como sub categorías actividades militares de apoyo y legislación del Tratado Antártico).

La segunda lista de verificación corresponde a la “Lista de Verificación B”<sup>11</sup>, aplicable a los buques dentro de la zona del Tratado Antártico. Indica en su parte preliminar “Los observadores que realizan la inspección de un buque en la Zona del Tratado Antártico debieran tener presente que;

- i) solamente puede inspeccionarse un buque que enarbole la bandera de un Estado Parte;
- ii) la inspección sólo puede realizarse de conformidad con las disposiciones del artículo VII (3) del Tratado Antártico, el cual dictamina que las inspecciones solamente pueden realizarse en los puntos de cargo, o de embarque y desembarque de personal, y;
- (iii) el Artículo VI del Tratado Antártico respeta los derechos en alta mar amparados por el derecho internacional dentro de la región del Tratado Antártico. Las inspecciones que no estén abarcadas por los párrafos (i) y (ii) anteriores, incluyendo las inspecciones de buques fletados por las Partes al Tratado, solamente pueden llevarse a cabo con el consentimiento explícito del capitán del buque.”

Esta lista de verificación cuenta con 22 secciones, que consisten en: 1) información general, 2) detalles de la inspección, 3) personal, 4) investigación científica, 5) descripción física del buque, 6) ayudas de navegación, 7) comunicaciones, 8) transporte, 9) instalaciones

---

<sup>11</sup> Disponible en

<https://www.ats.aq/devAS/Meetings/Measure/227?s=1&from=1/1/1958&to=1/1/2158&cat=0&top=124&type=0&stat=0&txt=&curr=0&page=1>

del buque – carga general, 10) instalaciones del navío – depósito/cargamento de combustible, 11) instalaciones del buque – motores y generación de energía, 12) instalaciones del buque – médicas, 13) instalaciones del buque – sustancias peligrosas, 14) armas de fuego/explosivos, 15) actividades militares de apoyo, 16) legislación del Tratado Antártico, 17) capacidad de respuesta en casos de emergencia, 18) evaluación de impacto ambiental, 19) conservación de flora y fauna, 20) tratamiento de residuos, 21) gestión de zonas protegidas y finalmente 22) turismo y actividades no gubernamentales.

La tercera lista corresponde a la “Lista de Verificación C”<sup>12</sup> que corresponde aplicarla a estaciones antárticas abandonadas e instalaciones asociadas. En su parte preliminar indica: “Esta lista de verificación ha sido diseñada para las estaciones antárticas abandonadas y las instalaciones asociadas que se consideran estaciones dejadas de lado y actualmente en desuso. La lista de verificación no cubre las estaciones que funcionan cada verano o que se han utilizado en forma poco frecuente en el correr de los años.” Esta lista consta de apenas 11 secciones que se desglosan en: 1) información general, 2) detalles de la inspección, 3) descripción física de la estación, 4) instalaciones de la estación – combustible, 5) instalaciones de la estación - sustancias peligrosas, 6) instalaciones de la estación – suministros de emergencia, 7) evaluación de impacto ambiental, 8) conservación de flora y fauna, 9) residuos, 10) zonas protegidas y, finalmente, 11) turismo y actividades no gubernamentales.

La cuarta y última lista corresponde a la “Lista de Verificación D”<sup>13</sup> aplicable a los vertederos de residuos. Ésta no cuenta con alguna indicación preliminar, pasando directamente a las siete secciones que la componen, a saber: información general, detalles de la inspección, descripción física del vertedero de residuos, contenido del vertedero de residuos, evidencia de

---

<sup>12</sup> Disponible en

<https://www.ats.aq/devAS/Meetings/Measure/227?s=1&from=1/1/1958&to=1/1/2158&cat=0&top=124&type=0&stat=0&txt=&curr=0&page=1>

<sup>13</sup> Disponible en

<https://www.ats.aq/devAS/Meetings/Measure/227?s=1&from=1/1/1958&to=1/1/2158&cat=0&top=124&type=0&stat=0&txt=&curr=0&page=1>

impactos de medioambientales vinculados al vertedero, pruebas de evaluación medioambiental y/o de medidas correctivas y preventivas y finalmente planes futuros.

En el año 2001 con el establecimiento permanente de la Secretaría del Tratado Antártico en Buenos Aires, Argentina – que comenzó a funcionar en el año 2004-, permitió que se optimizara el proceso de intercambio de información entre las Partes, pues juega un rol fundamental en el manejo óptimo de dicha información el rol de la tecnología, facilitando así el acceso y la disponibilidad de la misma, tanto para subirla y dejarla en conocimiento de todos los interesados, como para el que quiera acceder a ella. Así, la plataforma computacional desarrollada por la Secretaría ha sido de una gran utilidad. Además, y no menos importante, se establece un principio general de hacer esta información disponible al público. Una segunda observación es que una vez que entró en vigor el Protocolo de Protección al Medioambiente, cuyo artículo 14 del mismo junto con el artículo VII del Tratado Antártico se interpreta de manera conjunta y complementaria, la mayoría de las Medidas y Recomendaciones posteriores enfocadas al intercambio de información, tienen en miras de esos dos artículos, es un tema que será abordado con mayor profundidad cuando se analice el funcionamiento de las inspecciones en el Protocolo de Protección al Medioambiente. La Resolución 6 (2001) indica lo siguiente: “

Los Representantes,

Recordando el artículo III (1)a y el artículo VII (5) del Tratado Antártico;

Conscientes de las obligaciones en el marco del Protocolo sobre Protección del Medioambiente al Tratado Antártico y sus anexos sobre el intercambio de información;

Conscientes asimismo de la Recomendación VIII - 6 y otros compromisos que las partes hicieron con respecto a mantenerse informados mediante intercambios regulares u ocasionales;

Dando la bienvenida a la decisión tomada en esta Reunión relativa al establecimiento de la Secretaría del Tratado Antártico en Buenos Aires; y aspirando a asegurar que el intercambio de información entre las Partes se realice de la manera más eficaz y oportuna;

Recomiendan que las Partes:

1. Intercambien la información de conformidad con el Apéndice 4 al Informe Final de la RCTA XXIV;

2. Brinden esta información al sitio web central del intercambio de información que será albergado por la Argentina, o equipen este sitio con enlaces pertinentes dónde se puede encontrar esta información; y

3. Como un principio general, hacer esta información disponible al público.”

Al punto 2 de dicha recomendación, después va a ser complementado por la Decisión 10 (2005). En ella se decide: “Que la Secretaría del Tratado Antártico, en consulta con otras organizaciones pertinentes del Sistema del Tratado Antártico, comience a desarrollar un sistema electrónico de intercambio de información e informe a la XXIX RCTA [a realizarse el año siguiente] sobre el progreso realizado.”

Durante dicha reunión fue incorporado el “Apéndice 4”<sup>14</sup> el cual, -actualmente se encuentra derogado por la Decisión 6 (2015)- establecía también una especie de “documento guía” para proporcionar la información, muy similar al “Anexo formato estándar para los intercambios anuales de información”, pero que, de todas maneras, amerita revisar: dentro de sus principales secciones existía una primera sección titulada “Información pretemporal” que consideraba información operacional de expediciones nacionales, expediciones no gubernamentales -ambas con subcategorías-, en la segunda sección correspondiente al “Informe Anual” en donde predominan las categorías de información asociadas al medioambiente antártico y la tercera y última sección que aludía el “Informe Permanente”, que contenía categorías relativas a las inspecciones y características de las diferentes estaciones, buques aviones y planes de contingencia en caso de emergencia.

En el año 2004, se introdujo una Recomendación que nuevamente apuntaba a la optimización del manejo del intercambio de la información, esta vez, proponía la creación de grupos intersesionesales para mejorar el intercambio de información. La Resolución 5 (2004), disposición, que, por su naturaleza, no era vinculante para las Partes indicaba lo siguiente:

---

<sup>14</sup> Disponible en formato web

<https://www.ats.aq/devAS/Meetings/Measure/611?s=1&from=1/1/1958&to=1/1/2158&cat=6&top=0&type=3&stat=0&txt=ap%C3%A9ndice%204&curr=0&page=1>

“Deseando asegurar que el intercambio de información entre las Partes se realice de la forma más eficiente posible y que se aproveche al máximo esta información para promover los principios del Tratado Antártico, Recomendamos lo siguiente:

1. Que se establezca un grupo de contacto intersesional integrado por las Partes interesadas, con la asistencia de la Secretaría del Tratado Antártico y con los siguientes términos de referencia:

a) Examinar la forma de mejorar el intercambio de información a fin de que este proceso sea más eficiente; en particular, buscar mejores formas de compaginar, analizar y distribuir la información; y

b) Preparar un informe sobre sus conclusiones, junto con sus recomendaciones, para que la XXVIII RCTA pueda tomar una decisión al respecto”.

Al año siguiente, en la Resolución 6 (2005) se recomienda que: “Se utilice el formulario revisado adjunto para los informes posteriores a visitas a sitios en relación con actividades turísticas y no gubernamentales en la Antártica.”

En el año 2008 mediante la Resolución 4 (2008), la Reunión Consultiva añadió otra Lista de verificación para facilitar las inspecciones en zonas antárticas especialmente protegidas y de zonas antárticas especialmente administradas. En su parte preliminar indica “La presente lista de verificación, que no tiene carácter exhaustivo, fue elaborada para proporcionar una guía a los observadores que realizan inspecciones en la Antártica de conformidad con las disposiciones del artículo VII del Tratado Antártico y el artículo 14 del Protocolo sobre Protección del Medioambiente. No todos los puntos de la lista se aplican necesariamente a la actividad objeto de la inspección ni están directamente relacionados con el mencionado artículo VII ni con los requisitos del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medioambiente. Se reconoce que algunos de dichos puntos podrían tratarse mediante el sistema de intercambio de información del Tratado Antártico. Se reconoce asimismo que el propósito de las inspecciones es la verificación por medio de la observación. En consecuencia, en todo informe de inspección se debe indicar claramente la información obtenida mediante la observación y la proveniente de documentos. Se recomienda a los observadores que, antes de efectuar inspecciones, procuren y examinen toda la documentación pertinente.” Esta lista sólo consta de cuatro secciones, a saber:

información general, estaciones cercanas y embarcaciones visitantes (si corresponde), evaluación de plan de gestión de la zona y finalmente actividades de gestión.

En las Reuniones Consultivas de los años 2008 y 2012, se le dará prioridad al intercambio de información, pero mediante la plataforma digital o electrónica, tal cual como lo señala la Decisión 5 (2008) “Los Representantes,

Recordando el artículo III (1) (a) y el artículo VII (5) del Tratado Antártico;

Recordando el artículo 17 y otros artículos del Protocolo sobre Protección del Medioambiente y sus anexos sobre los compromisos con respecto al intercambio de información;

Recordando la Recomendación VIII-6 (1975), la Recomendación XIII-3 (1985) y otras mejoras que las Partes han introducido a fin de mantenerse mutuamente informadas por medio de intercambios regulares u ocasionales;

Recordando la Decisión 10 (2005) sobre el establecimiento de un sistema electrónico de intercambio de información (EIES);

Recordando a las Partes su obligación, de conformidad con el artículo III (1) (a) y el artículo VII (5) del Tratado Antártico, así como el artículo 17 y otros artículos del Protocolo sobre Protección del Medioambiente y sus anexos, de proporcionar información a las demás Partes;

Tomando nota de la conclusión del desarrollo del EIES por la Secretaría, habiendo tenido en cuenta los comentarios efectuados por las Partes durante el período de prueba, y deseando que el intercambio de información entre las Partes se realice de la forma más eficiente y oportuna posible y que la Reunión Consultiva del Tratado Antártico y el Comité para la Protección del Medioambiente tengan acceso a la información más completa y fidedigna posible sobre la Antártica,

Deciden:

- 1) Dar instrucciones a la Secretaría para que ponga en funcionamiento el EIES el 15 de septiembre de 2008 con la recopilación de información de pretemporada para 2008-2009; y
- 2) Pedir a la Secretaría que ponga la información presentada por medio del EIES a disposición del público en el sitio web de la Secretaría cuanto antes.”

En la Reunión Consultiva del año 2012, se complementó lo ya establecido anteriormente mediante la Decisión 4 (2012) que señala: “Los Representantes,

Recordando el compromiso de las Partes de compartir información en virtud del Artículo III (1) (a) y del Artículo VII (5) del Tratado Antártico así como también del Artículo 17 del Protocolo sobre Protección del Medioambiente y sus anexos;

Recordando en particular la Recomendación VIII-6 (1975), Recomendación XIII-3 (1985) y otras mejoras aplicadas por las Partes para mantenerse informadas entre sí por medio de intercambios periódicos u ocasionales;

Recordando la Decisión 10 (2005) sobre la creación de un Sistema Electrónico de Intercambio de Información (SEII) y la Resolución 6 (2010) sobre la introducción de mejoras en la coordinación de la búsqueda y salvamento marítimo en la zona abarcada por el Tratado Antártico;

Recalcando que la información sobre expediciones expedita, de fácil acceso y completa, a disposición de todas las Partes, garantiza la mejor supervisión de las actividades humanas en la zona abarcada por el Tratado Antártico y la disminución de los riesgos para el Medioambiente y para la seguridad;

Señalando la elaboración y operación del SEII por parte de la Secretaría, que toma en consideración las observaciones presentadas por todas las Partes durante el periodo de pruebas;

Deseando garantizar que el mencionado intercambio de información entre las Partes se lleve a cabo de la manera más eficaz y oportuna posible, y que la Reunión Consultiva del Tratado Antártico tenga acceso a la información más completa y confiable sobre la Antártica;

Deciden:

1. Que las Partes utilicen el Sistema Electrónico de Intercambio de Información para compartir la información de conformidad con el Tratado Antártico y el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medioambiente y sus anexos;

2. Que el SEII sea rectificado con el fin de proporcionar a las Partes, según corresponda, las alternativas de:

- a) Incluir la negativa de autorización para los operadores; e
- b) identificar las actividades que hayan sido canceladas por un operador luego de cumplir con los requisitos normativos de las Partes;

3. que las Partes actualicen de manera periódica durante el año, las secciones relevantes del SEII a fin de que dicha información sea conocida y asequible y puesta a disposición de las Partes tan pronto como sea factible;

4. que, donde sea posible, se ingrese la información solicitada en el SEII de manera directa y completa, y no en la forma de enlaces a sitios Web o a archivos que no formen parte del SEII;

5. que las Partes continúen trabajando con la Secretaría del Tratado Antártico a fin de perfeccionar y enriquecer el SEII.”

Finalmente, en la Reunión Consultiva del año 2016, se establece un nuevo anexo de requisitos para el intercambio de información, a través de la Decisión 5 (2016) la que indicaba “Los Representantes,

Recordando los Artículos III(1)(a) y VII (5) del Tratado Antártico; Conscientes de las obligaciones contenidas en el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medioambiente ("el Protocolo") y sus Anexos relativos al intercambio de información;

Conscientes también de las decisiones aprobadas por la Reunión Consultiva del Tratado Antártico ("RCTA") relativas a la información que debe ser intercambiada por las Partes;

Deseando garantizar que el intercambio de información de las Partes se realice de la manera más eficiente y oportuna;

Deseando, además, que la información que se intercambie entre las Partes pueda identificarse con facilidad; Recordando la Decisión 4 (2012), que dio carácter obligatorio al uso del Sistema Electrónico de Intercambio de Información ("SEII") como un medio para que las Partes puedan cumplir sus responsabilidades de intercambio de información en virtud del Tratado Antártico y su Protocolo, y que especificó que las Partes deben seguir trabajando junto a la Secretaría del Tratado Antártico ("la Secretaría") en el perfeccionamiento y mejora del SEII;

Señalando que la Decisión 4 (2012) exige que las Partes actualicen las secciones relevantes del SEII regularmente durante el año, y como mínimo de conformidad con la Resolución 6 (2001), con el fin de que dicha información esté disponible y accesible para las Partes tan pronto como sea factible;

Deciden:

1. Que el Anexo a la presente Decisión representa una lista consolidada de la información que las Partes han acordado intercambiar;
2. Que la Secretaría modificará el SEII a fin de que refleje la información contenida en el Anexo a la presente Decisión, y que ponga a disposición, tan pronto como sea posible, la información presentada por las Partes; y que
3. El Anexo a la Decisión 6 (2015) y el Apéndice 1 del Informe Final de la XXXVIII RCTA ya no tienen vigencia.”

Finalmente, cabe mencionar la Resolución 11 (2012), en donde se estableció nuevamente una “Lista de verificación para las actividades de los visitantes en terreno”. En su preámbulo dice: “La siguiente lista de verificación tiene por objeto apoyar las inspecciones conforme al Artículo VII del Tratado Antártico y el Artículo 14 del Protocolo de Madrid. Las cuestiones incluidas en la presente lista de verificación complementan (pero no sustituyen) la información obtenida a partir de los procesos de evaluación ambiental, el intercambio de información, los informes de las Partes y Expertos presentados en la RCTA y la Reunión CPA, y las prácticas y procedimientos de la industria documentados (cuando corresponde). Esta lista de verificación no es exhaustiva ni prescriptiva, y está diseñada solo con fines de orientación. Excepto en los casos en que se indica, toda la información necesaria para responder estas preguntas se obtendrá de fuentes en terreno (por ejemplo, entrevistas y observación en terreno). Esta lista cuenta con siete secciones que se dividen en: detalles de la inspección, notificación previa y otros requisitos legislativos, gestión del sitio, gestión de la información, descripción de la visita, impacto en el sitio/conducta de la visita e información adicional sobre prácticas y procedimientos para garantizar la seguridad y/o protección ambiental”.

## **2.2 Inspecciones al alero del Protocolo de Protección al Medioambiente**

El Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección al Medioambiente, fue firmado en Madrid el 4 de octubre de 1991 y entró en vigor en 1998. Su objetivo y designación se encuentra establecido en su artículo 2 que indica “Las Partes se comprometen a la protección global del

Medioambiente antártico y los ecosistemas dependientes y asociados y, mediante el presente Protocolo, designan a la Antártica como reserva natural, consagrada a la paz y a la ciencia”.

Para dar cumplimiento a dicha consigna, el Protocolo, establece también, un sistema de inspección consagrada en su artículo 14, que indica lo siguiente:

“1. Con el fin de promover la protección del medioambiente antártico y de sus ecosistemas dependientes y asociados, y para asegurar el cumplimiento de este Protocolo, las Partes Consultivas del Tratado Antártico tomarán medidas, individual o colectivamente, para la realización de inspecciones por observadores, de conformidad con el Artículo VII del Tratado Antártico.

2. Son observadores:

- a) los observadores designados, por cualquier Parte Consultiva del Tratado Antártico, que serán nacionales de esa Parte; y
- b) cualquier observador designado durante las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico para realizar inspecciones según los procedimientos que se establezcan mediante una Reunión Consultiva del Tratado Antártico.

3. Las Partes cooperarán plenamente con los observadores que lleven a cabo las inspecciones, y deberán asegurar que durante las mismas tengan acceso a cualquier lugar de las estaciones, instalaciones, equipos, buques y aeronaves abiertos a inspección bajo el Artículo VII (3) del Tratado Antártico, así como a todos los registros que ahí se conserven y sean exigibles de conformidad con este Protocolo.

4. Los informes de inspección serán remitidos a las Partes cuyas estaciones, instalaciones y equipos, buques o aeronaves, estén comprendidos en los informes. Después que aquellas Partes hayan tenido la oportunidad de comentarlos, los informes y todos los comentarios de que hayan sido objeto serán remitidos a todas las Partes y al Comité, estudiados en la siguiente Reunión Consultiva del Tratado Antártico y puestos posteriormente a disposición del público.”

El sistema de inspección establecido por el Protocolo es muy similar al señalado por el del Artículo VII del Tratado Antártico, de hecho, lo cierto es que existe una plena compatibilidad entre uno y otro, ya que, si bien las inspecciones enmarcadas en el Protocolo buscan fiscalizar un objetivo más específico, la establecido en el Tratado Antártico no obsta en absoluto a que se realicen de manera conjunta y bajo parámetros similares.

Por otro lado, las inspecciones del Protocolo incorporan, una arista interesante respecto a la figura de los observadores en su letra (b) del párrafo 2 del artículo 14, pues ahora los observadores no solo pueden ser designados por las Partes Consultivas del Tratado, sino también, por lo estipulado en las RCTA, en cuanto al procedimiento como su nombramiento.

Respecto a las facultades de los observadores, la dinámica es la misma que en la del Tratado Antártico, pues siguen siendo amplias. No obstante, en el párrafo 4 del artículo 14, el Protocolo, determina el proceso que viene después de que se elabora el informe de inspección. Se establecen pasos claros, en cuanto al orden y la exposición de resultados. Procediendo de manera tal que primero se remiten a la Parte inspeccionada, luego ésta tiene la oportunidad de realizar los comentarios que estime pertinentes. Estos últimos, deberán ser remitidos a todas las Partes y al Comité. Finalmente, luego de ser estudiados en la RCTA, serán puestos a disposición del público.

La gran ventaja que tienen las inspecciones establecidas en el Protocolo es que, si bien siguen un lineamiento más específico que lo perseguido por el Tratado Antártico, el carácter general de este último permite que una aproveche a la otra, en el sentido de que, al día de hoy y desde que entró en vigencia el Protocolo, los procesos de inspección se llevan a cabo en uno solo. En otras palabras, al momento de realizar las inspecciones, los observadores fiscalizan, tanto los objetivos generales establecidos por el Tratado Antártico, como los más específicos perseguidos por el Protocolo. Clara muestra de eso son las diferentes medidas que se han tomado luego de la entrada en vigencia del Protocolo, en donde lo dispuesto por ellas en las RCTA afecta a las inspecciones contenidas tanto en el Tratado Antártico como en el Protocolo.

El hecho de que se haya desarrollado esta manera de actuar en cuanto a las inspecciones en formato “2x1”, es decir, en una operación de inspección, fiscalizar no sólo lo dispuesto por el Tratado Antártico, sino también lo dispuesto por el Protocolo, no obedece sólo a un tema de texto, sino más bien al factor económico que implica para cada parte efectuar realmente estas operaciones de inspección. Así, a la fecha, es muy común observar también la expresión “inspecciones conjuntas”, las cuales consisten en que dos o más Partes Consultivas del Tratado, designan sus observadores respectivos, pero la operación es una sola, en la que fijan puntos en común a fiscalizar y elaboran informes comunes respecto a sus resultados.

En Chile, el órgano encargado de coordinar todo el proceso de inspección en materia Antártica es la División de Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores – ex Dirección Antártica. Respecto al equipo propiamente tal de inspectores, este se integra de cuatro personas que pertenecen a distintos ministerios o divisiones. La primera de ellas corresponde a un funcionario de la División de Antártica, el segundo al Ministerio de Defensa de la nación, el tercero al ministerio del Medioambiente y finalmente un funcionario del Instituto Antártico Chileno.<sup>15</sup>

Una vez tomada la decisión de inspeccionar, se establece cuáles son las bases que van a ser inspeccionadas y la posibilidad de poder acceder a ellas con los medios propios.<sup>16</sup> Aquí entra en juego todo el apoyo que presta el Ministerio de Defensa de la nación, ya que, casi íntegramente son quienes a través de su personal militar tanto del Ejército de Chile como personal de la Armada y de la Fuerza Aérea de Chile se encargan de “hacer posible” que las personas puedan acceder a la Antártica. Como bien comentan Pablo Urquizar y Bárbara Cortés (2020: 88) dentro de las principales atribuciones de este ministerio se encuentran coordinar y planificar las actividades antárticas. “La coordinación consiste en la disposición ordenada de los medios técnicos y humanos del sector Defensa para su actuar en la Antártica. Por su parte, la

---

<sup>15</sup> Entrevista a Julio Méndez 2018 y Entrevista a Francisco Berguño 2022. Ambas en sección de “Anexos” de esta tesis.

<sup>16</sup> Entrevista a Rafael Castillo 2018. En sección “Anexos” de esta tesis.

dirección consiste en la conducción de las instituciones de la defensa hacia los objetivos antárticos fijados”. Este juega un rol esencial sobre todo desde el punto de vista logístico, como bien indica el profesor Ferrada (2012: 37) “en la Antártica la logística y el mantenimiento de las bases es de por sí, y por definición, la función principal de las Fuerzas Armadas. Ella está subordinada directamente a los objetivos e intereses nacionales, no es accesoria ni secundaria respecto a otra función militar”.

Una vez lista la parte logística, corresponde efectuar la inspección propiamente tal. Los inspectores acuden entonces, a las bases seleccionadas, se dividen cada inspector en el área que le corresponde. Cabe mencionar que Chile si utiliza las listas de inspección que han sido recomendadas en las RCTA. Hecha la inspección, los inspectores redactan el informe al Estado Parte al que pertenece la base inspeccionada, para que haga sus descargos, para así después poder adjuntarlos al informe final del reporte de inspección que será presentado en la RCTA correspondiente.<sup>17</sup>

Es importante mencionar que desde el año 1963 a 2016 las bases antárticas chilenas han sido inspeccionadas unas 17 veces, siendo Estados Unidos el país que más ha inspeccionado nuestras bases con un total de 7 veces<sup>18</sup>. Por su parte, nuestro país ha llevado a cabo un total de 6 campañas de inspecciones antárticas, desde el año 1986 hasta el año 2019, las tres últimas han sido inspecciones conjuntas con Argentina<sup>19</sup>.

---

<sup>17</sup> Entrevista a Julio Méndez 2018. En sección “Anexos” de esta tesis.

<sup>18</sup> Los informes de inspección se encuentran disponibles en la sección “Base de datos de inspección” de la Secretaría del Tratado Antártico. En la pestaña “Parte inspeccionada”, seleccionar “Chile”.

<sup>19</sup> Los informes de inspección se encuentran disponibles en la sección “Base de datos de inspección” de la Secretaría del Tratado Antártico. En la pestaña “Parte a cargo de la inspección”, seleccionar “Chile”.

### **Capítulo 3: Inspecciones en la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos y Antárticos**

La Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (Convención CRVMA) es una Convención Internacional que busca proteger la flora marina y la fauna antárticas.

Su método de fiscalización se encuentra consagrado en su Artículo XXIV, que indica:

“1. Con el fin de promover el objetivo y asegurar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Convención, las Partes Contratantes acuerdan que se establecerá un sistema de observación e inspección.

2. El sistema de observación e inspección será elaborado por la comisión sobre la base de los siguientes principios:

(a) Las Partes Contratantes cooperarán entre sí para asegurar la aplicación efectiva del sistema de observación e inspección, teniendo en cuenta las prácticas internacionales existentes. Dicho sistema incluirá, inter alia, procedimientos para el abordaje e inspección por observadores e inspectores designados por los miembros de la Comisión, y procedimientos para el enjuiciamiento y sanciones por el Estado del pabellón sobre la base de la evidencia resultante de tales abordajes e inspecciones. Un informe sobre dichos procesos y las sanciones impuestas será incluido en la información aludida en el artículo XXII de esta Convención;

(b) A fin de verificar el cumplimiento de las medidas adoptadas en virtud de la presente Convención, la observación e inspección se llevarán a cabo, a bordo de buques dedicados a la investigación científica o a la recolección de recursos vivos marinos en la zona a que se aplica la presente Convención, por observadores e inspectores designados por miembros de la Comisión, los cuales actuarán conforme a los términos y condiciones que establecerá la Comisión;

(c) Los observadores e inspectores designados permanecerán sujetos a la jurisdicción de la Parte Contratante de la que sean nacionales. Ellos informarán los miembros de la Comisión que los hubieren designado, los que a su vez informarán la Comisión.

3. En espera del establecimiento del sistema de observación e inspección, los miembros de la Comisión procurarán concertar arreglos interinos para designar observadores e inspectores, y dichos observadores e inspectores designados estarán facultados para efectuar inspecciones de acuerdo con los principios detallados en el párrafo 2 del presente artículo.”

En el caso de la Convención CRVMA, las operaciones de inspecciones y observaciones se encuentran mucho más restringidas y específicas, producto de la naturaleza del objeto que fiscaliza. Como bien lo indica en su artículo I punto 1 “La presente Convención se aplica a los recursos vivos marinos antárticos de la zona situada al sur de los 60° de latitud sur y a los recursos vivos marinos antárticos de la zona comprendida entre dicha latitud y la convergencia antártica que forman parte del ecosistema marino antártico”. Ello es mucho más acotado que en el caso de los inspectores del Tratado Antártico y su Protocolo de Protección al Medioambiente.

Además, respecto a la manera de dar a conocer los resultados obtenidos de dichos informes, existe una especie de jerarquía al momento de proporcionarlos, pues los observadores deben, primero, entregarlos al miembro de la Comisión que los hubiera designado y estos últimos, es decir, el Estado parte que los ha designado para desempeñar tal cargo; es quien a su vez informa a la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos y Antárticos.

20

---

<sup>20</sup> La Comisión para los Recursos Vivos Marinos Antárticos es un órgano establecido en el artículo VII de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, cuya función es llevar a efecto el objetivo y los principios establecidos en el artículo II de la misma (artículo IX). La Comisión además de estar integrada por los Estados Parte, también considera un Comité Científico cuya finalidad es asesorarla, para efectos de cuando se resuelva redactar, modificar o eliminar una Medida; pero también la integran dos órganos de carácter más bien auxiliar, pero no menos importantes, que son: el Comité Permanente de Administración y Finanzas y el Comité de Ejecución y Cumplimiento. Respecto a este último es donde se examina y analiza la información obtenida del sistema de inspección de la CRVMA. Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, <https://www.ccamlr.org/es/organisation/comisi%C3%B3n> (12 noviembre 2019) [Consulta 28.nov.2022]

El párrafo 3 de este artículo se inicia con la expresión “En espera del establecimiento del sistema de observación e inspección”. Lo cierto es que, en el año 1989, éste fue establecido con el fin de facilitar que las Partes Contratantes puedan realizar inspecciones detalladas de barcos. Éste abarca: los procedimientos para la designación de inspectores, los derechos y deberes de los inspectores, los procedimientos para el abordaje y la inspección, la notificación de los informes de inspección y los procedimientos para que el Estado del pabellón interponga una acción judicial y las sanciones basadas en las pruebas recabadas por el Sistema de inspección.<sup>21</sup>

Además se contempla, respecto a los inspectores designados; “Los Miembros de la Convención CRVMA pueden designar inspectores para cada temporada de pesca. Los inspectores designados están autorizados a realizar inspecciones de barcos que operan dentro del área de la Convención. Los Miembros tienen a su disposición la lista de los inspectores designados.”<sup>22</sup>

En relación a los informes de inspección: “Los Miembros deben comunicar los resultados de todas las inspecciones realizadas por los inspectores designados. Los *At-sea inspection reports* se notifican a la Comisión CRVMA y al Estado abanderante del barco”.<sup>23</sup>

Y, finalmente, respecto a las inspecciones en puerto; “Las Partes contratantes, de conformidad con la Medida de Conservación 10-03, tienen la obligación de inspeccionar todos los barcos de pesca con una carga de austro merluza que entren en sus puertos, y por lo menos la mitad de los barcos de pesca que carguen cualquier otra especie antártica recolectada en el

---

<sup>21</sup> *Sistema de inspección de la CCRVMA* (17 de noviembre de 2015). Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos y Antárticos. <https://www.ccamlr.org/es/compliance/sistema-de-inspección-de-la-ccrvma> [Consulta: 28.nov.2022]

<sup>22</sup> *Sistema de inspección de la CCRVMA* (17 de noviembre de 2015). Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos y Antárticos. <https://www.ccamlr.org/es/compliance/sistema-de-inspección-de-la-ccrvma> [Consulta: 28.nov.2022]

<sup>23</sup> *Sistema de inspección de la CCRVMA* (17 de noviembre de 2015). Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos y Antárticos. <https://www.ccamlr.org/es/compliance/sistema-de-inspección-de-la-ccrvma> [Consulta: 28.nov.2022]

área de la Convención. Se llevan a cabo inspecciones en puerto para asegurar que, si un barco realizó actividades de recolección en el Área de la Convención, esas actividades se realizaron de conformidad con las medidas de conservación de la Comisión CRVMA. Si un barco tiene la intención de desembarcar o transbordar una carga de *Dissostichus spp*, el Estado del puerto debe asegurar que la captura desembarcada o transbordada vaya acompañada de la documentación del Sistema de Documentación de la Captura (SDC) y debe verificar que esa captura coincida con la información registrada en el documento SDC.”<sup>24</sup>

En Chile quien está a cargo de la inspección en puerto es el Servicio Nacional de Pesca. En dónde fiscalizan a los barcos aplicando las normas del Estado Rector del Puerto y además las normas contenidas en la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos y Antárticos.<sup>25</sup>

En el “Texto del Sistema de Inspección de la Convención CRVMA”<sup>26</sup> se define y ordena de mejor manera el sistema de inspección.

En su párrafo I indica “Cada miembro de la Comisión puede designar a los inspectores a los que el artículo XXIV de la Convención hace referencia.

- a) Los inspectores designados deberán estar familiarizados con las actividades pesqueras y de investigación científica que han de ser inspeccionadas, así como con las disposiciones de la Convención y las medidas aprobadas en virtud de la misma.
- b) Los miembros deberán garantizar la competencia de cada inspector designado por ellos.
- c) Los inspectores deberán ser ciudadanos de la Parte contratante que los designe, y mientras desempeñen sus tareas de inspección estarán sujetos únicamente a la jurisdicción de esa Parte contratante.

---

<sup>24</sup> *Sistema de inspección de la CCRVMA* (17 de noviembre de 2015). Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos y Antárticos. <https://www.ccamlr.org/es/compliance/sistema-de-inspección-de-la-ccrvma> [Consulta: 28.nov.2022]

<sup>25</sup> Entrevista a Paola Arroyo, 2022. En sección “Anexos” de esta tesis.

<sup>26</sup> Este es un documento de carácter básico de febrero de 2018, que publica la CCRVMA en su página web, disponible en [https://www.ccamlr.org/es/system/files/s-pt9\\_1.pdf](https://www.ccamlr.org/es/system/files/s-pt9_1.pdf)

- d) Los inspectores deberán ser capaces de comunicarse en el idioma del Estado del pabellón de los barcos donde lleven a cabo sus actividades.
- e) A los inspectores se les dará el status de oficial de tripulación mientras permanezcan a bordo de dichos barcos.
- f) Los nombres de los inspectores designados deberán ser comunicados a la Secretaría en un plazo de 14 días desde su designación.”

Para explicar de mejor manera las disposiciones que se establecen en este documento, iré ejemplificando con la forma de actuar de Chile tanto para designar y preparar a sus inspectores, como para llevar a cabo un procedimiento de inspección en este contexto.

Respecto a la designación de un inspector en el marco de la Convención CRVMA, en Chile, por normativa, se designan a todos los segundos comandantes (de la Armada de Chile) de los buques que van a la Antárticas.<sup>27</sup>

Respecto a la letra b) de este punto, al referirse a la competencia del inspector, lo que quiere decir es que la persona que va a desempeñar tal cargo cuenta con todos los conocimientos adecuados para fiscalizar, lo que implica no sólo un acabado conocimiento teórico, si no también práctico. En Chile, la institución que está a cargo de capacitar a los inspectores es la Dirección de Intereses Marítimos y Medioambiente Acuático de la Armada de Chile. Esta capacitación se lleva a cabo durante el período de unos días a unas semanas, en dónde se revisan exhaustivamente las medidas de conservación que se encuentran vigentes para las áreas que pretenden fiscalizar, se analiza y estudia el procedimiento para llevar a cabo la inspección, por ejemplo, la manera correcta de llenar los formularios, cómo deben tomarse los registros, elementos importantes para tener en consideración al momento de tomar un registro fotográfico, entre otros; y, una segunda parte, que tiene relación con un área más bien práctica, en dónde visitan embarcaciones que tengan características idénticas o similares en relación con los barcos que van a fiscalizar durante la campaña antártica de ese año.<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup> Entrevista a Lars Christiansen, 2022. En sección “Anexos” de esta tesis.

<sup>28</sup> Entrevista a Paola Arroyo, 2022. En sección “Anexos” de esta tesis.

Una vez designados los inspectores, existe un deber de información de parte del Estado miembro que lo designa, como se observa en la letra f). Posterior al envío de esa información en el párrafo II se señala que “La Comisión deberá mantener un registro de los inspectores que han sido autorizados y designados por los miembros. a) La Comisión deberá comunicar anualmente el registro de los inspectores a cada Parte contratante dentro del mes siguiente al término de la reunión de la Comisión.”

En cuanto a las facultades de los inspectores, ésta se encuentra claramente indicada en el párrafo III de este documento que indica, “Con el objeto de verificar el cumplimiento de las medidas de conservación adoptadas de acuerdo a la Convención, los inspectores designados por los Miembros estarán autorizados a abordar cualquier barco de pesca o investigación pesquera que se encuentre en el área donde se aplica la Convención a fin de determinar si el barco está o ha estado llevando a cabo actividades de investigación científica o de explotación relacionadas con los recursos vivos”. Cabe señalar que el Sistema de Inspección de la Convención CRVMA, se aplica a los barcos del pabellón de todos los Miembros de la Comisión y de las Partes Contratantes. También especifica facultades del inspector a través de su párrafo V que indica, “a) Cualquier barco presente en el área de la Convención con el propósito de pescar o realizar investigaciones científicas de los recursos vivos marinos, deberá detenerse cuando se le dé la señal apropiada según el Código Internacional de Señales desde un barco que lleve a bordo un inspector (lo cual se indicará enarbolando la bandera o gallardete aludido anteriormente), o bien tomar cualquier otra medida para facilitar el transbordo seguro y rápido del inspector al barco, a menos que el barco esté dedicado activamente a operaciones de pesca, en cuyo caso lo hará tan pronto como sea viable”; b) El capitán del barco deberá permitir que el inspector -quien puede estar acompañado de sus ayudantes- aborde el barco”. En su párrafo VI también establece: “Los inspectores tendrán autoridad para inspeccionar las capturas, redes y otros artes de pesca así como las actividades de pesca y de investigación científica, y tendrán acceso a los registros e informes de datos de captura y de posición en la medida que sea necesario, para llevar a cabo sus funciones”, y en la letra f) del mismo párrafo que señala, “El capitán del barco deberá proporcionar la asistencia apropiada a los inspectores en el cumplimiento de sus funciones, incluyendo el acceso al equipo de comunicaciones según sea necesario”.

Por otro lado, en cuanto a los deberes de un inspector, se encuentran, el que el barco que los lleve a bordo debe izar el gallardete especial aprobado por la Comisión, para indicar que se encuentran desempeñando tareas de inspección.<sup>29</sup> Además, se describen como obligaciones que deben cumplir las señaladas en el párrafo VI: “a) Cada inspector será portador de un documento de identidad emitido por el miembro designante, en un formato aprobado o proporcionado por la Comisión, donde conste que el inspector ha sido designado para realizar tareas de inspección de acuerdo con este sistema; b) El inspector deberá presentar el documento descrito en el párrafo VI(a) anterior al momento de abordar una embarcación; c) La inspección deberá ser llevada a cabo de tal modo que la interferencia o contratiempo para el barco sean mínimos. Las preguntas deberán limitarse a la comprobación de hechos relacionados con el cumplimiento de las medidas de la Comisión vigentes para el Estado del pabellón; e) Los inspectores fijarán una marca de identificación, aprobada por la Comisión, en cualquier red u otro arte de pesca que parezca haber sido usado en contravención a las medidas de conservación vigentes, y lo harán constar en los informes y en la notificación mencionados en el párrafo VIII siguiente.” En el párrafo VIII se señala “Los inspectores deberán rellenar los formularios de inspección aprobados por la Comisión CRVMA. a) El inspector deberá dejar constancia en el formulario de inspección de toda presunta infracción de las medidas en vigor de la Comisión. En dicho formulario el capitán del barco inspeccionado podrá comentar sobre cualquier aspecto de la inspección; b) El inspector deberá firmar el formulario de inspección. Se invitará al capitán del barco a firmar el formulario de inspección para acusar recibo de éste; c) Antes de abandonar el barco, el inspector deberá entregar al capitán una copia del formulario de inspección rellenado; d) “El inspector deberá entregar una copia del formulario de inspección rellenado, junto con las copias de las fotografías y películas de video al miembro designante, antes de cumplirse 15 días de su llegada al puerto”. En el caso de Chile, por ejemplo, al momento de realizar los informes de inspección, siempre lo acompañan con uno elaborado por el mismo inspector, además de los formularios que debe adjuntar, en dónde detalla de manera mucho más específica todo el proceso de fiscalización que llevó a cabo.<sup>30</sup>

---

<sup>29</sup> Texto del Sistema de Inspección de la CCRVMA, párrafo III, letra b

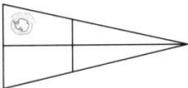
<sup>30</sup> Entrevista a Paola Arroyo 2022. En sección “Anexos” de esta tesis.

### 3.1 Los recursos para los inspectores

Tal vez, una de las aristas más interesantes es el hecho de que para efectos de las inspecciones de la Convención CRVMA, los inspectores cuentan con determinadas herramientas o recursos que les permiten no sólo ser identificados como tal, sino también uniformar los métodos de fiscalización.

Los recursos pueden ser solicitados vía correo electrónico a la Secretaría de la Comisión CRVMA, sin cargo alguno para los miembros de esta. Entre ellos figuran<sup>31</sup>:

- 1) Documento identificativo: Este consiste en una credencial de identificación que debe portar el inspector, es uno de los elementos esenciales, pues es el documento que acredita que dicha persona es un inspector de la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos y Antárticos.

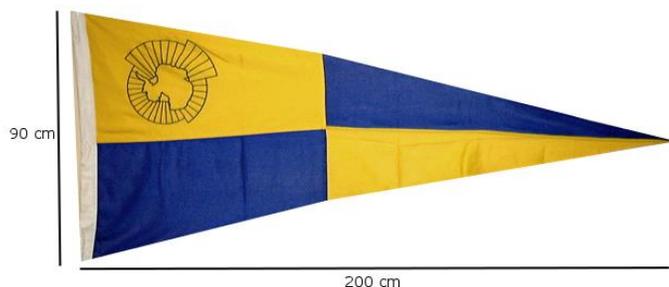
<p><b>COMMISSION FOR THE CONSERVATION OF ANTARCTIC MARINE LIVING RESOURCES</b></p> <p>The Bearer of this Document .....</p> <p>(Name in Capitals)</p> <p>.....</p> <p>(Signature)</p> <p>is a CCAMLR inspector for the 20 ...../..... season and has the authority to act under the arrangement approved by the Commission.</p> <p>Issued by: .....</p> <p>Signature: ..... Date: .....</p> <p>.....</p> <p>(Name of issuing country in capitals, and inspector's identity number)</p> <p>Photograph</p>		<p>The bearer of this card is an authorised inspector under the CCAMLR System of Observation &amp; Inspection</p> <p>Le porteur de cette carte est un inspecteur autorisé à agir selon le Système d'observation et d'inspection de la CCAMLR.</p> <p>Предъявитель настоящего документа является инспектором, уполномоченным согласно Системе АНТКОМа по наблюдению и инспекции</p> <p>El portador de esta tarjeta es un inspector autorizado según el Sistema de Observación e Inspección de la CCRVMA</p> <p>本证件持有人系根据南极海洋生物资源养护委员会之观察和 检查制度获得授权的检查员</p> <p>Der Träger dieses Ausweises ist ein im Rahmen des CCAMLR Inspektions- und Beobachtungssystems autorisierter Inspektor</p> <p>本証の所持人は南極の海洋性物資源の 保存に関する条約(C C A M L R)の監視及び 検査の制度に基づく正規の検査員である。</p> <p>본증의 소지자는 남극 해양생물 자원보존위원회의 감시 및 검사제도에 따라 권한을 부여받은 검사관임.</p> <p>Okaziciel tego dokumentu jest upowaznionym inspektorem działającym w ramach Systemu Obserwacji i Kontroli Konwencji o Ochronie Żywych Zasobów Morskich Antarktyki (CCAMLR)</p>
--	---	--

### 2) Gallardete de Inspección

Los barcos que lleven a bordo inspectores deberán llevar una bandera o gallardete especial aprobados por la Comisión para indicar que los inspectores a bordo están

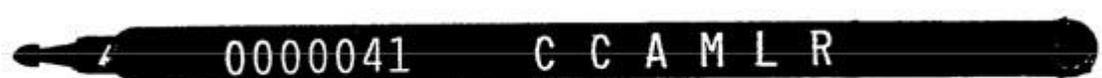
<sup>31</sup> *Recursos para inspectores* (16 de febrero de 2018) Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos y Antárticos. <https://www.ccamlr.org/es/compliance/recursos-para-inspectores>  
[Consulta: 28.nov.2022]

desempeñando tareas de inspección de conformidad con el Sistema de Inspección de la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos y Antárticos.



### 3) Marca de identificación de los aparejos de pesca

Una marca estándar ha sido aprobada para identificar cualquier aparejo de pesca que el inspector considere que contraviene las normas establecidas por la Comisión. Esta marca es una cinta plástica sellable que tiene un número de identificación estampado. El número de identificación debe ser registrado en el campo apropiado del formulario del informe de inspección.



### 4) Formulario de inspección

(Disponible en inglés, francés, ruso y español). Los inspectores deberán completar los formularios de inspección aprobados por la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos. Cada formulario tiene ocho páginas, cada una de ellas por triplicado.

Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos

Informe de inspección

(Sr. inspector: se ruega escribir en LETRA DE IMPRENTA)

**Nota para el capitán del barco que será inspeccionado**

El inspector de la CCRVMA y los asistentes que suban a bordo del barco con él deberán mostrar, según corresponda, una identificación de la CCRVMA en el momento de abordar. Luego, el inspector podrá proceder a inspeccionar y a medir todos los artes de pesca que se encuentren en la cubierta de trabajo o en sus cercanías y que estén listos para su utilización, así como la captura que haya sobre la cubierta o debajo de ella, y todos los documentos pertinentes. Esta inspección tiene como objetivo verificar que usted esté cumpliendo con las medidas de conservación de la CCRVMA a las que su país no ha hecho ninguna objeción y, sin perjuicio de ello, verificar los registros en el cuaderno de bitácora y en el diario de pesca para el Área de la Convención, así como las capturas a bordo. El inspector está autorizado a examinar y fotografiar los artes de pesca del barco, la captura, el cuaderno de bitácora, documentos de identificación de la tripulación y cualquier documento que sea pertinente. El inspector no le pedirá que vire sus artes de pesca, aunque podrá permanecer a bordo hasta que los artes calados sean recuperados. La información que usted suministre en el transcurso de la inspección se enviará a la Secretaría de la CCRVMA, al Estado del pabellón de la embarcación y a los Miembros de la CCRVMA, y su tratamiento posterior seguirá las normas de confidencialidad de la CCRVMA.

**1. Inspector(es) autorizado(s)**

1.1	Nombre	País designante
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		

1.2 Nombre e identificación (letras o números) del barco que transporta al inspector .....

**2. Datos del barco inspeccionado**

2.1 Nombre del barco y número de matrícula .....

2.2 País y puerto de registro .....

2.3 Señal de llamada por radio .....

2.4 Clase de barco (pesquero, de investigación) .....

2.5 Tonelaje: TRB..... TR neto.....

2.6 Nombre del capitán .....

2.7 Nombre y dirección del propietario .....

### **3.2 Inspecciones consagradas en el artículo XXIV de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos desarrolladas mediante Medidas de Conservación en las reuniones anuales de la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos.**

Así como en las RCTA existen diferentes tipos de denominaciones a las decisiones que toman los Estados Consultivos durante el transcurso de esta, en el caso de la Comisión CRVMA, dentro de ellas se encuentran las Resoluciones, que son de naturaleza no obligatoria; – las que se enmarcarían dentro del contexto de *soft law*- y las que adoptan el nombre de “Medida de Conservación”. Su origen normativo se encuentra en el artículo IX de la Convención CRVMA, específicamente en el punto 1 letras f y g, que indican “1. La función de la Comisión será llevar a efecto el objetivo y los principios establecidos en el artículo II de esta Convención. A este fin deberá: [...] (f) formular, adoptar y revisar medidas de conservación sobre la base de los datos científicos más exactos disponibles, con sujeción a las disposiciones del párrafo 5 del presente artículo; (g) aplicar el sistema de observación e inspección establecido en virtud del artículo XXIV de esta Convención”

Estas medidas se adoptan en cada reunión de la Comisión que se celebra una vez al año, y se implementan por los miembros en el período entre sesiones y la siguiente temporada de pesca. Estas pueden ser emitidas por un período específico de tiempo o tener un carácter indefinido. Dentro de sus categorías figuran como las más importantes: cumplimiento, asuntos relacionados con pesquerías, reglamentación de la pesca y áreas protegidas.<sup>32</sup> Sin embargo, es necesario hacer un comentario en cuanto a su efectividad, pues como bien señala el profesor Ferrada, estas son vinculantes luego de 180 días de notificada la medida<sup>33</sup> en octubre o noviembre de cada año, por lo que no serían vinculantes para la próxima temporada de verano. Además, a esto se suma que “también existe un procedimiento para obstaculizar su

---

<sup>32</sup> *Medidas de conservación* (30 de noviembre de 2021) Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos y Antárticos. <https://www.ccamlr.org/es/conservation-and-management/conservation-measures> [Consulta 28.nov.2022]

<sup>33</sup> Artículo IX (6) (b) CRVMA.

cumplimiento (artículos IX.6.c y IX.6.d) y una situación especial con algunas zonas al norte del paralelo sesenta, donde se aplica la CRVMA, pero también la jurisdicción de los Estados Costeros. Todo ello resta eficacia a las Medidas de Conservación y complica la función del régimen de la CRVMA y la gobernanza del STA en su conjunto” (Ferrada, 2018: 90).

A continuación, analizaré las medidas dictadas en relación a los procedimientos de inspección de la Convención CRVMA.

Medida de Conservación 10-02 (2022) “Obligaciones de las Partes contratantes con respecto a las licencias y a la inspección de los barcos de su pabellón que operan en el Área de la Convención”. Respecto a las inspecciones señala en su punto número 8 que “Toda Parte verificará, mediante inspecciones de todos sus barcos pesqueros en los puertos de partida y llegada y, cuando proceda, en sus Zonas Económicas Exclusivas, el cumplimiento de las condiciones de su licencia, según se describen en el párrafo 1, y de las medidas de conservación de la Comisión CRVMA. Si existiesen indicios de que el barco ha operado en contravención de las condiciones de su licencia, la Parte contratante investigará la infracción, y en caso necesario, aplicará las sanciones correspondientes de conformidad con su legislación nacional” Con esta medida podemos ver una primera aproximación a la segunda parte del proceso de inspección en el marco de la Convención CRVMA, la cuál es la inspección en puerto. Si bien, más adelante se analizará la medida específica que la regula, no es menos relevante el hecho de que exista más de una disposición normativa que la respalde. En este caso, todas las Medidas de Conservación son vinculantes para los Estados Miembros de esta Convención.

Medida de Conservación 10-03 (2019) “Inspecciones en puerto de barcos pesqueros con cargamento de recursos vivos marinos y antárticos” En cuanto al deber de fiscalizar indica en su párrafo 1 “Las Partes contratantes deberán efectuar inspecciones a todo barco de pesca que entre a sus puertos con cargamento de *Dissostichus* spp. La inspección tendrá como objetivo verificar que, si el barco realizó operaciones de pesca en el Área de la Convención, estas actividades fueron realizadas de conformidad con las medidas de conservación de la Comisión CRVMA; que, si tiene intenciones de desembarcar o transbordar *Dissostichus* spp., la captura a ser desembarcada o transbordada esté acompañado de un documento de captura concuerde con

los detalles registrados en el documento.” Así, en relación a los dos puntos anteriores, el inspector además de contar una licencia de pesca debe poseer un documento de captura con el detalle del recurso y a la cantidad que va a pescar de él, instrumentos sumamente relevantes pues, de no contar con alguno de los anteriores, el buque es catalogado inmediatamente como un buque de pesca ilegal.

Respecto al deber y objetivo de la inspección en puerto, el párrafo 2 señala: “Las Partes contratantes deberán inspeccionar por lo menos el 50% de los barcos pesqueros que entren en sus puertos con cargamentos de especies que no sean *Dissostichus* spp. Recolectadas en el Área de la Convención y que no hayan sido desembarcadas anteriormente o transbordadas en un puerto. El propósito de la inspección será determinar si las actividades de recolección en el Área de la Convención fueron llevadas a cabo de conformidad con las medidas de conservación de la Comisión CRVMA.” Respecto al criterio para inspeccionar a barcos que no lleven la especie señalada en la disposición recién citada, en el párrafo 3 de esta medida establece claramente cuáles son los criterios a considerar para efectos de fiscalizarlos a saber: “ i) si al barco se le ha denegado anteriormente la entrada o el uso de un puerto de conformidad con esta u otra medida de conservación; ii) pedidas de otras Partes contratantes de que se inspeccione un barco en particular; y iii) si existen claros motivos para sospechar que un barco ha realizado actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR, o actividades relacionadas con la pesca en apoyo a la pesca INDNR, incluyendo la información obtenida de organizaciones regionales de ordenación pesquera.”

En cuanto a la manera de llevar a cabo la inspección del buque en el puerto, existe una descripción más bien breve, consagrada en el párrafo 5 de esta medida que indica que “Las inspecciones serán llevadas a cabo de acuerdo al derecho internacional, y dentro de las 48 horas posteriores a la entrada a puerto, de manera expedita. La inspección no deberá imponer trastornos innecesarios para el barco o su tripulación, y deberá guiarse por las disposiciones pertinentes durante una inspección en puerto se guiará por la tabla proporcionada en el Anexo 10-03/B.” En cuanto a las tabla que menciona, es relevante pues no es facultativo para el barco que solicita entrar al puerto completarla con la información requerida, así lo respalda el párrafo 4 de esta medida al indicar que “Para facilitar las inspecciones a las que se refieren los párrafos

1 y 2, las Partes contratantes exigirán a los barcos que soliciten entrar en sus puertos la información requerida en la tabla proporcionada en el Anexo 10-03/A y una declaración por escrito de que no han realizado o apoyado actividades de pesca INDNR en el Área de la Convención, y que han cumplido con los requisitos pertinentes de la Convención CRVMA. La Parte contratante exigirá que los barcos que soliciten entrar en sus puertos proporcionen la información exigida por el Anexo 10-03/A por lo menos 48 horas antes para dar tiempo suficiente para examinar esta información. Las Partes contratantes podrán designar los puertos a los cuales los barcos podrán solicitar la entrada. Toda designación tal, y cualquier cambio subsiguiente, deberá ser notificada a la Secretaría por lo menos 30 días antes de que se les dé efecto. La Secretaría publicará la información relativa a los puertos designados en el sitio web de la Comisión CRVMA.” Tanto así que en párrafo 9 de la misma medida enuncia “Todos los informes de la inspección en puerto consistirán en la tabla proporcionada en el Anexo 10-03/A debidamente cumplimentada y, si se determina que se realizaron actividades de recolección en el Área de la Convención, el informe de inspección en puerto deberá incluir la tabla proporcionada por el Anexo 10-03/B debidamente cumplimentada. La Secretaría deberá enviar inmediatamente a todas las Partes contratantes y a toda Parte no contratante que participe en el Sistema de Documentación de Capturas de *Dissostichus* spp. (SDC) de conformidad con la Medida de Conservación 10-05, Anexo 10-05/C un informe de todo barco al que se haya denegado el acceso a puerto o el permiso para desembarcar o transbordar *Dissotichus* spp. O cualquier otra especie recolectada en el Área de la Convención.”

En Chile, quien está a cargo de fiscalizar los puertos es el Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura que pertenece al Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, mediante un documento elaborado por el Comité Nacional de Fiscalización titulado “Procedimiento de inspección en puerto a naves extranjeras”<sup>34</sup>, que consiste a grandes rasgos en que una vez que ha sido autorizado el acceso al puerto y recepcionada la nave extranjera por las autoridades competentes, el funcionario a cargo del procedimiento se presenta al Capitán del buque y realiza

---

<sup>34</sup> “Procedimiento de inspección en puerto a naves extranjeras” elaborado por el Comité Nacional de Fiscalización del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo. Disponible en [http://www.sernapesca.cl/sites/default/files/mfi\\_30-020-30-150\\_procedimiento\\_inspeccion\\_en\\_puerto\\_a\\_naves\\_extranjeras.pdf](http://www.sernapesca.cl/sites/default/files/mfi_30-020-30-150_procedimiento_inspeccion_en_puerto_a_naves_extranjeras.pdf)

la inspección según el protocolo que corresponda aplicar, en este caso en particular, corresponde la Medida de Conservación 10-03 de la Comisión CRVMA. Los informes se elaboran en español y de manera manuscrita, una vez que ha finalizado el proceso de inspección y los firman el inspector a cargo de realizar el procedimiento y el Capitán del buque. Si corresponde a un buque pesquero – que son a los que aplican las Medidas de Conservación de la Comisión CRVMA- la declaración de desembarque debe estar previamente certificada y recepcionada por el Servicio según formularios específicos. En cuanto a los documentos necesarios con los que debe contar el Capitán del buque y que el inspector va a exigir para efectos de rellenar el formulario, comprenden: la licencia de pesca, bitácoras de pesca, *layout* de bodegas, entre otros. Respecto al contenido del buque, “siempre se deberá verificar la existencia de pesca no desembarcada o traspasada, identificando y cuantificando la pesca existente en las bodegas del buque, lo que deberá quedar consignado en el informe de inspección”.<sup>35</sup> Si el inspector considera que hay algún incumplimiento dentro de los parámetros establecidos de fiscalización que comprende la Medida de Conservación correspondiente o la normativa nacional, este debe dejar constancia del incumplimiento de los hechos en el informe, junto a las evidencias que lo respalden. El Capitán podrá hacer los comentarios u observaciones que estime pertinentes y quedaran consignados en el mismo. Independiente de la situación, siempre se entrega una copia del informe de inspección al Capitán del buque, la que debe estar completa y firmada.

---

<sup>35</sup> “Procedimiento de inspección en puerto a naves extranjeras” elaborado por el Comité Nacional de Fiscalización del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo. P.2 Disponible en [http://www.sernapesca.cl/sites/default/files/mfi\\_30-020-30-150\\_procedimiento\\_inspeccion\\_en\\_puerto\\_a\\_naves\\_extranjeras.pdf](http://www.sernapesca.cl/sites/default/files/mfi_30-020-30-150_procedimiento_inspeccion_en_puerto_a_naves_extranjeras.pdf)

### **3.3 La figura del observador científico en el marco de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos**

La figura del observador científico también es relevante dentro del marco de fiscalización de la Convención CRVMA. Esta se encuentra implícitamente comprendida en su artículo XXIV- que se encuentra latamente explicado en la sección 3-, ya que al explicar el sistema de inspección se refiere tanto a inspectores como a observadores. A diferencia del Tratado Antártico y su Protocolo, en la Convención CRVMA se diferencian plenamente los roles de uno y otro.

El observador científico se enmarca en el Sistema de Observación Científica Internacional de la Convención CRVMA, creado en 1992 en virtud del artículo XXIV de la Convención CRVMA. Todos los barcos que operan en las pesquerías de la Convención CRVMA deben llevar un observador científico a bordo durante la totalidad de sus actividades pesqueras. Dentro de las tareas o labores que debe desempeñar está “registrar en detalle la configuración de las artes de pesca (incluidas las medidas tomadas para reducir la mortalidad incidental de aves y mamíferos marinos), las operaciones de pesca (incluida la composición de la captura), mediciones biológicas de las especies objetivo y de la captura secundaria, datos de programas de marcado de peces, datos de avistamientos de barcos y datos sobre las especies indicadoras de la presencia de ecosistemas marinos vulnerables.”<sup>36</sup>

Como bien indica el artículo II (2) de la Convención CRVMA “Para los fines de la presente Convención, el término «conservación» incluye la utilización racional” para poder utilizar racionalmente el recurso es necesario contar con la mejor información científica disponible, la manera de obtener dicha información es a través de la figura de los observadores

---

<sup>36</sup> Sistema de Observación Científica Internacional de la Comisión CRVMA. (17 de agosto de 2021). Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos.

<https://www.ccamlr.org/es/science/sistema-de-observaci%C3%B3n-cient%C3%ADfica-internacional-de-la-ccrvma> [consultado 05. abril.2023]

científicos. En Chile, es el Instituto Antártico Chileno – INACH- quien prepara a los observadores científicos.<sup>37</sup>

Si bien la figura del observador científico forma indiscutiblemente parte del sistema de fiscalización de la Convención CRVMA no es extraño preguntarse, si es parte del mismo ¿Puede inspeccionar también? En el documento de “Sistema de Observación Científica Internacional – SOCI- Manual del observador científico, Pesquería de peces versión 2023” en su sección 2 relativa a las funciones y responsabilidades de los observadores SOCI, responde a esa pregunta señalando claramente “Un observador del SOCI es un observador científico, por lo tanto, tiene la responsabilidad de recolectar datos fiables y precisos, de acuerdo con las instrucciones recibidas. Entre los requisitos que la Convención CRVMA exige a los observadores no está el de evaluar o interpretar los datos, y se recomienda, pues, que los observadores pongan todo el cuidado en no registrar o notificar evaluaciones o interpretaciones personales de los datos”.<sup>38</sup>

---

<sup>37</sup> Entrevista a Paola Arroyo 2022. Disponible en la sección “Anexos” de esta tesis.

<sup>38</sup> Sistema de Observación Científica Internacional – SOCI- Manual del observador científico, Pesquería de peces versión 2023. Sección 2: Funciones y responsabilidades de los observadores del SOCI. P.5 <https://www.ccamlr.org/es/system/files/s-SISO%20Manual%20Finfish%20Fisheries%202023.pdf>

## **Conclusión**

La hipótesis que guió esta investigación corresponde a demostrar cuál de las dos grandes aristas de sistemas de inspección dentro del STA es más eficiente. Si las consagradas dentro del marco del artículo VII del Tratado Antártico en relación al artículo 14 del Protocolo o las inspecciones realizadas en virtud del artículo XXIV de la Convención CRVMA. A ellos se suma el funcionamiento práctico del método de fiscalización en general en el marco del STA.

Para poder responder a esta interrogante fue necesario recurrir a todas las disposiciones normativas que establecen el sustento jurídico de esta facultad. Es decir, analizar los artículos pertinentes contenidos en el Tratado Antártico, en su Protocolo y en la Convención CRVMA. Además, fue preciso analizar o ilustrar a través de las distintas, Recomendaciones, Medidas, Decisiones, Resoluciones y Medidas de Conservación que han sido tomadas durante el transcurso de estos años para poder verificar la versatilidad de este método de inspecciones, el cual, sin duda, ha ido complementándose con el correr del tiempo. De dicha información, primero es preciso hacer una asociación en cuanto a los deberes de información – en el marco de las inspecciones del Tratado Antártico y el Protocolo- resultan relevantes pues al quedar establecidas formalmente, aportan a los márgenes dentro de los cuales el inspector u observador puede fiscalizar. De ahí la relación respecto a las recomendaciones asociadas a esa categoría. Otro aspecto relevante, pero esta vez dentro del marco de las inspecciones dispuestas por la Convención CRVMA es la figura del observador científico, la cual se diferencia de manera mucho más clara, no así en el caso de la figura del observador en el marco del Tratado Antártico y el Protocolo. El observador científico es una persona que aporta al recabar la mejor información científica disponible para poder establecer de manera clara las cuotas de pesca permitidas y la necesidad de cerrar o restringir alguna de las zonas que protege la Convención CRVMA, mas no debe tener atribuciones de fiscalización como el inspector establecido por este mismo acuerdo, quien sí puede indicar inmediatamente al capitán del buque que está en un incumplimiento de las Medidas de Conservación vigentes. En el caso del observador científico, a lo más puede dejar constancia dentro de su informe final, lo que se discutirá en la instancia respectiva cuando se presente al Comité Científico y posteriormente a la Comisión CRVMA.

Otra diferencia sustancial en el marco de las inspecciones de ambas aristas del STA es el enfoque que predomina en cada una. Tanto en las inspecciones bajo el alero del Tratado Antártico y su Protocolo, como en las inspecciones establecidas por la Convención CRVMA, es el enfoque internacional el que se impone, en miras de la preservación y protección del medioambiente antártico y de la Antártica en general, incluyendo sus áreas marinas circundantes. Sin embargo, respecto a las áreas fijadas conforme la Convención CRVMA, por existir un interés económico al respecto, esto se ve más mermado, pues a diferencia de lo que sucede en el continente Antártico, la prohibición total de la pesca de una especie es sumamente compleja de establecer. Aunque así fuera, lo más probable es que sea por un período limitado de tiempo. Esto no constituye necesariamente un elemento negativo, pues es complejo pensar en escenarios extremos de libre paso para la pesca indiscriminada de recursos o, por el contrario, una prohibición total.

Como el análisis de las normas y los diferentes documentos emitidos en las reuniones daba parámetros más bien generales, para poder entender mejor la aplicación práctica de las inspecciones es que recurrí a las entrevistas a diferentes autoridades chilenas con competencia en materia de inspecciones antárticas como fuente de información para poder aterrizar de mejor manera los lineamientos establecidos en los instrumentos jurídicos.

En base a todo lo expuesto, es posible concluir que el método de inspecciones si es eficiente en todo el marco del STA. No obstante, considero que hay aspectos que es importante destaca, por ejemplo, en el marco de la Convención CRVMA, considero que el sistema en general está mucho más desarrollado y especificado no sólo respecto a la hora de llevar a cabo la inspección, si no también respecto a los inspectores y las eventuales sanciones que puede acarrear el no cumplimiento de las disposiciones de la Convención. Esto parece también lógico visto que en el marco de la Convención CRVMA hay un interés económico de parte de los Estados cuyos nacionales van a pescar los recursos. Ello, a diferencia de las inspecciones realizadas en conformidad al Tratado Antártico, no parece tan fácil prohibir por ejemplo, de manera absoluta la pesca de algún recurso específico resguardado por dicha Convención. Cada vez que no se autoriza a pescar en una determinada subárea o la cuota es cero o cercana a cero, la prohibición es en la práctica absoluta. En el continente Antártico existen principios claros que

hasta el día de hoy han sido respetados, al haber sido suspendidas las controversias soberanas de los países, se ha permitido que funcione de manera íntegra el sistema de gobernanza de dicho continente siendo uno de los más elogiados en el último tiempo, pero ¿Qué pasará cuando se derritan los hielos?, ¿Cuándo escasee el agua dulce a niveles preocupantes? ¿Qué pasará con las grandes empresas mineras, cuando se descubran nuevos minerales productos del deshielo? Por lo demás, serían tópicos de otra investigación. En cuanto a las inspecciones, estas efectivamente son un método que funciona, que permite mantener la paz en el continente y dar alerta respecto a cualquier actividad de atente contra la integridad de este, sobre todo en aspectos medioambientales.

## **Anexos**

**Entrevista a Rafael Castillo, Analista de temas antárticos de la División de Relaciones Internacionales de la Subsecretaría de Defensa del Ministerio de Defensa Nacional. Inspector por parte de Chile en las expediciones antárticas de los años 2015-2016 y 2017. (Realizada en marzo de 2018)**

### **¿Cómo se designa a un observador o inspector del Tratado Antártico?**

Cada Estado Parte al implementar su sistema de inspecciones, de observación, porque en el fondo no es tal como inspector, sino que se va a observar, o sea, no se inspecciona, se va a observar para ver qué es lo que están haciendo y cómo están dando cumplimiento a todas las recomendaciones, medidas y resoluciones que toma el Tratado Antártico. Hay un conjunto de medidas y recomendaciones que, en cada Reunión del Tratado Antártico, se va definiendo cómo proceder para implementar la ley general, la ley paraguas cierto, que es el Tratado Antártico. Entonces, por lo tanto, cada país tiene las atribuciones que ellos demanden para la designación de sus inspectores, no hay una metodología que diga quienes son. El único requisito que tiene que tener es que una vez que el país se resuelva a hacer la inspección, avisar quienes son los inspectores de ese país en forma genérica. No se identifica qué áreas va a inspeccionar cada uno.

### **¿Pero se identifica a la persona?**

Se identifica a la persona claro. No se le da una credencial ni nada. Lo único que podría hacer el país es tomar el informe, Rafael Castillo ¿Quién es?, ¿Avisaron que Rafael Castillo iba a ser inspector? No, y podrían decir oiga ustedes no informaron quién iba a ser el inspector.

### **En caso de que esa situación ocurra ¿Podrían negarse a recibir al inspector?**

No. Lo único que podría ocurrir es que le podría llegar una queja al país. Porque lo único que piden es que avises con 24 horas de anticipación a la estación que va a ser inspeccionada. Puede

ser estación, refugio, base, aeronave o buque. En el fondo, cualquier elemento que ande con personal al sur del paralelo 60.

### **¿Tiene que haber personal necesariamente?**

No necesariamente, nosotros hemos pasado a una estación desierta. Tú puedes inspeccionar cualquier infraestructura que esté ahí. Por ejemplo, Eco Nelson, es una instalación bien precaria que en su tiempo la llevó un ciudadano checo, y que trató de hacer turismo aventura en la Antártica. Entonces, él dejó eso, derivado de que una vez que se prioriza más la ciencia y se determinó que los controles iban a ir en dirección a que quien estuviera en la Antártica hiciera ciencia. Entonces hay instalaciones que están desocupadas y los inspectores también tienen esa atribución. Ver qué se está haciendo, si no está siendo utilizada, porque el país o el Estado Parte que es responsable no la saca de ahí. Los Estados Parte cuando son responsables es porque tienen programas antárticos. Entonces tú con quién te comunicas al tiro es con el programa antártico responsables. En este caso es DIRANTARTICA que es la Dirección Antártica del Ministerio de Relaciones Exteriores, entonces si tienes algún reclamo respecto a la Antártica o algún programa que se desarrolla en la Antártica, con el primero que tienes que hablar es con el programa antártico nacional, político.

**Ya entonces, en el caso de Chile específicamente, por ejemplo, a la hora de designar un observador o inspector para ir a una operación antártica, ¿Es por un tema político? ¿Es un cargo de confianza? ¿Se verifica que la persona tenga otras atribuciones?**

Bueno lo principal es que tenga experiencia antártica.

**O sea que haya ido, que sepa más o menos cómo funciona el sistema.**

Claro, porque tú vas a entrar a una base. Más adelante vamos a ver que en la implementación de esto, es súper breve el lapso que tú tienes para hacer una visita. No te puedes quedar tres días para pasar una inspección, porque ¿dónde duermes? Y generalmente, las bases quedan lejos,

entonces o llegas en helicóptero, o llegas en buque por el rato, te bajas y tienes tres horas para conversar con el jefe de la base, y después distribuirte por área y empezar a hacer la inspección.

**¿Usan los formularios que están en la web? ¿O cada país tiene sus propios parámetros para ver qué fiscalizan?**

No, no se puede. Las listas de verificación de las inspecciones están conforme al acuerdo que se ha tomado respecto a las Reuniones Consultivas. O sea, la última Reunión Consultiva fue en 2010 en Punta del Este y ahí se tomó el acuerdo “Señores éste es el formulario que se va a utilizar”. Entonces tú tienes que enmarcarte en este acuerdo, en este formulario. Tú no puedes decir a ver detalleme la investigación científica que está desarrollando cuando eso no sale ahí, sale por cantidad, cuántos científicos hay en la base, pero no necesariamente los temas que investigan. Entonces, primero, las inspecciones son acordadas en el seno de las Reuniones del Tratado Antártico. O sea, no es algo aleatorio o que cada país quiera hacer lo que quiera. Así que ¿Como se designa un observador?, cada país define su método, idealmente que sea un hombre con experiencia y que esté al tanto de toda la reglamentación Tratado Antártico.

**¿Se dividen en porcentajes respecto a personal militar y civil?**

No, no se hace diferencia. Porque aquí en este caso, nosotros participamos como militares, porque nosotros como fuerzas armadas, participamos en el sistema del Tratado Antártico, para apoyar al Estado de Chile. Pero no sólo en el tema logístico, sino también en apoyo a la ciencia. Ahora, hay países que no utilizan sus fuerzas armadas. Inglaterra, por ejemplo, con el *British Antarctic Survey*, tiene sus propios medios. Estados Unidos ocupa parte de sus fuerzas armadas, pero la mayoría el *National Science Foundation* tiene su elemento de transporte. Los países desarrollados o las potencias que participan en el Sistema del Tratado Antártico generalmente ya no ocupan a sus fuerzas armadas, ya las ocuparon; y se fue traspasando y ya tienen su independencia. Y también el rol de apoyo a la ciencia por parte de las fuerzas armadas baja. Tienen autonomía propia. Así que, por lo tanto, no hay un equilibrio aquí de decir dos militares y dos civiles.

## **¿Y en el caso de Chile?**

En el caso de Chile, cuando empezamos a implementar esto, como defensa hace toda la parte logística, operativa y apoyo a la ciencia. En el capítulo “logística y operaciones” se consideró alguien de defensa. Que en ese caso inicié yo esta etapa de inspecciones.

El porcentaje respecto a los observadores va a ir en la expertiz que quiere el país en cada uno de los temas. Conforme a la pauta de aspecto jurídico, de aspecto científico, de aspecto logístico y operativo y aspectos medioambientales en general.

**Si porque eso es lo otro interesante, ya que desde que el protocolo entra en vigencia, ya las inspecciones en el fondo son Tratado Antártico y Protocolo en general, no las han hecho separadas. Eso es lo que yo he podido leer de la mayoría de los informes de inspecciones, de los resultados generales, porque no hay acceso a algún tipo de documento más específico, a menos que uno maneje una clave especial. Entiendo que las inspecciones se hacen en base al artículo VII y VIII del Tratado Antártico y artículo 14 del Protocolo, las toman en conjunto.**

## **¿Como es el proceso de fiscalización en terreno?**

Primero se toma la resolución de hacer inspecciones. Posteriormente a eso, se identifica cuáles son las bases que se van a inspeccionar, y después que se identifican las bases que se van a inspeccionar, se ve la capacidad y la posibilidad de llegar a estas bases con medios propios, nadie te va a llevar de otro país u otro Estado Parte para pasar hacia allá, no se utiliza esa metodología.

## **Y ¿Cuál es el criterio para designar estas bases a inspeccionar?**

Todo se va a dar a base de una orientación y resolución política. Lo que quiere el país. Observar e inspeccionar, nosotros muchas veces nos centramos en todos los países europeos que están en

la península. Ese fue un punto de criterio para decir qué inspecciones vamos a realizar. No obstante, nosotros hicimos un ejercicio bastante importante, primero, lo que hicimos fue inspeccionar las bases nacionales. Nosotros nos auto inspeccionamos. Pero no es parte del Tratado, auto inspeccionarse es una acción que toma el Estado Parte nomás. Entonces hicimos ese ejercicio, para ver cómo llegábamos, para ganar experiencia. Entonces cómo llegamos ahí, cómo fue la entrevista del comandante, cuánto tiene que durar, el recorrido y qué cosas se pueden observar durante la inspección. Posteriormente, lo hicimos en bases internacionales.

Y, de las bases internacionales, en este camino, se encontró la posibilidad de invitar a Argentina, más también Argentina al escuchar esto dijo “bueno y por qué no lo hacemos juntos”. Entonces la experiencia que nosotros teníamos se la traspasamos a ellos, mira nosotros colocamos cuatro inspectores, ustedes coloquen cuatro inspectores más y vamos 2 por área. Porque tampoco da para mucho definir por área tanta gente. Con lo otro que hay que jugar también es con las medidas de empatía en la base que tu estas inspeccionando. Si llegas con un grupo de 20 personas a inspeccionar, se hace incómodo.

**Entiendo que en la mayoría de las bases el personal es reducido, por ende, no es que haya muchas personas tampoco.**

No. Lo que se privilegia es molestar lo mínimo a la base y lo otro es no perjudicar las actividades que están desarrollando, con en el poco tiempo que tienen también los científicos.

El proceso de fiscalización. Listo, se decide qué países son y se ve todo el apoyo logístico que se puede hacer, cómo vamos a llegar nosotros a esas bases y se hace una planificación. Si vas a llegar por buque, si vas a llegar por aire; y de acuerdo a los medios que tu tengas como Estado Parte. Nosotros tenemos una importante presencia de bases en la península, se hace un gran esfuerzo de apoyo logístico y aprovechamos esas capacidades para poder llegar a las bases. Por buque, a través de la Armada y por aeronave a través de la Fuerza Aérea en C130 hasta la isla Rey Jorge y de ahí para operar dentro de la Antártica; se opera en helicóptero o en unos tipos de aviones especiales que permanecen, en el caso de Chile, allá en la Antártica. Son aviones que tienen la característica de poder aterrizar en esquís, pero también con ruedas. Sale en esquí

cuando no hay una pista cerca y cuando llega a la pista tiene un sistema que le permite levantar los esquíes y aterriza con ruedas.

**¿Entonces llegan a la base y siguen la pauta?**

Claro, se llega a la base, se divide el grupo y la primera actividad que se desarrolla es la entrevista con el comandante a cargo de la base. Porque en el primer capítulo, en la caracterización de la base, se ve cuántas personas hay, cuándo llegaron, si se le dieron instrucciones respecto al Tratado Antártico, sobre el Protocolo de Protección al Medioambiente y ahí te va contando.

**De las bases que a Ud. le ha tocado inspeccionar, ¿Todas estaban a cargo necesariamente de un comandante? ¿o en algunos casos había a cargo un científico? Por ejemplo.**

Muchas bases están a cargo de científicos.

**Entonces no hay necesariamente personal militar a cargo.**

No. En el caso de Chile, por ejemplo, la mayoría de sus bases las manda un oficial militar.

*-Rafael exhibe una presentación en Power Point-*

Éste fue el primer apronte de las inspecciones nuestras. Se visitó la base O'Higgins, Escudero (de INACH), la base Presidente Frei, la base Prat y la Capitanía de Puerto de Bahía Fildes. Claro en todas esas encontramos militares, menos en la base de INACH.

**Veo que ahí están descritos los pasos a seguir respecto a las inspecciones.**

Claro. Primero lo definió el Consejo de Política Antártica. Después se planificó una primera fase de inspecciones en bases antárticas nacionales para tener experiencia. Se solicitó el apoyo al Ministerio de Defensa, transporte y alojamiento. Se coordinó todo esto a través de nosotros,

la subsecretaría de Defensa, o sea, tiene que haber un organismo visible. Bueno, los costos de transporte que no son menores fueron considerados operativos, es decir, fueron parte del presupuesto nacional que le dan a las Fuerzas Armadas, para que ellos realicen su actividad en la Antártica. Se determina la fecha para hacerlas coincidir con las campañas antárticas de los observadores y, una vez que se realiza, se efectúa el informe final.

### **Y eso es lo que se presenta en las Reuniones Consultivas.**

Claro, para el caso de bases internacionales. En las bases internacionales revistamos Great Wall, un científico a cargo de la base. Arctowsky, base a cargo de Polonia. Juan Carlos I, base española, que es del Programa Antártico Español, porque tiene dos bases España, y la otra es del Ejército de Tierra. Bellingshausen, científicos, que es de Rusia. Rey Sejong, es de Corea del Sur y también, no era militar; y finalmente, Eco Nelson, que ésta es la base que no era de nadie, la del ciudadano checo.

**Entiendo que ese caso era especial, porque este ciudadano checo no estaba representando a su país, porque era un particular que se había instalado ahí, y de hecho fue un tema, porque técnicamente eso no está permitido.**

Nosotros fuimos e inspeccionamos, vimos e hicimos el informe y lo presentamos a la Reunión Consultiva.

### **Y esa inspección ¿La hizo solamente Chile? o ¿Fue conjunta?**

Fue conjunta, con Argentina. De ahí, el Sistema del Tratado Antártico tomó medidas y le propuso al programa antártico checo que ellos definieran quién era esta persona. Si representaba al Estado Parte de la República Checa en el Tratado Antártico y si no era así qué estaba haciendo ahí esa persona. Si estaba autorizado por ellos o no. Porque tú puedes ser una organización no gubernamental o un particular o privado que puede hacer actividades en la antártica siempre y cuando estés patrocinado o autorizado por tu Estado Parte. Por tu gobierno y que sea Estado Parte de ese país.

**¿Manejan más de 2 idiomas oficiales los inspectores u observadores que efectúan la inspección?**

Generalmente manejan el inglés, no obstante, que son cuatro los idiomas oficiales del Tratado Antártico. Sí, efectivamente eso se encontró una dificultad. Claro, idealmente podría estar en 4 idiomas.

**Porque al menos en las últimas Reuniones Consultivas, se mencionó mucho este tema, de que los inspectores hablaran al menos dos idiomas oficiales, ojalá tres.**

El problema está en que nosotros, por ejemplo, en la práctica, llegamos a la base rusa y le preguntamos ¿tiene planes de contingencia respecto al derrame de combustible? Sí claro, aquí está, y el documento está en ruso. El chino, el coreano, ellos no traducen los documentos que manejan en la base al inglés.

**¿Y no tienen la obligación de hacerlo, hasta el momento?**

No. Porque no está acordado que toda la documentación que se tenga esté en uno de los 4 idiomas oficiales. Entonces puedes tu conversar con el jefe de la base y él te puede decir mire, si tengo los planes de contingencia de evacuación aérea, y te entrega un documento en su idioma. Entonces ahí podría ser un punto a considerar, cómo presentar los documentos. Ahora, que los inspectores lleven más de 2 idiomas, facilitaría mucho más la comprensión y te permitiría leer efectivamente los documentos y evaluar, por ejemplo, aquí se tomaron buenas medidas, hay algo nuevo, innovador o no, no son medidas que se adapten; y ahí tú le haces la recomendación.

**¿En el momento se hace eso?**

Generalmente, en el momento.

**¿En el momento se les comunica de inmediato la recomendación? o ¿se lo informan cuando se está redactando el informe final de la inspección?**

Se puede comentar. No está explícitamente dicho “tiene que comunicarle al jefe de la base las recomendaciones que Ud. sugiere”, porque él también podría responder “pero a mí no me dijo nada y lo pude haber mejorado”. Ahora, si es importante, tú le puedes decir, esto puede traer tal consecuencia, trate de arreglarlo. Si es muy importante, claro que le dices, “se lo vamos a dejar en el informe”.

**Claro, porque en el informe, tengo entendido, que se redacta y se da una copia a la base inspeccionada y la otra se presenta en la Reunión Consultiva.**

Primero se toma el informe y se manda al Estado Parte. Luego, el Estado Parte inspeccionado hace sus descargos y se anexan al informe. De ahí se manda al Tratado Antártico. Por ejemplo, el informe dice “avería en una tubería de combustible”, qué dijo el país, “agradece la inspección y se dio cuenta inmediatamente, para lo cual se reparó y se evitó cualquier tipo de desastre” o “esa cañería está fuera de servicio, nunca se ocupó”, etc.

**Respecto a los descargos del Estado Parte inspeccionado, ¿Uds. lo revisan? o ¿Esperan hasta la instancia de la Reunión Consultiva?**

No, se revisa antes. Se llaman a los cuatro inspectores y el que es responsable de la observación se le dice bueno qué pasa con esto. Si es que hay una discordancia entre el Estado Parte que inspeccionó y el Estado Parte inspeccionado.

Porque todos estos temas sensibles de la política internacional, de alguna y otra manera repercuten en la política nacional. “Este Estado me está inspeccionando, el próximo año lo inspecciono yo”. Hay que tener una suerte de cuidado.

**¿Revisan que las observaciones hechas en los informes de inspección hayan sido contestadas o en su defecto corregidas?**

Tienen que ser contestadas. Es decir, se espera a que el país de su respuesta.

**¿Es el mismo método para designar a un observador respecto al Tratado Antártico que respecto la CCRVMA?**

La CCRVMA es parte del sistema internacional del Tratado Antártico. Es uno de los documentos junto con el Protocolo de Protección al Medioambiente y el Comité de Conservación de las Focas Antárticas. La CCRVMA tiene sus propios instrumentos para fiscalización y control. Quien hace controles de la CCRVMA, generalmente, es la armada -en el caso de Chile- y a través de la ley de pesca. En la práctica, son los segundos comandantes de los buques, los que son inspectores de CCRVMA, entonces, ellos tienen la potestad de parar a una nave, pedirle que se identifique, pedirle las autorizaciones de pesca, verificar que ande pescando en su zona y lo que está autorizado y las cantidades autorizadas también.

**¿Cuál es el Ministerio a cargo de las inspecciones en el marco de la CCRVMA?**

El Ministerio de Economía es el que se entiende con el Ministerio de Relaciones Exteriores, por ser un tratado internacional y hacen los reclamos o las observaciones, respecto a los informes de pesca. Pero no es un tema alejado al Sistema del Tratado Antártico.

La CCRVMA, por ejemplo, tiene áreas de pesca. Entonces tiene zonas que cuando los buques van pasando por ahí, se les pregunta, y tiene una cuota específica que se la da la misma CCRVMA.

Hoy día se está hablando de designar a todo el mar antártico una zona protegida, para evitar las pescas indiscriminadas.

**¿Alguna vez le han denegado el acceso a una base fiscalizada?**

No.

**Porque técnicamente no se puede, según el tratado.**

No. Nadie puede negarse a entregar la información a los inspectores conforme a la lista de verificación. Por eso, te tienes que centrar bien en el marco o la libertad de acción que te da la lista de inspección.

**Existe entonces una forma de limitar la facultad de inspeccionar.**

Claro. También existe un conocimiento de la parte inspeccionada, se sabe la lista también, entonces te puede decir “bueno y porqué me está preguntando por esto si no está contemplado en la lista, no le interesa a Ud.”.

**A Chile por lo menos, no le ha pasado nunca.**

No. El 2017 nosotros pasamos a la República Checa, una base oficial de ese país y a Rothera de Reino Unido. Ahora, volviendo al tema del particular, aquí hubo resultados. El gobierno checo le hizo un juicio a esta persona y le prohibió salir del país a esta persona y el Programa Antártico checo se va a hacer cargo de esa base.

**Lo interesante respecto a dicha situación era que estaba un particular ahí, entonces la pregunta era ¿qué hacer? porque no se había dado antes.**

Claro. Ahí el Estado le obligó a asumir sus responsabilidades.

**En su opinión ¿Considera eficiente el método de fiscalización del STA?**

¿Eficiente? Sí, porque la llama la atención que hay países que se tienen que colocar al día, en cuanto al uso de las tecnologías. Todo lo que se hable como resultado en las Reuniones

Consultivas del Tratado Antártico, una vez que llega el papel, uno tiene que decir “ya, tengo que comprar un motor de generación de electricidad insonoro”, que es lo que me están recomendando, veamos si lo compro. Ya, tengo que tener una planta de tratamiento de aguas servidas y ver donde arrojar los desechos. Ahí está la implementación de la ley. Con esto tú lo puedes controlar, tú le puedes decir, por ejemplo, la base Rothera no tenía planta de tratamiento de aguas servidas. Entonces cuando llegamos nosotros a inspeccionar, ese año recién estaba en marcha blanca una planta de tratamiento. Entonces tú te preguntas bueno ¿y antes cómo lo hacían? Esto ha generado a que los países se coloquen al día en tecnología. Ahora, si tu miras la configuración de los Estados Parte en el Tratado Antártico, yo escuché de una profesora de Buenos Aires que estuvo de invitada en unos foros que se realizaron en la Universidad de Chile, que me resultó interesante, en donde claro tú puedes identificar en este grupo de integrantes del Tratado Antártico, países que tienen poder, países que desean solamente transformar y transferir el conocimiento y otros netamente que se adhieren a este Tratado Antártico para recibir de qué es lo que se está haciendo en ese lugar. Entonces, por lo tanto, las inspecciones son eficaces, claro para los países que tienen poder, tienen influencia en el Tratado Antártico, por supuesto que es una herramienta super eficaz para verificar que los otros países se coloquen al día con las tecnologías. Porque nosotros no más vamos a tener que preocuparnos del Tratado Antártico y del Protocolo de Protección al Medioambiente, cuando otros Estados Parte, que se han comprometido, tienen su programa antártico, tienen que hacer las cosas tal cual como se les ha acordado, siendo ellos participantes en las Reuniones Consultivas. Entonces, a lo que voy es a que es eficiente para ver si es que los requerimientos que se hacen anualmente se cumplen o no se cumplen.

**A eso apunta mi pregunta, porque en el fondo, si se le hace una recomendación derechamente a una parte, después de la Reunión Consultiva. Por ejemplo, al Estado de Chile, mejore sus protocolos de evacuación. Pero si no lo hace, va a quedar como “no lo hizo”, pero de ahí a que existe una sanción real que le afecte a Chile, dejando de lado el perjuicio a la imagen internacional.**

Hoy día el Tratado Antártico, claro, no tiene un sistema de sanciones.

A eso apunta la pregunta respecto a la eficacia, porque en general, todos los Estados, están acostumbrados, a aplicar sanciones. Pero en el caso del Tratado Antártico es diferente. ¿Será porque se aplica a un territorio más reducido?

Este es uno de los pocos tratados en el mundo que ha durado tanto sin ser modificado. Hay que acordarse que el Tratado Antártico es uno de los pocos tratados en el mundo que ha durado tanto sin ser modificado. Hay que acordarse que en el año geofísico internacional de 1957 se presentan el estudio científico de las diferentes placas tectónicas y ese fue el primer año que se presenta la antártica. En esa instancia se dice la Antártica tiene recursos y se identifica qué tipo de recursos podría tener y porque los tiene. Para mi perspectiva ahí EEUU siembra la semilla y dice “¿Y de esto no se está preocupando nadie? Ellos fueron los que hacen un cierto sondeo político, especialmente con Chile y Argentina, porque tenían una gran influencia y donde EEUU había estado ya, ellos tenían la campaña *High Jump*, la gran campaña del almirante Byrd, en 1945. Ahí se pasearon por la Antártica, pero nunca fueron patrocinados por el gobierno de los EEUU, siempre por sociedades científicas. Las que pidieron apoyo a integrantes de las fuerzas armadas de EEUU para poder llegar, pues eran los que tenían más experiencia; y EEUU nunca le había dado la importancia gravitante a lo que era la Antártica, y ahí se la da. Ahí toma el interés político en la Antártica. Dice bueno vayan a conversar con Argentina y Chile. Incluso, dice la historia, que los primeros acercamientos políticos que aquí había, era que Chile le reconociera potestad a EEUU sobre la Antártica y este, le daba la posibilidad de un fideicomiso de la Antártica, tanto a Chile como Argentina. Es decir, llegó un Estado a decir “yo les arriendo la Antártica”, mientras yo me preocupaba de la Guerra Fría, etc. Entonces ahí, cuando no vio esta negociación, EEUU toma la iniciativa y dice bueno todos los países que tengan interés en la Antártica vengan a hablar conmigo, juntemonos a ver qué hacemos; y ahí nace el Tratado Antártico. A Chile y Argentina se le pide mucha ayuda, porque tenían más experiencia en lo que era el tema antártico.

### **Entonces, en su opinión ¿Si funciona?**

Sí, funciona y hay que estar presente, o sea mientras tu no estés presente en algo no es que tu pierdas eficacia en observar la implementación de las medidas, resoluciones y recomendaciones

que hace el Tratado Antártico. Por tu parte como Estado Parte, cumplirlas y tener presencia. Por ejemplo, llegar a la base de Inglaterra e inspeccionar, ya muéstrame donde tiene el combustible, como hace las cañerías, como hace el trasbordo de los combustibles, ¿qué pasa si hay una emergencia?, ellos te responden, “tenemos una máquina”, entonces tu les dices hágame funcionar la máquina, listo te hace funcionar la máquina. “No, es que toca una sirena”, toque la sirena.

**¿Cómo funcionan las inspecciones conjuntas? ¿Influye el tema político para ver con qué Estado se hacen las inspecciones conjuntas?**

Sí, tiene un tinte político. Estamos en el ámbito de la política aquí. Si bien es cierto, tú me dices bueno, pero es una cosa palpable de Protocolo de Medioambiente, pero es política. Así que, en ese aspecto, tanto Chile como Argentina se han sentido favorecidos.

**En el caso de las inspecciones conjuntas que ha realizado Chile, la mayoría han sido con Argentina. ¿Han sido con otros Estados las que han habido hasta la fecha?**

No. No sé si las anteriores, porque no se hacían hace 26 años. Pero una vez que las hicimos, por supuesto que hubo países interesados. Brasil, por ejemplo, habló con Dirección Antártica, Corea, también se sintió interesado. Tú demuestras dos cosas en esta situación, 1 que tienes la capacidad y el conocimiento para pasar bajo años de expertiz en el tema Antártico y lo otro es que demuestras una capacidad operativa. Entonces no estás hablando con cualquiera. Hay otros países que tienen que pedir ayuda para llegar a otros países, etc. Entonces aquí como Argentina y Chile lo podían hacer, nosotros dijimos un año todo el sistema logístico lo hace Chile y al siguiente año todo el sistema logístico lo hace Argentina. El tercer año lo vuelve a hacer Chile, que es este año.

La inspección de este año la vamos a hacer en diciembre del 2018 lo que pasa es que la íbamos a hacer en febrero de este año, pero Argentina se presentó la condición de que ellos en forma extraordinaria a hacer la Reunión Consultiva. La iba a hacer Ecuador, pero desistió porque no

tenía recursos y Argentina dijo yo la hago. La hago más chica, con menos delegados, más breve y ahí nos dijo a nosotros si yo hago la Reunión Consultiva, no puedo ir a la Antártica en febrero.

### **¿Asisten expertos en las expediciones de inspección? ¿Qué clase de expertos?**

Si tu lees el formulario, que es la lista de verificación A, ahí salen todas las secciones que tienen las inspecciones. La primera parte es netamente descriptiva y legal, información de índole general, detalle de la inspección, personal de la estación, descripción física de la estación, o sea, se necesita una persona que sepa de Tratado Antártico y Protocolo de Madrid o Protocolo de Protección al Medioambiente. Otro que sepa actividades científicas, idealmente del programa de ciencias del país; y después viene logística que ve turístico y no gubernamentales, logística y operaciones, manejo de elementos peligrosos y éste lo ve alguien experto en operaciones logísticas. Finalmente, conjunto de manejos peligrosos, recursos médicos, capacidad de respuesta de emergencia, asuntos relacionados con el protocolo, que todo esto lo ve alguien de Medioambiente.

**Entonces tenemos los expertos uno, por el lado del Ministerio de Defensa, en base a todo lo que es logística, actividades no gubernamentales, otro que designa la Dirección Antártica respecto al área jurídica, INACH que designa un científico y el cuarto es del Ministerio de Medioambiente. ¿Generalmente esta dinámica se repite para las inspecciones? Respecto a los roles que designan.**

Sí, es que no hay otra área en la que tu digas podríamos llevar un experto en pesca. No, porque la lista de verificación no lo contempla, y si no sale ahí no te van a dar la información respecto a pesca. Ahora, qué país operador, organismo del Ministerio responsable, todo eso lo ve el área legal, el que hace cabeza del programa antártico del Estado Parte que realiza la inspección. Una vez que pasa esa primera etapa, que, en la práctica, es la entrevista con el comandante de la base, ahí se le explica mire venimos con alguien de operaciones y logística, uno de programa de ciencias y otro de Medioambiente, así que díganos con quien conversamos. Y ahí se realiza la inspección.

**Entrevista a Julio Méndez, Director de la Dirección Antártica del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. (Realizada 29 de marzo de 2018)**

**¿Cómo se designa a un observador o inspector del Tratado Antártico?**

Simplemente se ve cuáles son los funcionarios que están vinculados a temas antárticos, hablemos de operadores antárticos. Los operadores en el caso de Chile son cuatro, el INACH y las tres ramas de las fuerzas armadas, a eso se une como expertos la gente del Ministerio de Medioambiente. Entonces, la designación normalmente recae en funcionarios de la Dirección Antártica de la Cancillería, funcionarios de la subsecretaría de defensa que tiene que ver con los temas antárticos, funcionario de INACH y un funcionario vinculado con la secretaría regional de medioambiente de Punta Arenas, por ejemplo. Esos son usualmente los funcionarios que se designan.

En el caso de las inspecciones conjuntas, Argentina, hace lo mismo, un funcionario de la dirección de política antártica que tienen ellos, un funcionario del Instituto Antártico, un funcionario representante de la subsecretaría de defensa, del ejército o de la fuerza aérea y un funcionario vinculado con el tema medioambiental., que son básicamente las áreas que se revisan y se trabajan, porque tú sabes que hay unas guías específicas que establecen cuáles son los ítems, qué es lo que se debe inspeccionar en cada una de las materias. En el fondo, lo que está en la lista es lo que se puede consultar y lo que se debe responder, y lo otro queda a criterio del jefe de la base inspeccionada, informar.

**Es curioso porque da a entender el análisis de texto de la norma, que la facultad para inspeccionar es bastante amplia, pero a través de esta lista de verificación, se limita.**

Si, osea, la facultad es amplia porque cada uno de los miembros del Tratado Antártico, puede designar inspectores, y tú puedes ir a inspeccionar cualquier base, cualquier sitio, cualquier aeronave, cualquier nave, pero hay una pauta de seguimiento, que establece qué es lo que debes preguntar y a qué debes remitirte en el informe que se elabora posteriormente. Es una visita como lo haría un inspector del trabajo a una empresa. Esto permite uniformar un criterio para

que todos los inspectores, ya sean de China o Estados Unidos, los chilenos, los argentinos, y los coreanos, se rijan por la misma guía. Le da un orden preestablecido.

### **¿Se dividen en porcentajes respecto a personal militar y civil?**

No necesariamente, ahora tú sabes que, en la Antártica, el tema de lo militar es más bien vinculado con lo logístico y con la presencia en la Antártica, por lo tanto, la participación de los militares es porque ellos son los que prestan el apoyo logístico. Nosotros para llegar a la Antártica, necesitamos volar en un avión de la fuerza aérea, usar un Zodiac o un aero buque de la armada, un helicóptero, entonces siempre hay una participación, pero no se puede hablar de proporciones, porque, qué significa el navegar tres días en un barco de la armada, volar en un helicóptero de la fuerza aérea; no se puede hablar de porcentajes, se habla de cooperación, de trabajo conjunto, de apoyo logístico básicamente.

**Esa pregunta iba orientada a si existía, por ejemplo, que se diera la situación de que la mitad de los inspectores fuera de personal militar y la otra mitad política- diplomática.**

Usualmente, podemos hablar de que son todos civiles, por ejemplo, los funcionarios de la Subsecretaría de Defensa pueden ser militares, pero están en retiro, por ejemplo. Entonces ahí tú tienes una situación entre civil y militar, y el resto de INACH, DIR ANTÁRTICA y Medioambiente son todos civiles, entonces hay una mayor proporción, por decirlo de alguna manera, siempre de funcionarios civiles, científicos y expertos.

### **¿Como es el proceso de fiscalización en terreno?**

Yo no tengo la experiencia de una inspección, no he ido todavía a hacer una inspección, tengo que ir, espero, teníamos fijadas inspecciones conjuntas con Argentina para el año pasado, pero no se pudo hacer por razones de ellos.

¿Cómo se hace?, se concurre con el apoyo de nuestros operadores, llegas a la base y te presentas como inspector de acuerdo con las disposiciones del Tratado Antártico, y les manifiestas que

quieres hacer una inspección de acuerdo a las normas establecidas en la pauta. Te reciben, empieza la inspección, usualmente el grupo de trabajo se divide, en materias, cada uno se va a su área, medioambiente, inspecciones de la base propiamente tal, inspecciones de los elementos medioambientales, tratamientos de aguas, de desechos, en fin. La parte jurídica, la parte de mantención de la base, lo logístico, en fin, te divides las materias.

**¿Manejan más de 2 idiomas oficiales los inspectores u observadores que efectúan la inspección?**

Si hablamos por idiomas oficiales los del Tratado Antártico,, normalmente sí, en el caso de nosotros los latinoamericanos, todos por lo menos hablan inglés, además de español, el otro es ruso y francés. Entonces, probablemente, la mayoría va a hablar por lo menos inglés y español en el caso de los latinoamericanos, el resto de los europeos hablan su idioma más inglés o francés.

**Lo preguntaba a propósito de las últimas discusiones que se han dado al respecto en las últimas Reuniones Consultivas, al manifestar que era una barrera el hecho de que los inspectores no manejaran al menos dos o tres de los idiomas oficiales para poder comunicarse.**

A ver, aquí hay que separar el tema de los inspectores del Tratado Antártico y los inspectores que son de la CAMELAR o CRVMA, entonces, hay disposiciones de la CRVMA que señalan que, es importante que los inspectores CAMELAR, ojalá puedan hacer la inspección en el idioma nativo del inspeccionado, pero es un poco complejo, porque, lo hemos conversado con gente de las fuerzas armadas nuestras y es difícil que un funcionario pueda hablar japonés, ucraniano, ruso o chino, entonces es complejo. Por eso que se trabaja en base a formularios que están traducidos en los cuatro idiomas oficiales, y que, en la última reunión se estableció, la voluntad de las partes de presentar formularios dobles de idioma chino/inglés, por ejemplo, chino/ucraniano, para que el inspector pueda trabajar junto con el inspeccionado en salvar el tema y no haya dificultades. Porque si no hay un traductor, es difícil que se puedan entender.

**¿Revisan que las observaciones hechas en los informes de inspección hayan sido contestadas o en su defecto corregidas?**

Lo que se hace después de una inspección, se reúnen los inspectores y se trabaja en la elaboración del informe, se hace un borrador, se redacta, las parte se sientan a trabajar y se va elaborando el informe, que en el caso de Chile y Argentina que realizaron una inspección conjunta, se presenta después a la Reunión Consultiva.

**Ahora con la tecnología, ¿Usan drones para inspeccionar?**

No se usa por ahora. Lo que se usa es fotos de archivos o fotos que los inspectores han tomado en el sitio que han inspeccionado personalmente, y esas fotos se utilizan para acompañarlas al informe, no lo sé en las inspecciones de otros países si ellos los utilizan, pero en el caso nuestro aún no. Luego se redacta el texto, que los inspectores anotan a mano y luego se pasa, cuando se empieza a redactar el borrador.

Ese texto, en el caso de Chile y Argentina, ¿Se redacta en español primero y luego se traduce?

Se redacta el informe en español y luego se traduce, porque se presenta a la Reunión Consultiva, con al menos uno de los cuatro idiomas oficiales, en español y otro de los restantes idiomas para conocimiento general del resto de los miembros.

**¿Es el mismo método para designar a un observador respecto al Tratado Antártico que respecto la CCRVMA?**

En el tema antártico tu designas observadores que son funcionarios miembros de los operadores antárticos, pero no necesariamente, a diferencia del observador CRVMA, que tiene que ser, por ejemplo, hay observadores científicos que tienen que tener la calidad y estar preparados como observadores y ser acreditados por la CRVMA, en el caso de los observadores antárticos no necesitan una acreditación de la secretaría del Tratado Antártico, si no que cada país miembro

designa a sus funcionarios que van a ser inspectores antárticos, de acuerdo al Tratado y al Protocolo. En el caso de la CRVMA es diferente porque se requiere un observador científico, que tiene que tener esa calidad, y tiene que estar acreditado y certificado por la CRVMA, y por otro lado tenemos los inspectores que son en el caso de Chile, por ejemplo, son oficiales navales, porque las inspecciones a un buque pesquero tiene que hacerlas obligadamente otro buque de la armada que esté navegando por la zona, entonces lo hace un oficial naval que recibe un curso, una capacitación, sobre toda la información de medidas de conservación de CAMELAR y todo lo vinculado a la labor que va a tener que ejecutar como inspector. La norma es que todo segundo a bordo de una nave de la armada chilena es inspector CAMELAR, o sea, está el comandante de la nave; y el segundo comandante es el inspector CAMELAR y él se acredita y se certifica como inspector para efectuar la inspección.

### **¿Cómo se certifica un inspector CAMELAR?**

Se informa a la secretaría de la convención de que tal persona ha sido designada inspector CAMELAR por Chile en este caso, en el período de este año 2016-2017. Todas las inspecciones tienen que ir firmadas por este inspector.

### **La secretaría de la convención no podría rechazar ese nombramiento, por ejemplo.**

No, sería muy extraño que lo hiciera. El segundo sabe una de las funciones es ser inspector CAMELAR, cuando le toque, por ejemplo, de acuerdo, no sé si tú conoces lo que se denomina PANCLA, Patrulla Antártica Naval Combinada, es un acuerdo que tiene Chile con Argentina de patrullar las zonas de las aguas australes de la península antártica. Entonces, cuando empieza la temporada, el mes de Noviembre ponte tú, ese mes le corresponde a un patrullero de la armada chilena durante todo el mes, patrullar la zona, cumple su función y al mes siguiente entra un patrullero argentino, que patrulla toda la zona, entonces el patrullero argentino tiene a su vez un funcionario que es inspector CAMELAR, entonces cada vez que dicen un buque que esté pescando, efectuando faenas o labores dentro de las áreas de pesca CAMELAR o de la convención, lo pueden abordar, le informan que son inspectores y que van a ser sometidos a inspección.

**Entrevista a Francisco Berguño, Director de la Dirección Antártica del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. (Realizada 19 de julio de 2022)**

**¿Qué significa que el comité Ad-hoc tenga el carácter de binacional?**

Quizás hay que regresar un poco en el tiempo para entender esto un poco mejor. Lo que es ahora la división de asuntos antárticos, era hasta principios de año la dirección de antártica. La dirección de antártica se crea dentro de cancillería el año 2011 si no me equivoco. Antes de eso el tema antártico era un departamento dentro de lo que era la división de medioambiente y asuntos oceánicos.

**¿Sólo medioambiente? ¿No estaba relacionado el ministerio de defensa? Por ejemplo.**

Estoy hablando dentro de lo que es cancillería. Antes era un departamento dentro de una dirección que veía tres temas: medioambiente, temas marítimos (departamento del mar) y antártica. Antártica en ese momento era un departamento unipersonal, tenía una persona a cargo de esa temática. El 2011 se decide crear la dirección de antártica, porque si bien con la ida de INACH a Punta Arenas a principio de siglo, de alguna forma se desvincula un poco del trabajo político que se hacía antes. Entonces INACH se dedica a la ciencia muchísimo más, cambian los directores, antes eran más bien diplomáticos, ahora cambian a científicos de orientación; y entonces queda una especie de vacío en cuanto a la temática más política del tema antártico.

Una de las cosas que se hace desde un principio dentro de la dirección de antártica es empezar a establecer vínculos con otros países importantes del sistema del tratado antártico, y obviamente uno de los primeros que miramos dentro de América del Sur es Argentina, y entonces, creo que fue en el año 2012 se crea el comité Ad-hoc un poco para establecer una mayor coordinación o comprensión de las posiciones de cada uno dentro del sistema del tratado antártico. Entonces en un principio el comité Ad-hoc es visto desde el punto de vista de esta era, división ahora, como un ejercicio doble. Uno de mayor comprensión digamos, de las posiciones de cada uno, pero también ver un poco qué iniciativas podíamos sacar en conjunto; y sobre todo ver dónde nos podríamos apoyar mutuamente; y eso en el tiempo va evolucionando. O sea, empieza, yo asumí la dirección de antártica, estuve desde el 2013 hasta el 2017 como director,

y en ese período, empezamos a profundizar bastante más la relación. Aparecen iniciativas conjuntas, aparece este proyecto de crear un área marítima protegida y las inspecciones conjuntas. Entonces es un paso adicional en esa relación, y ya más bien por ahí por el año 2015, 2016, ya empezamos a hablar de una relación estratégica con Argentina en materia antártica.

Yo regresé acá a la dirección en septiembre del año pasado, y la verdad es que esto sale de una propuesta nuestra. Una de las cosas que nosotros, por lo menos, que yo pude visualizar al regresar. Es que existía una mayor tensión y polarización dentro de distintos foros del sistema del tratado. Que no existían tantos cuando yo me fui el 2017. Llegué en septiembre, en octubre fue la primera reunión de la CAMELAR, de la CRVMA, la verdad que fue una reunión sumamente difícil, por distintas razones.

### **Difícil en relación a todos los países o ¿respecto a Argentina en este caso?**

No, difícil en cuanto a las tareas que tiene la CRVMA en sí. Por ejemplo, una de las iniciativas que hubo en octubre fue actualizar lo que era la resolución sobre cambio climático, que fue una propuesta que manejó Bélgica; y era una resolución relativamente simple digamos, que era tomar la resolución del 2012, ver qué cosas habían cambiado y actualizarla, y eso fue imposible. No se pudo llegar a acuerdos con respecto al texto, hubo cuatro o cinco rondas de negociación y nada, porque sobre todo Rusia y China se pusieron sumamente difíciles digamos, con respecto al lenguaje utilizado, en fin, y terminó en nada. Otro ejemplo, por primera vez, hubo dos cosas: el comité científico no pudo ponerse de acuerdo respecto a un límite de captura para lo que se llama subárea estadística 48-3, esa área corresponde a la zona económica exclusiva de las Georgias del sur. ¿Qué pasó ahí?, Rusia llegó con unos informes, y según estos, esas áreas estaban sobre explotadas. La verdad es que los informes rusos carecían de todo fundamento científico y estadístico; y era claramente una cosa política con el Reino Unido. Entonces, ahí vimos una politización de un órgano técnico, pero un órgano que es básico digamos dentro de la CRVMA, porque la comisión lo que hace es tomar las recomendaciones del comité científico y transformarlas en medidas de conservación. Al no haber un monto de captura autorizado o acordado, entonces no se puede pescar. Eso ha ido desarrollándose después digamos, para peor.

### **¿Está cada vez más complejo el tema medioambiental?**

Claro, pero uno ve que hay una mayor influencia de los conflictos geopolíticos globales dentro del sistema del tratado antártico.

**En base a esa observación que usted hace Don Francisco, por ejemplo, respecto a las inspecciones -voy a mezclar un poco los dos temas- ¿Usted cree que son una herramienta que se presta un poco para eso? ¿Se contamina en cierta medida también de esta visión geopolítica que usted dice que se ha trasladado al sistema del tratado antártico?**

Yo creo que lo he visto porque esta contaminación, si bien siempre ha estado presente digamos el elemento político dentro del sistema del tratado antártico, todo lo que uno hace digamos tiene un segundo y tercer significado, nunca se había visto, por lo menos en el tiempo que yo he estado, nunca se había visto este tipo de situaciones. Tan evidentes. Por primera vez el comité científico en la CRVMA no pudo acordar la totalidad de su informe final por consenso. Lo mismo ocurrió en la reunión consultiva en Berlín del año pasado, que también, por primera vez en 60 años, la consultiva no pudo aprobar por consenso su informe final.

### **y ¿Quiénes fueron los principales opositores en esa ocasión?**

En la consultiva era predecible digamos, porque hubo un segmento... O sea, Ucrania presentó un documento donde hacían ver las consecuencias de la guerra en Ucrania sobre su programa antártico. Entonces claro, hubo una serie de condenas hacia la delegación rusa y nosotros intervenimos en eso. Y lógico, llegó el momento del informe final y Ucrania quería que eso se viera reflejado en el informe y los rusos decían que mejor que no y claro ahí había una razón política de peso para la Unión Europea y para Estados Unidos de que eso quedara ahí, Rusia insistió en que no y al final esos párrafos no pudieron ponerse por consenso. Entonces, sobre todo digamos, después de lo que ocurrió en la CAMELAR en octubre pasado. Nosotros empezamos a meditar un poco cuál debiera ser el rol de Chile en un contexto de mayor polarización dentro del sistema del tratado. Y una de las cosas que nosotros pensamos en ese momento también bueno, estamos nosotros, pero también está Argentina, porque tiene una

posición similar digamos con respecto a estos conflictos, en neutralidad, no sé si neutralidad es la palabra digamos, no somos neutrales a las agresiones internacionales. Pero lo que sí, lo hemos dicho y Argentina lo ha dicho, es que estos conflictos geopolíticos no deberían contaminar lo que se hace en el sistema del tratado. Entonces ahí, nosotros pensamos que hay un rol para países que no están directamente involucrados. Y entonces, cuando pensamos que habiendo transcurrido 10 años del Comité Ad-hoc, que, en realidad, ya podría ser interesante pasar a una nueva etapa, que es una de reflexión conjunta con respecto a temas estratégicos. Y, de hecho, una de las decisiones que se tomó en la primera reunión de comisión binacional, fue hacer un seminario binacional en el segundo semestre, sobre los desafíos actuales y futuros del sistema del tratado.

**Seminario ¿Entre las personas que conforman estos comités? ¿o de carácter público? Por ejemplo, ¿podría un estudiante suscribirse? para efectos de investigación.**

No lo hemos decidido todavía, lo usual es que ese tipo de reflexiones no sean públicas en sí. Porque eso impide de alguna forma, poder hablar libremente. Nosotros hicimos un seminario interno a fines de abril, entre las distintas instituciones que participan en la CRVMA, también sobre los desafíos futuros a la CRVMA, participamos nosotros, la armada, la subsecretaría de pesca, Sernapesca, la dirección de medioambiente de acá de cancillería, la división de fronteras y límites, en fin, que fue bastante interesante y estamos trabajando en el informe.

**Ese fue un Seminario solamente de carácter nacional en ese caso.**

Sí, ahora pensamos hacer en el segundo semestre un seminario un poco más amplio, porque es todo el sistema del tratado, pero también en un contexto binacional. La idea es continuar profundizando, hay un elemento formal digamos, pasamos de comité ad-hoc a una comisión binacional.

**y ¿Cuál es la diferencia técnica entre un comité ad-hoc v/s un comité binacional? Porque se subentiende a grandes rasgos que adquiere una mayor importancia, pero qué otras diferencias hay aparte del “cambio de nombre”.**

Bueno, el cambio de enfoque. Eso es lo que estoy tratando de decir. La idea es ir más allá de lo que hemos hecho hasta ahora en comité ad-hoc y ya empezar a trabajar en conjunto, lineamientos estratégicos dentro del sistema del tratado. Entonces, es un grado adicional de formalidad. En la práctica si tú ves el documento constitutivo de la comisión binacional es muy similar al anterior y su forma de funcionamiento. Pero se eleva la categoría del mecanismo, pero además se le quiere dar un mayor contenido estratégico a esa relación.

**Francisco y usted, como fue director de antártica años anteriores y ahora vuelve. ¿Ha observado algún cambio? o ¿Tiene alguna observación respecto al período en el que usted estuvo antes y en la actualidad?, en relación a este comité ad-hoc Chile-Argentina. ¿Encuentra que se han mantenido más o menos similar en el tiempo? o ¿ha habido avances importantes?**

Es difícil evaluar, porque los dos últimos años han sido influenciados por la pandemia. O sea, no se ha podido continuar con las inspecciones, por ejemplo, porque los inspectores ya no pueden moverse con tanta facilidad. Ahora se quiere regresar a eso, también quedó claro en la reunión de la comisión binacional que, si las condiciones lo permiten, retomáramos.

**¿En carácter conjunto?**

Siempre en carácter conjunto. Y posiblemente, incorporando también algún inspector de otros países digamos.

**Como invitado digamos.**

Exacto, es una especie de colaboración a países que no tienen la logística como para hacer inspecciones por sí solas. Entonces, creo que el sistema de inspecciones gana si se abre a otros países también. Que no sean siempre los mismos que inspeccionan, que no siempre se inspeccionen las mismas bases.

**Francisco, el año 2018 don Rafael me contaba que antes de iniciar las inspecciones propiamente tales hacia otras bases iniciaron un programa de autoinspección a las bases chilenas, para efectos de ganar experiencia, etc. ¿Usted considera que ahora se podría retomar eso?**

No solo se puede, lo íbamos a hacer este año. Incluso nos íbamos a hacer las autoinspecciones existiendo las cuarentenas, pero al final hubo problemas logísticos. el barco de la armada no partió en la fecha que iba a partir, se complicó mucho, así que quedó postergado eso en el tiempo.

Esas auto inspecciones tienen varias finalidades. Una es ir viendo en forma periódica cómo están nuestras bases, con respecto a la normativa del sistema del tratado, y esos informes pasan al consejo de política antártica, ahí se dan ciertas directivas. Además de eso, permite ver si las recomendaciones que se han hecho en inspecciones de otros países a nuestras bases se han ido subsanando.

Entonces todos esos informes tienen recomendaciones y nosotros vamos viendo si las bases han ido incorporando esas recomendaciones.

**Francisco, ¿Usted ha participado de inspecciones en la Antártica?**

Sí.

**¿Cómo fue su experiencia? si me puede contar un poco. Porque en el fondo la percepción que uno tiene es que es más lógico que asista personal militar a inspeccionar por los temas logísticos, pero ¿Qué pasa con la parte más política?**

Claro, los equipos de inspecciones son de varios ministerios. Hay alguien del ministerio de medioambiente, del ministerio de defensa y nosotros como dirección antártica y la INACH también. Hay que recordar que la INACH nos representa en el comité de protección ambiental.

**Esas serían las cuatro grandes áreas que siempre están presentes.**

Esas son las cuatro grandes áreas. Usualmente es la división de asuntos antárticos ahora, que lidera el proceso digamos. Cuando yo fui, fui un solo año. Tuvimos que dividir esa inspección en dos. Visitamos primero la base Mendel de República Checa, unos meses después visitamos Rothera de los británicos. En ambos casos, siempre avisamos que íbamos. No es obligatorio avisar.

**¿No es obligatorio avisar?**

No.

**Al menos 24 horas antes uno debiera avisarle a la base “oye voy a inspeccionarte” ¿o no?**

Claro, nosotros lo hicimos con bastante más anticipación. En el caso de Mendel, creo que salimos de Ushuaia, usamos logística Argentina en esa ocasión. Salimos de Ushuaia, llegamos a Marambio, luego en helicóptero hasta Mendel. Fue un poco complicado para los checos porque ese mismo día venían abriendo su base. Así que nos fuimos todos juntos en el avión de la fuerza aérea Argentina. Ellos tomaron el primer helicóptero y nosotros el siguiente.

Es claro digamos, hay unas listas que ayudan respecto a lo que uno tiene que verificar, etc. Es una base bastante pequeña Mendel, pero que está bastante bien organizada.

**Entiendo que se redactan para efectos de homogeneizar un poco qué se va a inspeccionar, ya que, antes de que existiera, la facultad era muy amplia; pero también en el fondo da para que los países se dispersen un poco, por lo menos, en cuánto a lo esencial. El resto es cosecha de cada país o grupo de inspectores si les interesa algún otro aspecto. De hecho, en su momento estaba la discusión de qué ocurre si eso sucede. Porque en el fondo una base puede decir “Oye por qué me estás preguntando esto si no está en la lista que estableció la reunión consultiva” Por ejemplo.**

Claro. En términos generales las bases inspeccionadas reciben bastante bien a los inspectores. Porque las mismas recomendaciones son útiles para los distintos países. Entonces, uno podría tener la impresión de que a nadie le gusta que vengan a inspeccionar su casa digamos y decirle “Oiga usted está haciendo esto mal”. En términos generales se ha visto en inspecciones, que las bases inspeccionadas cumplen bastante bien. Pero siempre hay una que otra cosa que se puede mejorar y hacer en estas recomendaciones. El país inspeccionado puede tomar esas recomendaciones y aceptarlas o no aceptarlas. En algunos casos creo que las inspecciones que nos han hecho a nosotros la mayoría de las recomendaciones las aceptamos, se han ido mejorando; y otras son más discutibles. Entonces uno puede contestar, de hecho, uno suele contestar esto nos parece bien, muchas gracias por las recomendaciones y en estas otras quizás el inspector debió haber tomado en cuenta tales y tales cosas. Entonces el recibimiento de las bases es bastante positivo. Cuando se ven todas estas inspecciones, se informan de nuevo en las reuniones consultivas; en general, el país inspeccionado agradece la inspección.

**Es un sistema que funciona entonces.**

Es un sistema que funciona. Y es una parte importante del sistema. Ahora... tiene sus limitaciones.

**¿Cuáles considera usted que son las limitaciones en ese aspecto? Respecto a las inspecciones. Inspecciones en marco general, no sólo Tratado Antártico, sino también el Protocolo de Medioambiente, CRVMA. Entiendo que las inspecciones dentro del marco de la CCRVMA son más complejas.**

Hay varias limitaciones. Una de las limitaciones es que efectivamente son pocos los países que tienen la logística necesaria para hacer este tipo de inspecciones. Entonces, de alguna forma, siempre son los mismos que inspeccionan, y eso en cualquier sistema internacional es complejo. Porque existe esa división entre países inspectores e inspeccionados. Esa es una de las razones por las cuales nosotros hemos incorporado dentro de nuestras políticas en materia de inspecciones, tratar de invitar a otros países.

### **Para darle un poco más de movimiento.**

Exacto. Invitamos a coreanos, Brasil. No estoy seguro en los últimos años. Pero va en ese sentido. Creo que es una pequeña mejoría digamos, pero no resuelve del todo esa problemática. Lo otro, es que aun cuando uno tiene cierta logística, esa logística siempre tiene sus limitaciones. Entonces, existe una tendencia a siempre inspeccionar las mismas bases. Sobre todo, en el área de la Península, la de mayor facilidad de acceso. Los británicos hacen sus inspecciones, nosotros, Argentina. Damos vueltas un poco en la misma área. Eso lo tomamos en cuenta al momento de inspeccionar. Tratamos de no repetir los mismos lugares. Luego, pienso yo que, como cualquier instrumento, siempre hay que de vez en cuando, revisarlo, posiblemente introducir nuevas tecnologías en la medida de la posible; y ahí estoy pensando en lo que es la CRVMA. La CRVMA en los últimos años la armada en forma periódica trata de inspeccionar todos los barcos que están pescando alrededor de la península. El área 48-1(creo que dijo eso profesor, se me dificulta entenderle a don Francisco en esta parte del audio) hacen un buen trabajo.

**Pero, por ejemplo. En materia de inspecciones y CRVMA también, a propósito de la tecnología que usted menciona. El 2018 no se aplicaba, no sé ahora. Pero un dron para efectos de inspeccionar. Está un poco al límite de la legalidad tal vez, porque es diferente una persona que se identifica como inspector versus ver un dron volando arriba de tu base que uno no sabe a quién pertenece.**

Claro. Eso es algo que hemos estado discutiendo en el marco de la CRVMA y algo que hemos conversado con Argentina digamos. Que son las inspecciones aéreas, que no están de alguna forma recogidas en el sistema de inspecciones de la CRVMA. Entonces ocurren situaciones como la que sucedió el año pasado, donde Nueva Zelandia hace estos sobrevuelos contra un barco ruso que estaba haciendo una maldad.

## **¿Con drones? ¿Con avión?**

Con avión. Sacó fotos, etc. Hizo la denuncia. Rusia lo niega todo y después dice que eso no son inspecciones porque no están cubiertos por el sistema de inspecciones, entonces eso no tiene ningún valor. Fueron más allá, incluso dijeron que los neozelandeses estaban fabricando evidencias, cosa que dejó espantados a los neozelandeses. Entonces, la idea que hemos estado viendo con Argentina es qué posibilidad hay de ampliar ese sistema de inspecciones para cubrir las inspecciones aéreas, por ejemplo. Son asimilables quizás a los avistamientos, pero van más allá de los avistamientos, uno puede realmente ver qué es lo que están haciendo, avistamiento es simplemente decir “yo vi tal barco, en tal lugar”. Que es bueno para lo que es pesca ilegal uno dice “en tal zona estaba tal barco”. Entonces, son sistemas que tiene que irse perfeccionando en el tiempo y nosotros pensamos que se deben empezar a incluir otro tipo de tecnologías, los drones son un buen ejemplo de ello, observación satelital también podría ser.

**Francisco y en relación al ahora Comité Binacional con Argentina. ¿Cuáles son los asuntos que se discuten a grandes rasgos? ¿Cómo se trabaja? ¿Se dividen? o ¿Se sientan todos a la mesa y tratan tema1, tema2, tema 3?**

No es casualidad que el comité ad-hoc o ahora comisión binacional se reúnan dos veces al año. Usualmente, son en preparación a los dos grandes eventos del sistema, se hace usualmente en abril o inicios de mayo una reunión y esa es preparatoria a la reunión consultiva; y en septiembre, principios de octubre se hace la otra reunión y esa es esencialmente preparatoria a la reunión de la CRVMA. Entonces, cada una de estas dos reuniones tiene un énfasis distinto. Dicho eso, en la agenda está usualmente las dos cosas CRVMA y RCTA. Muchas veces se hace el seguimiento a unos temas que han surgido de la RCTA cuando se hace en octubre, pero sobre todo se habla de la reunión que viene, uno ya ha analizado las propuestas que hay sobre la mesa, las conversamos, vemos cuales nos gustan, cuáles no. En general nos ponemos de acuerdo en cómo vamos a reaccionar a las distintas propuestas. Diría que eso es un poco el grueso de la reunión. Pero no se limita a eso, también uno hace un balance de otras cosas que no ha hecho durante el año, que sean encuentros o seminarios que están presentes en los institutos antárticos. Ellos también ven un poco lo que están haciendo. Por ejemplo, en la reunión de abril, el INACH

informó de lo que está preparando a la reunión SCAR el año 2024, Argentina está organizando la COMNAP me parece el 2024 y ahí se pusieron de acuerdo en crear una especie de coalición entre los dos para coordinar y hacer las reuniones una después de la otra, para que los delegados viajen una vez a la región. Ahí se ve cómo va la organización de cada una de estas cosas, en fin. Conversamos también, por ejemplo, el tema de la RAPAL, cómo se podría dar mayor (palabra que no se entiende), cómo darles un mayor contenido político también a ese foro, que sea más de coordinación regional, junto a otros temas. Uno hace un poco el balance de lo que han sido las distintas campañas antárticas. Usualmente hay preguntas. Nos preguntan a nosotros cómo va el centro antártico internacional, nosotros contestamos.

### **¿Contestan como Comité en conjunto Chile-Argentina?**

O sea, Argentina dice y ustedes como van con el centro, nosotros contentamos, bueno, ya están las platas, se está lanzando la licitación, podríamos empezar a construir el próximo año, etc. También hay un elemento ahí de conocer un poco cuáles son las novedades de cada parte. Usualmente uno sabe un poco las respuestas, pero siempre es bueno manifestarlo, además ahí surgen ideas. Entonces hay un primer segmento que son las reuniones internacionales, hay un segmento con respecto a las campañas; cómo han funcionado. Este año se conversó bastante como han funcionado el tema de las cuarentenas, por suerte en esta temporada nosotros no tuvimos casos, Argentina si tuvo un caso en sus bases. Este año una docena de bases tuvieron casos de COVID. Se habla de lo que es ciencia, los distintos institutos, cuáles son sus prioridades en materia de investigación, a veces salen proyectos. Eso es un poco lo que se conversa en esas reuniones.

### **Francisco, me imagino que de estas reuniones se levantan actas. Estas ¿son de carácter público o privado?**

No. Esas son públicas. Nunca se han definido como privadas. Si uno ve el acta de constitución del comité binacional hay, a diferencia digamos del comité ad-hoc, que no se dice nada sobre el carácter. Ahí se establece que se podría definir como reservado algunas temáticas, pero eso

nunca ha ocurrido. Ahora claro, si alguien pidiera las actas creo que le daríamos una mirada primero antes de entregarlas.

### **Pero ¿se pueden solicitar?**

A través de transparencia.

*-Le explico que me interesa acceder a las actas de comité ad-hoc y binacional para efectos de redactar un artículo de carácter académico. Finaliza mi explicación con que claramente el hecho de que Chile y Argentina actúen en conjunto suma mucho más que si lo hiciera cada uno por su lado-.*

Uno ve que en las mismas reuniones internacionales está esa dinámica. Surge un problema y nos consultamos, cómo lo van a manejar ustedes, nosotros pensamos tal cosa. Usualmente coincidimos. Por ejemplo, cuando en la última reunión consultiva llegó el momento de aprobar el informe final y no había consenso con respecto a ciertos párrafos y la presidenta quería poner eso a votación. Claramente nosotros nos consultamos al respecto, porque por una parte si bien no había ninguna razón para que no estuvieran esos párrafos en el informe, uno pensaría entonces, uno debería aprobar los párrafos. Por otra parte, nuestra preocupación por llevar el informe a votación, nos parecía que eso era mucho más grave que los párrafos aparecieran o no. Para Estados Unidos y la Unión Europea no digamos, era una cosa política que para ellos era sumamente importante. Entonces nosotros llegamos a la conclusión que, la verdad es que fuimos nosotros como delegación que paramos la votación antes de que empezara, porque yo cause pánico cuando levanté la mano y dije bueno si vamos a ir a votación; y es la primera vez en sesenta años que vamos a ir a votación, mi delegación quisiera hacer una explicación de su voto y que esa explicación quede reflejada en el informe. Creo que procesalmente era imposible, pero quería marcar el punto que esto era una cosa que no se había hecho nunca. Entonces al final se suspendió la reunión, conversamos entre nosotros que la verdad era mejor abstenerse de participar en una votación.

**Es delicado. Porque le resta autoridad un poco a la reunión consultiva en sí.**

Claro. Luego nosotros conversamos con los otros latinos que también no sabían muy bien que hacer, nos miraban a nosotros como un tipo de guía para ver qué se podía hacer. Al final lo que se hizo fue algo que yo le sugerí a la presidencia, fui donde la presidenta y le dije que aprobara el informe por mayoría, pero sin votación. Ella me contestó “eso es imposible”. Y yo le respondí “no es imposible”. Lo que usted puede hacer es, desde la presidencia decir “lo que yo veo es que hay una mayoría a favor de mantener estos párrafos” y preguntar si alguien se opone a eso.

**Y si no son mayoría la oposición deja los párrafos igual. ¿Esa era la estrategia?**

No. Que la presidencia simplemente dijera aquí hay una mayoría a favor de mantener los párrafos, y, por lo tanto, se va a utilizar el artículo no recuerdo si era el 24 o el 25 de las reglas del procedimiento que sólo piden una mayoría para aprobar el informe, por lo tanto, se aprueba en función del artículo tanto. Entonces me dijo, “pero alguien se va a oponer”, yo le dije “nadie se va a oponer” porque los chinos no quieren votar, los latinos no quieren votar, los europeos que querían una votación para que quedara marginado Rusia ven que ya no tiene una mayoría importante. Tienen mayoría pero.

**No la suficiente para estar tranquilos.**

No la suficiente como para mostrar un aislamiento de Rusia. Entonces, nadie se va a oponer si usted desde la presidencia dice que hay una mayoría a favor, por lo tanto, va a quedar.

**¿Y así fue?**

Así fue. La presidenta lo hizo. Es una figura muy rara digamos. A mí se me ocurrió en ese momento que era aprobar por consenso un documento por mayoría; y se evitó el voto. Que es mejor que nada digamos, pero tampoco es ideal.

**Hay una gran diferencia que es relevante versus el sistema del tratado antártico y el protocolo del medioambiente respecto a esta aprobación tácita de las medidas que se**

**toman en pos del protocolo del medioambiente en relación a las medidas tomadas en las reuniones consultivas que requieren de votación de los estados consultivos para ser aprobadas. -Luego comienzo a hablar de inspecciones CRVMA y cómo poder acceder a mayor información al respecto-**

El tema de las inspecciones, hay una diferencia fundamental. Porque las inspecciones con respecto al protocolo son las que se hacen a las bases, son para ver las medidas medioambientales. Entonces, en general las bases están bien, hay recomendaciones que se hacen, se aceptan, no se aceptan. Hay una cierta dinámica, pero las consecuencias no son mucho más allá de eso. Cuando ya está hablando de pesca ya se va complicando más la cosa, porque hay intereses económicos de por medio. Entonces, los inspectores claro, se suben y ven si se está cumpliendo con las normas de la CRVMA y entiendo, puede tener otras consecuencias para el barco que pesca. Creo que la diferencia fundamental, con respecto a la CRVMA, bueno en general digamos, porque la forma en que desarrollan las reuniones, las consultivas parecen un grupo de amigos y todos se agradecen y se felicitan, después dicen que no digamos. Pero si tú sigues una reunión de la CRVMA es bastante más dinámico porque hay intereses económicos de por medio. Ahora tú puedes pedirle a la CRVMA los documentos que se presentan a la reunión, lo usual es que ellos le preguntan al país que presentó el documento si están dispuestos a entregarlo, y casi siempre se dice que sí. Mucha gente que hace investigación lo hace. Me llega a cada rato consulta, el estudiante tanto, está haciendo su tesis y quiere acceder al documento tanto de 1989.

**Es para efectos de poder hacer comparaciones también, por ejemplo, en materia de inspecciones uno se pregunta acerca de la tecnología, en el 60 o en el 80 versus hoy 2022. Por ejemplo, respecto al tema del dron, es un tema complejo, es mucho más fácil de manipular, pero también es invasivo, es como que uno estuviera conversando ahora y aparece un dron en la venta. ¿Hay libertad para hacerlo? ¿Hasta qué punto es el límite? Es distinto, parar un barco, soy inspector, déjame subir.**

*Luego le comento a propósito de la observación hecha en el 2018 respecto a los idiomas y las inspecciones.*

Ese ha sido un problema que no tiene una solución fácil. La verdad es que nosotros en general, no hemos tenido problemas con el idioma. Las bases inspeccionadas, siempre el jefe de base habla inglés, los miembros de los equipos de inspector también hablan inglés. Así que no suele haber problemas ahí. A veces en el tema de la CRVMA aparece el tema de la CRVMA aparece más a menudo, ya sea, el capitán del barco o el capitán de pesca curiosamente no habla inglés y sólo habla chino o ruso. Uno se queda con la duda si eso es para dificultar la inspección o no.

**Sería un poco polémico manifestarlo formalmente.**

Ha pasado que algún barco no se ha dejado inspeccionar.

**¿Qué ocurre en esos casos? ¿Se deja constancia?**

Si claro, se deja constancia. Se informa a la secretaría y entonces hay una medida de conservación que es la 10-10 que exige que el secretariado haga un informe de cumplimiento que se presenta a la comisión. Entonces todos los años hay este informe de cumplimiento, que en realidad es un informe de incumplimiento, pero ahora ha cambiado un poco el formato. Entonces los países tienen que dar explicaciones de por qué hay esos incumplimientos. Siempre aparecemos en algo nosotros, usualmente son con las inspecciones en puerto. Que las inspecciones a los barcos tienen que ser 24 a 48 horas desde que llega al puerto y de repente llegan el fin de semana, entonces se pasa el plazo, entonces hay un incumplimiento ahí de la normativa, y claro, se discute, y tiene una doble finalidad. Una es ver el deber de cumplimiento y ahora últimamente la secretaría hace algo bastante bueno que es hacer unos cuadritos de cumplimiento con porcentajes del cumplimiento de las medidas. Y la verdad es que se cumplen más de un 90%. Pero también, los incumplimientos se analizan por qué y a veces se ve que, en realidad, la medida de conservación está mal escrita o no es clara, y eso lleva a confusiones que se producen en el cumplimiento. Entonces eso obliga a las partes a revisar la medida y a hacer

los ajustes necesarios. Tiene esa doble finalidad. El año, no en esta temporada, si no la temporada anterior. Dos barcos pesqueros noruegos no se dejaron inspeccionar.

### **¿Por Chile?**

Por Chile. Diciendo que por razones de COVID no iban a acercarse a nadie al bote. Y esos incidentes quedaron en el informe de incumplimiento. Ahora, desgraciadamente no se alcanzó, por razones de tiempo, a ver esos casos. Pero Noruega como país, se auto adjudicó, es decir, ellos reconocieron que había sido un incidente grave. Y este año no hubo problemas con los noruegos.

***Luego le comentó a propósito del anexo respecto a la explotación mineral del protocolo de medioambiente y surge la pregunta. ¿Hasta qué punto la bandera del medioambiente va a ser capaz de resistir cuando se sobrepongan intereses económicos? Por ejemplo, la situación de la CRVMA.***

Por suerte la CRVMA funciona bastante bien, hay un respeto. Bueno nadie sabe lo que va a pasar en 20 años más. Es muy difícil proyectarse a futuro, pensar en distintos escenarios. Con respecto al protocolo se puede llamar a una conferencia para ver el estado de implementación del protocolo a partir del año 2048, puede ser en 50 o 60 años más, pero desde ese año cualquier país puede llamar a una conferencia para revisar; y qué va a pasar ante una conferencia de ese tipo es imposible saber. Los pesimistas dicen, ante el deshielo se va a hacer más interesante la explotación de minerales, y otro tipo de recursos que están apareciendo. Eso es un escenario. Pero el mismo protocolo establece unas mayorías que son difíciles de alcanzar para cambiar; y, además de eso, en cuánto a explotación de minerales específica que ello sólo podrá ocurrir en la medida que haya un régimen internacional establecido para ello. Cosa que tampoco va a ser tan fácil, porque también se requieren unas mayorías súper complicadas de alcanzar.

Entonces claro, si tú preguntas ahora, ojalá el año 2048 eso no ocurra. Nadie sabe si esa va a ser la posición de Chile el año 48, sobre todo si uno piensa que por cercanía tiene ciertas ventajas. Pero la tendencia hasta ahora es la contraria, y no ha habido ninguna manifestación real de un país en cambiar eso. Siempre se especula que China quiere minerales, pero si uno ve el actuar de China dentro del sistema, no hay ningún indicio de eso. Hay evidentemente un juego geopolítico importante. Hay un tema también de *soft power*, de ser un actor internacional influyente a través de una participación importante y activa dentro del sistema del tratado de parte de China. China quiere que se le reconozca una super potencia.

En la consultiva de mayo en Berlín, los chinos se opusieron a declarar la especie del pingüino emperador como especie en peligro; y lo que decían es que la evidencia científica aún no era suficiente para ellos. Eso era muy discutible, porque la evidencia general científica en ese sentido, por último, si tienes dudas, uno aplica el principio precautorio. Entonces tuvimos una reunión bilateral con Australia. Los australianos están peleados con los chinos por distintas razones. Entonces, ellos hicieron ver el comportamiento de China, que cómo era posible, que qué podemos hacer con China. Ustedes tienen que encontrar alguna forma de conversar con ellos. Lo que pretende China, sólo los chinos saben digamos, pero si me pregunta a mí, yo creo que lo que los chinos quieren es que se les reconozca su ciencia como ciencia válida y de nivel internacional. En general, lo que busca China en los organismos es reconocimiento. Entonces ustedes tienen que conversar con ellos. Pero lo que ustedes hacen en materia de ciencias es algo distinto. Ustedes entre países anglófonos, ustedes (Australia), Nueva Zelanda, Estados Unidos y Reino Unido, sus científicos trabajan entre ustedes, llegan, presentan sus *papers* y sus propuestas y esperan que el resto del mundo diga que sí. Y bueno, China lo que quiere es ser incluido en ese proceso.

Entonces, yo no veo de parte de China en este minuto que haya ningún interés en cambiar las reglas del juego.

**No me refería a China en específico, si no a cualquier país que tuviera un interés en ese tema.**

Rusia tampoco.

### **El mismo Chile podría despertar su interés, por ejemplo.**

Exacto, pero la tendencia es ir cada vez más ir reforzando el aspecto medioambiental; y eso se ve claramente con el turismo antártico. Hay un deseo de ir cada vez más poniéndole trabas al turismo. Y eso es general. Los chinos no se oponen a eso, los rusos no se oponen a eso. Hay algunos países que si fuera por ellos prohibirían el turismo. Nosotros pensamos que no, pero que es una actividad que tiene que ser sumamente cuidadosa con el medioambiente. Pero esa es la tendencia, siendo cada vez más restrictiva cualquier tipo de actividad humana.

### **¿Existen otros comités ad-hoc con otros países en materia de política antártica?**

Hay diálogos.

### **¿Hay diálogos, pero no comités?**

Hay unos comités que tienen nombre, pero ninguno igual que con Argentina.

### **¿Con qué países tienen comités?**

Nosotros tenemos diálogos formales con algunos países. Con Uruguay y con Brasil. Y tenemos diálogos frecuentes, pero que no tienen estructura, con Australia, con Nueva Zelandia, con el Reino Unido, con Noruega hemos tenido también y algunos más esporádicos con Francia, España y Estados Unidos por supuesto. Pero son reuniones más bien informales. Esa división formal/informal es discutible porque todas las reuniones son formales. Lo que pasa es que no hay una estructura, no está avalado por un mecanismo formal que se haya creado para eso, entonces con Estados Unidos, con Australia cuando pensamos, bueno hay que coordinarse antes de la reunión, yo envío un correo a mi contraparte y hacemos un zoom. Otros diálogos con Brasil y Uruguay se han creado a través de declaraciones presidenciales o ministeriales, pero no hay un acta de constitución como existe en el caso de Argentina.

**Entrevista a Lars Christiansen, Jefe de División Antártica Estado Mayor General de la Armada. (Realizada el 30 de agosto de 2022)**

**¿Cómo se designa a un observador u inspector de la CCRVMA?**

El tema CCRVMA en la Armada está bajo la responsabilidad de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante Nacional; dentro de esta dirección general, específicamente, dentro de la dirección de intereses marítimos; ahí hay una oficina en que hay personal especialista en CCRVMA. Uno que es el jefe de la división, que es un oficial especialista en litoral; y tiene a Paola Arroyo que es una bióloga. Ellos son los que participan en las reuniones, son los que están más informados de todo lo que está pasando en CCRVMA, de hecho, ellos van a las reuniones en Hobart.

Nosotros, por nuestra parte, designamos -en base a los que ellos nos piden- y después de que ellos nos hacen una instrucción, designamos a los inspectores CCRVMA, que, por norma, son los segundos comandantes de los buques que van a la Antártica.

**¿Hace cuánto existe esa norma?**

Yo fui segundo comandante el año 2004 y ya existía. Y, como te hacen la certificación -que es reconocida por CCRVMA- Tú, en el buque en que anda un inspector CCRVMA, tu izas el gallardete CCRVMA. Entonces todos los buques que andan en la cercanía, tú te acercas y dicen “Ah éste es un buque CCRVMA, hay un inspector CCRVMA y me puede inspeccionar”; y tú tienes todos los formularios, las marcas para las redes, las cosas que tienes que medir y todo, como parte de la instrucción que te dan.

En los últimos años, algo que nos ha resultado muy bien, porque los buques que van a la Antártica no van a CCRVMA, van a un montón de tareas. Entonces el tiempo disponible que tienes para CCRVMA es poco. A lo más se identifica visualmente, se llama por radio, se toman

registros fotográficos, pero la parte abordaje es más complicado y eso requiere una mayor preparación. Hace unos años, el buque “El Marinero Fuentealba”, que es un buque que está destinado en Punta Arenas, es un buque muy nuevo, desde el 2015. Ese buque tiene una dotación en que la mayoría es personal del área del litoral, o sea gente super preparada durante toda su carrera para los aspectos del litoral; controlar, fiscalizar, los reglamentos, las leyes. Es gente que está muy bien calificada, y ese buque lo hacemos bajar exclusivamente a fiscalizar los buques pesqueros. Por ejemplo, en la última misión que tuvo ahora en marzo, había once buques, abordó ocho.

**¿Abordó a los buques?, porque una cosa son las inspecciones a los barcos y otra las inspecciones en puerto.**

Claro, no pero aquí abajo en la Antártica. Se suben a bordo del buque en la Antártica, inspeccionan, tienen los papeles, inspeccionan las artes de pesca, inspeccionan la captura, hacen la inspección completa y después se hace un informe que se manda a la CCRVMA, pasando por la Dirección de Antártica primero, y de ahí se va a la CCRVMA. Eso nos ha dado muy buenos resultados, el resto casi todos son registros más que nada fotográficos o de fonía, de radio digamos.

**¿Han usado drones para inspeccionar? Porque en la última reunión CCRVMA hubo un caso respecto a un barco.**

Uno ruso, que no quiso ser inspeccionado.

**Había otro caso de otro barco, que alegaba que como le habían sacado fotos con drones, no valía eso como inspección por que no estaba autorizado.**

Así es, hubo un caso entre los neozelandeses y los rusos en el que los rusos no quisieron reconocer la autoridad ni lo que presentaron como evidencia los neozelandeses de lo que ellos llamaron captura y los rusos dijeron que no había cómo probarlo.

Pero básicamente, esos son los inspectores, los segundos comandantes de los buques y la partida de abordaje del “Marinero Fuentealba”. En todos los buques nosotros podríamos preparar una partida de abordaje, pero eso ya son cinco o seis personas, que tienen que tener una capacitación muy especializada, con un equipamiento especial, con conocimientos especiales. Entonces, durante los primeros meses de la temporada, los otros buques se preocupan de informar, dónde están los pesqueros, dónde están los factoría y; además, está la posición satelital que controla en tiempo real la autoridad marítima. Cuando baja el Fuentealba, ellos informan, no recuerdo si era semanal o diariamente, la cantidad de pesca. Entonces vamos analizando ahí en Valparaíso con el que está a cargo de esto, cuánta cuota de captura falta, porque cuando se completa la cuota de captura tienen que parar. Entonces, cuando ya están como en el 80%, nosotros mandamos el buque. Cosa de pillarlos en plena faena. Eso nos ha dado muy buenos resultados.

### **El inspector designado ¿Habla más de un idioma?**

Generalmente español e inglés. Lo que pasa es que, respecto a estos buques, bueno, hay un buque chileno, el resto son ucranianos, noruegos, rusos y chinos; y la única manera de comunicarse con ellos es en inglés. Esta gente habla un inglés bien particular, entonces, no es difícil comunicarse con ellos, es bien básica la comunicación en inglés con ellos, y la mayoría de los oficiales nuestros domina el inglés, y la gente técnica que hace la inspección, conoce los términos en inglés y saben lo básico que tienen que preguntar, que tienen que inspeccionar. Pero nunca me ha llegado algo que diga que tenemos problemas de comunicación.

**Le comento esto porque claro, generalmente el idioma que se usa es el inglés, pero a veces, hay respuestas de los inspeccionados que no se dan a entender muy claramente.**

Bueno sí, pero además se graban.

### **¿Se graban?**

Sí, van con las cámaras.

**Y cuando entregan el informe, ¿Entregan la grabación de la inspección?**

No sé si la entregan. Entregan las fotos y todo.

**¿Se dividen en porcentajes respecto a personal militar y civil?**

No. Las inspecciones las hacen personal militar.

**Por lo que observo, inspecciones CCRVMA es un tema que sólo realiza la armada. ¿O no?**

Sí, esto es responsabilidad absolutamente nuestra. La Armada es representante ante la CCRVMA, nosotros somos los que tenemos injerencia y responsabilidad en esto.

**Volviendo al tema de las inspecciones grabadas ¿Hay un registro?**

Sí. Hay un registro de las inspecciones.

**¿Son de carácter secreto?**

No lo sé. Me imagino que se guardarán como método de prueba, hasta cierta cantidad de tiempo.

**¿Revisan que las observaciones hechas en los informes de inspección hayan sido contestadas, o en su defecto, corregidas? Esto respecto a informes que Chile haya emitido respecto de un barco que observó o inspeccionó y viceversa, que Chile haya sido inspeccionado y un país haya hecho alguna observación respecto al barco chileno.**

No sé. Porque nuestra labora llega hasta enviar el informe a la Dirección de Antártica como Armada, ahora, como Dirección del Territorio Marítimo, cuando el comandante y Paola van a las reuniones en Australia, en que se analiza caso a caso, me imagino que a los países a los cuales se le hicieron observaciones, lo discutirán, lo vamos a mejorar o no lo vamos a mejorar. Porque saben, que el próximo año, los vamos a volver a inspeccionar.

Otra cosa que es muy interesante, son los países que hacen inspecciones CCRVMA. Que somos nosotros y Nueva Zelanda.

**¿No hay más?**

No.

**Por ejemplo, en ese caso, ¿No hacen inspecciones conjuntas con Argentina en el ámbito CCRVMA?**

No. Somos nosotros, no más. Somos los que hacemos la pega más grande, porque el área de pesca de responsabilidad de Nueva Zelanda no es tanto como acá. Somos los que más informes emitimos.

**De hecho, en el año 2016 aproximadamente Chile habló respecto al tema de las inspecciones en CCRVMA y presentó propuestas; y ahora que recuerdo, Chile y Nueva Zelanda son los que más indagan en ese tema, por lo menos, respecto a inspecciones CCRVMA.**

En las reuniones que he participado, nunca he escuchado que otro país lo haga al menos. Porque aquí hay una sección nacional CCRVMA y ahí nos juntamos, conversamos, vemos el informe.

**¿Alguna vez les han denegado el acceso a un barco que han ido a inspeccionar?**

En la pandemia. De hecho, en la última inspección que realizamos (ocho buques), los otros tres pidieron no ser abordados por la pandemia, y las dos temporadas anteriores, o por lo menos la temporada anterior, no pudimos abordar a nadie. Las veces que se han negado ha sido por la pandemia.

**En su opinión. ¿Considera eficiente el método de fiscalización del Sistema del Tratado Antártico?**

Sí, yo lo encuentro eficiente, pero desconozco el tercer paso o el cuarto paso, o sea, si efectivamente la inspección repercute o genera una mejora, algo. Desconozco esa etapa, porque yo participo de la primera, hago que pasen las cosas. Después eso ya lo ve la comisión de la CCRVMA, de la autoridad marítima.

**¿Han habido alguna vez inspecciones conjuntas en CCRVMA?**

CCRVMA no.

**¿Asisten expertos en las expediciones de inspección? ¿Qué clase de expertos? Por ejemplo, usted me explicaba que es el segundo comandante, que obviamente tiene que tener un bagaje importante. ¿Hay personas que tengan que fijarse en las redes, por ejemplo, que estén dispuestas de tal o cual manera?, etc. ¿Se puede considerar eso como expertos?**

Es que eso es parte de la instrucción que te hacen. Porque te pasan los folletos de cómo tiene que ser, hay unos manuales. De hecho, en la página de la CCRVMA están todos esos instructivos. A mí me preocupa un poco quizás que de repente nos enfocamos mucho en determinada área que es la 48-1, que es la nuestra; y quizá, deberíamos partir abarcando un poco más porque nadie más lo hace.

**Entrevista a Rodrigo Lepe, Subjefe del Departamento Antártico del Estado Mayor Conjunto y a Lars Christiansen, Jefe de División Antártica Estado Mayor General de la Armada. (Realizada 13 de septiembre de 2022)**

**Introducción previa a Don Rodrigo respecto al tema que estoy investigando. En este caso, respecto a inspecciones CCRVMA.**

**Rodrigo:** CAMLR es la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos; y dentro de esos recursos vivos marinos antárticos hablamos de pingüinos, ballenas, krill y todo eso. Entonces, esto tiene que ver mucho con un enfoque pesquero y de sustentabilidad.

La Antártica está dividida por áreas. Una persona autorizada puede circular en cualquier parte. CCAMLR tiene veintiséis países miembros y diez adherentes. Dentro de esos hay organizaciones como ASOC, SCAR, entre otras. Están todos los que participan también en las reuniones del Tratado Antártico; y participan como organizaciones invitadas, igual como pasa en la Reunión Consultiva del Tratado Antártico que de repente dicen “Viene el representante de CCAMLR” y expone, expone un *paper*, etc. Pero esto está orientado a definir en base a la mejor ciencia disponible, medidas de conservación. Qué son las medidas de conservación. Las medidas de conservación son las reglas del juego con las que los países intervienen en un ambiente pesquero. Cuando hablamos de medidas de conservación, no sólo hablamos de Antártica, hablamos de la alta mar, digamos. Y en Chile, esas medidas de conservación se llaman “medidas de administración pesquera”, cuando se aplican dentro de nuestra ZEE (Zona económica exclusiva). ¿Cuáles son las medidas de conservación? talla mínima, arte y aparejo de pesca, áreas de pesca, etc.

**Lars:** Cuota total de captura.

**Rodrigo:** Claro, todo eso son las reglas del juego. Todos los países se ponen de acuerdo para definir medidas de conservación.

CCAMLR funciona con una reunión general, donde están todos los países. Pero, además, tiene comités. El comité financiero, el comité de cumplimiento y el comité científico. CCAMLR

como asamblea general, el comité científico, el comité de cumplimiento y el comité financiero. Como en todas las organizaciones. Las inspecciones, están dentro del comité de cumplimiento. El comité de cumplimiento, fija con los países miembros que tiene voz y voto cierto, las reglas del juego para todos los que quieran pescar en la Antártica.

**Lars:** Respecto al mismo comité de cumplimiento, quién fija las reglas, por ejemplo, se dice, ya de acuerdo a los estudios científicos, vamos a autorizar un máximo de tantas cuotas.

**Rodrigo:** Eso lo hace el comité de cumplimiento. La primera semana sesionan el comité científico y el comité de cumplimiento en paralelo. Se van tratando temas en que se van intercambiando información y después cada comité sale con un informe de reunión, que lo presentan al pleno. El pleno vota si se aprueba o no las medidas que se hayan planteado, por consenso. Tú sabes que en estas reuniones funciona el consenso, o sea, todos tienen que estar de acuerdo, basta que haya un país que diga que no y todo se desmorona. Eso ha pasado con el área marítima protegida dominio uno, hay como cuatro áreas marinas protegidas que se han ido peleando los últimos cuatro o cinco años; creo que han salido dos o una, pero siempre China y Rusia las han tirado para abajo, porque le buscan las cinco patas al gato. “Llevamos diez años estudiando, pero en ese tiempo no estaba la mejor ciencia disponible” y siempre hay un resquicio; porque siempre es por consenso. Entonces, cuando se logra el consenso en el comité de cumplimiento para decir, por ejemplo, vamos a pescar el krill, de acuerdo al estudio científico de la biomasa del krill ha bajado, por lo tanto, la cuota de krill va a ser menos y esto lo vamos a dividir en los países por “x”. Si se logró el consenso, eso es lo que se sube a la asamblea para que se vote y se haga ley digamos y se cumpla.

### **Similar a lo que ocurre en la Reunión Consultiva.**

**Rodrigo:** Sí. y ahora para pescar, no se pesca lo mismo en todos lados, se pescan distintas especies por área.

**¿Por área geográfica?**

**Rodrigo:** Sí, lo que pasa es que nosotros en la península antártica, tenemos las áreas 48.1 y la 48.2. Chile, particularmente, en la península antártica, en donde estamos nosotros, donde van los buques de armada, esa es la 48.1.

**Lars:** El área 48.1 está asignada a Chile como ¿responsabilidad de inspección y pesca?

**Rodrigo:** No, en cualquier país, un buque de la Armada de Chile puede ir al área australiana e inspeccionar. Todos los países miembros del Tratado Antártico pueden inspeccionar, en cualquier parte de la Antártica. Lo único que necesita un país para ser inspector, tiene que ser un buque reconocido, tiene que izar un banderín y los inspectores tienen que estar debidamente acreditados con su credencial; y ellos son parte de la organización CCAMLR que se informa, estas personas van a ser inspectores CCAMLR, representantes del Estado de Chile.

**Lars:** Ya, entonces el buque que cuente con las normas en línea puede inspeccionar en cualquiera de las áreas CCAMLR.

**Rodrigo:** Así es.

**Lars:** Pero los pesqueros están autorizados a pescar solamente en las áreas...

**Rodrigo:** Los pesqueros, cuando se hace esta reunión, se dice, nosotros ya sabemos con un año de anticipación, que van a ir cinco o seis buques a pescar krill en el área 48.1. Lo que nos pasó hace tres años...

**Lars:** Tú lo sabes cómo autoridad marítima

**Rodrigo:** No, lo sabemos cómo Estado. Todos los países saben que esos buques... porque esos buques tienen que postular para ir a pescar y se autoriza recién en el comité de cumplimiento en la reunión.

### **¿En qué instancia se postula?**

**Rodrigo:** Antes de, por ejemplo, tú te has dado cuenta de que antes de una reunión internacional, ¿uno tiene que presentar *papers*?, hay un plazo para presentar *papers*, bueno, hay plazos también para presentar postulaciones para poder ir a pescar recursos específicos.

### **¿Quién da esa autorización?**

**Rodrigo:** El comité de cumplimiento y el pleno. Hay que cumplir con los requisitos y cuando se hace la reunión se dice “Ya, a ver, el buque Calipso tanto, ha pedido autorización para pescar en el área 48.1, la especie krill, el país tiene tanta cuota, se autoriza si o no”, “Si se autoriza” o “No, no se autorizar porque ese buque estuvo metido en pesca ilegal en tal parte”, etc. Hay cosas que se pasa la página rápido y se autorizan al tiro, pero hay otras cosas que se les da un poco más de vueltas.

**Lars:** Ya, pero, por ejemplo, un buque chileno, ¿Puede pedir permiso para ir a pescar al área 48.2 o 48.3?

**Rodrigo:** Si, y lo hacen.

**Lars:** De ahí a que los autoricen es otra cosa.

**Rodrigo:** Normalmente los autorizan. Por ejemplo, se van al área de las islas Sandwich, van los pesqueros como “El Puerto Toro”, piden permiso y se autoriza. Siempre y cuando cumpla con las medidas, o sea, que tenga todos los implementos, que no infrinjan ninguna norma.

### **El impacto medioambiental.**

**Rodrigo:** Ahora, son bien estrictos con el tema de la pesca. ¿Sabes lo que son las abrazaderas plásticas?, esas están prohibidas ahora en la Antártica. Una vez pillaron un buque con una de

esas y le cayeron las penas del infierno, que iba a contaminar y todo el cuento, porque eso es lo que se ve también.

**Lars:** Cómo han cambiado las cosas, cuando yo fui inspector, cuando estaba de segundo del Viel, te entregaban como parte del quit estas abrazaderas para marcar cosas, ahora ya está absolutamente prohibido.

**Rodrigo:** Y antes de eso, te llega a ti un informe, donde dice “Todos estos buques cometieron alguna irregularidad durante el periodo pasado” o “Tales fueron las faltas de los países miembros, que no cumplieron con tal y tal cosa”.

Me acuerdo de la primera vez que fui a una reunión consultiva CCAMLR, en la delegación nacional iba el Embajador Camilo Sanhueza, fue una persona de Subpesca y yo.

**¿Y usted iba asociado a cuál institución?**

**Rodrigo:** A la Armada.

**¿Pero a la Armada como tal? o ¿Armada área dirección antártica?**

**Rodrigo:** Armada como autoridad marítima.

**Lars:** Lo que te expliqué el otro día, o sea, la autoridad marítima, tiene dos grandes órganos debajo, que son operaciones marítimas e intereses marítimos. La parte CCAMLR está colgada del área de intereses marítimos, y de ahí viene toda la autoridad nuestra para poder hacer todas las inspecciones.

**Rodrigo:** Yo era el jefe del departamento de pesca de la Armada. Entonces, todo lo que tiene que ver con pesca, no solamente en CCAMLR, si no que en todo el mundo, lo veía yo, como encargado del tema a nivel institucional, no solo como autoridad marítima. Hacía instrucciones a los buques de la escuadra; y lo mismo en el tema de CCAMLR. Bueno, te contaba que llegabas, y me tocó defender la posición de Sernapesca porque había una observación, que nos estaban

acusando, que no habíamos cumplido un plazo para informar un desembarque y que lo habían informado con cinco días de atraso. Resulta que de ahí salen sanciones, por ejemplo, cuando tú cometes alguna falta, tienes una amonestación leve, una simple, una grave.

**Lars:** ¿Eso se traduce en multas pecuniarias?

**Rodrigo:** No recuerdo si eran de carácter pecuniario, no me quiero arriesgar. Hay sanciones de carácter más leve pero hay otras que son sanciones mucho más graves que llegan incluso al nivel de que te expulsan de CCAMLR.

Y tuve que defender una posición, diciendo que bueno en realidad, aquí en Punta Arenas, ustedes entenderán que el tiempo es malo, entonces los observadores no alcanzaron a bajar, estuvieron cinco días esperando de puerto; y cuando el buque había llegado... porque está todo monitoreado por sistema satelital. ¿Tú sabías eso?

Está todo monitoreado por “VMS” Vessel Monitoring System, que es un sistema en tiempo real que transmite a Tasmania, pero además, transmite a Valparaíso, donde recibe la señal la DIRINMAR, nosotros - Departamento de Pesca- y SERNAPESCA. O sea, nosotros siempre sabemos dónde están los buques, en cualquier parte del mundo. Particularmente CCAMLR tiene este sistema.

**Entonces hay una revisión efectiva de que las medidas se cumplan. Con Don Lars hablábamos durante su entrevista que una cosa es hacer la inspección propiamente tal, quizás es la parte más importante, es decir, verificar que se estén cumpliendo los protocolos, las cuotas de pesca, etc. Pero la duda era si en la segunda parte, una vez hechas las observaciones, si efectivamente se revisaban.**

**Rodrigo:** Se discuten mucho, no en el pleno, en el comité de cumplimiento.

**Por ejemplo, en el caso del Tratado Antártico, claro, se presenta a la Reunión Consultiva, pero al final, es un asunto que termina siendo relativamente entre los Estados, a menos que ocurra algo sumamente grave como un derrame de petróleo en una determinada base, etc.**

**Rodrigo:** No, esto es descarnado. Aquí, por ejemplo, parte hablando alguien y normalmente los chinos o los rusos señalan “oye pero esto no lo veamos tan superficialmente, esto puede generar un precedente después, ya es segunda vez”. Ahora lo que buscan los Estados siempre si hay algo, ojalá que quede en nada o que quede en lo mínimo. Entonces CCAMLR como te digo, es un tema que tiene que ver con la sustentabilidad de los recursos, los recursos no se pescan todos en todos lados, se pescan por área, se definen de un año para otro los recursos, las cuotas y los buques que van a pescar. Segundo, los países que inspeccionan, yo diría que son Nueva Zelanda, Inglaterra podría ser, no estoy muy seguro y nosotros. Lo que sí, nosotros exponemos esto. Durante el período X nosotros efectuamos tantos avistamientos y tantas inspecciones, que son dos cosas distintas, los avistamientos y las inspecciones. Siempre nosotros lo exponemos como un tema a tratar en la reunión y siempre hemos salido bien parados, felicitados por todos los países, porque la verdad es que, junto con Nueva Zelanda estamos siempre en eso, no hay otro país. Nos hemos creado un referente en tema de inspecciones antárticas, tal es así, que hace dos años atrás, nosotros tuvimos que hacerle clases a un oficial de la marina de Argentina que vino a recibir clases de inspector CCAMLR. Él era mi par en la Armada Argentina. Él era el jefe del departamento de pesca de la Armada Argentina. Lo mandaron a aprender cómo se hacen las inspecciones en Chile.

Entonces nosotros qué es lo que hacemos. Todos los buques que van a la Antártica, todos los buques que son de la campaña antártica nacional, Aquiles, Aldea, Fuentealba, Galvarino, los segundos comandantes de esos buques pasan a ser oficiales CCAMLR. Solamente oficiales e inspectores CCAMLR. Ellos, antes de la campaña antártica, reciben una instrucción de una semana en Punta Arenas, respecto a cómo hacer las inspecciones. Terminada esa capacitación, nosotros los certificamos e informamos, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores a CCAMLR “Estos son nuestros inspectores CCAMLR” y si tú te metes a la página, tú puedes ver quiénes son. Ahora, ellos tienen un procedimiento “Este es un buque de la Armada de Chile, somos un buque del Tratado Antártico, CCAMLR, inspector” y con eso se suben y parten revisando: temas documentales, bitácoras.

**Durante esa inspección como tal. Primera advertencia por radio entonces, luego se suben, primer ítem a revisar, ¿Documentos?**

**Lars:** No es advertencia, es primer contacto. “Este es un buque CCAMLR y la inspección para dar cumplimiento los acuerdos internacionales es que usted nos permite subir a bordo y constatar que está cumpliendo los requisitos”. Ahora el inspeccionado te puede decir que no.

**Rodrigo:** Y ha pasado. Por ejemplo, normalmente, dependiendo de las condiciones meteorológicas, el tiempo en la Antártica es muy variado, entonces el capitán puede decir “Oiga sabe que le doy los datos y todo” y uno les dice “Permiso para subir a bordo” y él te puede responder “No ahora porque las condiciones están muy malas” y uno lo entiende. Pero por ejemplo, pasó ahora con la pandemia, que hubo buques que no dejaron subir. Y lo pasaron por alto por el tema de la pandemia.

Hubo un caso, ahora que recuerdo, que no estoy muy claro, creo que fue el año 2020, que hubo un buque que no quiso que lo inspeccionaran y se negó. No fue muy grato digamos, pero normalmente dejan. Ahora, son los mismos buques, entonces, de repente también el capitán debe estar medio aburrída de que van los buques “Atento buque que navega este buque Armada que lo llama buque CCAMLR y solicita sus datos: Cómo se llama usted, cuántos peces lleva”. A los dos días pasa otro buque y le pregunta nuevamente lo mismo. Entonces puede que esté medio aburrido, porque son los mismos cinco.

Ahora, hubo un cambio de giro que tuvimos nosotros hace dos o tres años atrás, que fue que normalmente la campaña Antártica comienza en noviembre y termina en abril ya. Entonces ahí siempre hay flujo de buques, de hecho, la patrulla naval antártica combinada opera hasta esa fecha, pero termina Abril y se van todos. Queda el mar despejado. Pero qué pasó, pasó que el cambio climático hizo que la pesca y los peces se movieran de manera distinta. Entonces, ya los buques no bajaban en noviembre, diciembre o enero a pescar el krill. Bajaron en mayo. Y para la armada, fue todo un tema porque era un desafío gigante mandar un buque, un OPV, en mayo mi comandante ¿o no?

**Lars:** Si, en junio de hecho, mandamos una.

**Rodrigo:** En junio. Y lo mandamos.

**¿Esto fue este año?**

**Rodrigo:** Hace dos o tres años atrás. Lo mandaron justo cuando estaba... porque esto es súper dinámico. Yo uso mi buque, voy, capturo y digo pesqué diez toneladas. Esas diez toneladas las tengo que informar en el momento, vía satélite; y en la página dice ya, este buque lleva diez toneladas, el otro lleva x cantidad. Entonces tú vas calculando la cuota completa y tú sabes cuando más o menos va a terminar la temporada de pesca. Entonces, yo le dije a mi comandante, queda una semana para que se acabe la cuota de krill. Es el momento de mandar un buque. Mi comandante se movió, habló con el jefe de estado mayor de la armada y fue noticia mundial, porque fuimos la última semana a fiscalizar los tres últimos buques que quedaban capturando en junio.

**Es una ventaja que tiene Chile también de estar relativamente cerca y como dice usted también de ser referente en el tema por lo mismo.**

**Rodrigo:** Somos referente en eso, pero a lo que voy yo, es que varió, porque uno normalmente fiscalizaba entre enero-febrero, febrero-marzo, pero nunca había sido en junio. Ahora se mantiene parece en esa época.

**Lars:** Ahora ya salieron todos más temprano que el año pasado por lo menos.

**¿Este año?**

**Don Lars:** Sí. El Fuentealba a finales de marzo hizo las inspecciones.

**Rodrigo:** Y bueno, yo te decía que los inspectores CCAMLR son los segundos comandantes dentro de los buques que están dentro de la campaña antártica. El buque insigne de la campaña antártica es el OPV Fuentealba. En realidad, en el Fuentealba no es el segundo comandante. Hay un oficial que es especialista en litoral, que a él se le capacita; y ese es el buque que más

inspecciones hace durante la campaña antártica, porque lo mandan a eso. Va específicamente a cooperar con ese tipo de asuntos.

**Lars:** Además, yo le decía a María Jesús, por ejemplo, cuando yo andaba en el Viel, tú estás preocupado de otras cosas, por ejemplo, de la parte logística, del petróleo, de los contenedores, o sea, parar dos o tres horas, para bajar un bote de goma y que vayan dos o tres personas que hicieron un curso de una semana no es la prioridad. En cambio, el OPV tiene una partida entrenada, con un bote adecuado, con un helicóptero arriba, entonces cambia un poco la cosa.

**Entonces, en la misma inspección, hace el primer contacto el inspector. Van, le dan la autorización al inspector para subir, la primera parte consiste en....**

**Rodrigo:** Hay un formulario, que no es un formulario nuestro, es un formulario de la CCRVMA. Ahora, hay cosas muy técnicas que son a nivel técnico pesquero, observador científico. Pero uno se va...

**¿A la cuota?**

**Rodrigo:** Es que la cuota tú no puedes saber. Una persona, un marino, tú no sabes cuánto ha pescado en realidad. Tú no sabes si le ha pasado a otro buque. Tú no puedes definir eso.

**Pero entonces, ¿Cómo confirman lo que informan v/s lo que tienen?**

**Rodrigo:** Porque todo lo que... en el mundo en general, pero particularmente en CCAMLR, todo lo que se desembarca, todo pez que llega a alguna costa tiene que ser informado y tiene que ser pesado. O sea, si tú no tienes un sello o una guía de despacho o algo que lo respalde, eso es pesca ilegal; y se le hace un seguimiento, y ese seguimiento puede llegar a un buque y ese buque lo sacan de circulación. Ese buque ni siquiera puede ser utilizado en otra cosa, esas son las sanciones graves que tiene la pesca ilegal. Todos los peces tienen que llegar y todos los buques que navegan en la Antártica, tienen que tener un seguimiento. Por ejemplo, eso es lo mismo que hace el Fuentealba, si ve un buque que está navegando, lo primero que le dice "Ud.

buque tanto, ¿tiene autorización para estar acá?” y uno ve. Si no tiene autorización es un buque de pesca ilegal, se hace todo el procedimiento y se alerta al mundo en general. Al mundo pesquero en general y ese buque después de ser acusado y declarado como un buque de pesca ilegal, ese buque no puede pescar en ninguna parte del mundo, salvo en algunos países perdidos, no tienen ningún acceso a Europa o Estados Unidos, ningún comercio fuerte digamos. Entonces, a qué va el inspector. Va a revisar las guías, que estén informadas, va a ver detalles, por ejemplo, que no haya petróleo en algunas partes, que todo funcione de acuerdo a las normas.

### **Las redes...**

**Rodrigo:** Claro, que las redes sean las que corresponden, que tengan las medidas que corresponden, eso. Son temas más técnicos pesqueros, que son los que se le enseñan durante el curso.

**Lars:** Entonces tú, todos los años sabes, qué buques, que cantidad y qué tipo de buzos pueden pescar y dónde. Ahí cada uno de los Estados dispone de sus medios. Nosotros podríamos no inspeccionar nada y nadie va a decir nada.

**Rodrigo:** (Exhibe una foto con todos los inspectores de Chile, haciendo la instrucción CCAMLR). Este es un buque chileno el “*Antarctic Endeavour*”, este buque es nuestro y va a la Antártica. Es un buque de pesca de arrastre.

**Lars:** Creo que es el único buque chileno que pesca.

**Rodrigo:** Hay tres tipos de pesca que se utilizan en la Antártica. Está la pesca de arrastre, que es un buque que tira la red y que va arrastrando. Esto no es arrastre de fondo, es arrastre de medias aguas. El krill se pesca con arrastre. Después están los palangreros, el buque palangrero es un buque cuadrado en un parte, plano, tienen una línea con unos “espineles” o anzuelos. Esto se llama palangre (indica en el dibujo que realiza) y ¿qué se pesca con el palangre? el bacalao. Y aquí, estos buques tú los distingues porque tienen unos boyarines naranjos, en la parte de atrás ya, entonces, ahí los tienen y de ahí van saliendo los anzuelos (indica en el dibujo). En el arrastre,

por ejemplo, tú vas tirando la red por arrastre y los pescados se van aplastando, lo mismo pasa con el krill. Pero, aquí en este caso, la gracia es que el pescado queda limpio. Entonces, yo siempre que hacía clases yo decía “Este es un pescado que va del agua al plato”, porque es un pescado que queda íntegro. Sale enganchado, después lo suben con un bichero que es un palo con un gancho, los suben, los meten, les cortan la cabeza, la cola; o los dejan igual y les meten un golpe frío que quedan como palo, y esos los van juntando y después los desembarcan. Se van juntando y se van metiendo a las bodegas, acá abajo tienen unas bodegas grandes, entonces todo lo que hay ahí, después se tira acá abajo y se va llenando la bodega.

**Lars:** Entonces, ahí depende del buque que vayas a inspeccionar, lo que está autorizado a pescar, por ejemplo, tienes que inspeccionar si los palangres están de acuerdo a las medidas, si los anzuelos son legales.

**Ya, porque me imagino que Chile además de inspeccionar también pesca.**

**Rodrigo:** Claro, el *Antarctic Endeavour* pesca.

**Chile ¿Sólo pesca dentro de su área? ¿No se pasa a otras?**

**Rodrigo:** Si puede pasar.

**Sí, pero en la práctica, pesca ¿Sólo en su área o se pasa igual a otra?**

**Rodrigo:** Uno tiene autorización de pesca. Por ejemplo, yo estoy autorizado a pescar en Valparaíso, en Coquimbo y en Caldera.

**Lars:** Hazlo más fácil. Tú estás autorizado a pescar en la 48.1 y tienes que pescar ahí porque estás monitoreado en tiempo real. Entonces si te sales de ahí, en la central de CCAMLR suena la alarma, suena en la central de playa ancha.

**Rodrigo:** Suena de inmediato y nosotros lo llamamos y le preguntamos qué está haciendo, por qué se está saliendo del margen asignado. Al final tú puedes decir ¿Y qué tiene que ver la Armada? ¿Por qué los controla?, porque resulta que los que dan la cara por Chile, o sea, los buques no van como el “*Antarctic Endeavour*”, van como Chile, el Estado es el que comete las faltas.

Ya mira -muestra imagen con las áreas CCRVMA- esa es la 48.1, el mar de Weddell la 48.5; 48.3, 48. Entonces, por ejemplo, nosotros, el *Antarctic Endeavour* que es el buque que te mostré recién, está en pesqueros nacionales, el nacional rojo, está dentro de la 48.1 y el buque de Ucrania también. Normalmente, nosotros siempre controlamos esta área, que es gigante, y aquí se pesca krill. Nuestro buque también puede andar de repente en la 48.2 o la 48.4 donde están las Sándwich. Nosotros ¿qué hacemos?, nosotros los controlamos a estos buques en una sala de monitoreo que hay y ahí uno va monitoreando en tiempo real. ¿Cómo se hace?, a través de este aparato que es el Posat, sistema de posicionamiento satelital. y a través de un sistema de satélite.

**¿Todos los barcos tienen que tener ese sistema? al menos en CCAMLR.**

**Rodrigo:** Todos los barcos. Estas son las medidas de administración que te decía yo o medidas de conservación. Velas, restricciones de arte y aparejo de pesca; un arte de pesca son las redes, los aparejos de pesca son los anzuelos, arpones. Flota extranjera, área de manejo de área restringida, áreas marinas protegidas, un ejemplo.

**En relación con las inspecciones, CCAMLR tiene autoridad en el mar, pero cuando el barco llega al puerto ¿También rige la normativa CCAMLR? ¿O ahí ya entra Chile con sus propias normas para efectos de fiscalizar?**

**Rodrigo:** Todos los países que son CCAMLR, por ejemplo, las especies CCAMLR se bajan en puertos CCAMLR. Puertos que son de CCAMLR. Tú no puedes pescar el krill y bajarlo en un país que no sea CCAMLR. Ahora no solamente la armada fiscaliza CCAMLR, también lo fiscaliza SERNAPESCA.

En los países, están las autoridades pesqueras y eso se llama Estado Rector del Puerto Pesquero. El Estado Rector del Puerto Pesquero es, cuando llega un buque de otro lado de mar del

extranjero, de alta mar de CCAMLR. Tú vas viendo que va a llegar, si va a desembarcar, tiene que desembarcar por puertos habilitados. Entonces, llegan a un puerto habilitado para desembarcar. Ese buque llega y hay gente de SERNAPESCA que lo está esperando, del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura, que ellos si son técnicos y parten verificando ya temas técnicos. Por ejemplo, que tenga dos ojos en vez de tres ojos el pescado.

**¿Eso es por la normativa chilena? ¿o en CCAMLR también se exige?**

**Rodrigo:** Chile y CCAMLR, todo eso se reporta. Todas las inspecciones que tu hagas se reportan al sistema.

**Lars:** Así como SERNAPESCA lo hace acá, en Nueva Zelanda también lo hacen, etc.

**Rodrigo:** Claro, y ellos reportan. Hay un documento, no recuerdo como se llama, pero es un documento oficial donde se reportan estas observaciones y está dentro de las medidas de conservación. Es un documento oficial donde la autoridad chilena pesquera dice “inspeccionamos, estas son las observaciones, etc.” y no solamente Chile, todos los países que son CCAMLR tienen que hacerlo.

El tema de las inspecciones, a nivel general, mundial estaba consagrado en la CONVEMAR, Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La CONVEMAR es la que fija el mar territorial, la zona económica exclusiva, la zona contigua, son las reglas del juego a nivel mundial del mar, esa es la “Constitución del Mar”; y dentro de la CONVEMAR hay un capítulo que tiene que ver con las especies transzonales altamente migratorias, por qué, las especies transzonales altamente migratorias son aquellas que no viven en un solo lado, es decir, no hay peces chilenos solamente, hay peces que se mueven por todos lados. Yo siempre hago el ejemplo, para explicarlo mejor, de la película de Nemo y la corriente marina donde las tortugas se movían de un lado a otro, los peces que se movían en grupo, bueno, eso es lo mismo. Eso es lo que persigue la CCRVMA, lo que persigue el derecho internacional marítimo es resguardar las especies y pescarlas en base a un concepto de sustentabilidad. ¿Qué es la sustentabilidad?, pescar racionalmente para que el día de mañana no se extingan. Entonces qué es lo que hace la CCAMLR es cuidar aún más las especies que viven en una zona como es Antártica, piensa tú

que el krill es la base de la vida antártica, el krill se lo come el pingüino, la ballena, etc., el krill es la base.

Entonces, todos los buques tienen observadores científicos a bordo, ¿Eso lo sabías?

**No, de hecho, era una pregunta que tenía que hacerle respecto a si asisten o no personas en calidad de expertos a las inspecciones de los buques.**

**Rodrigo:** Bueno, todos los buques deben contar con un observador científico a bordo; y el observador científico a bordo, es una persona técnica que va viendo el proceso de captura. Es una persona que va calladita, de hecho ha habido países en que los han tirado al agua y se han perdido, por lo mismo, hay medidas de conservación en que disponen el equipamiento que tienen que tener, las medidas de seguridad, radio, en caso de que los boten al agua cosas así. Bueno... siempre hay un científico a bordo en un buque pesquero, él tiene que ir tomando nota de todo lo que pasa en el barco, “Ah hoy día pescaron esto”, “Lo hicieron de tal manera”, porque de la pesca, principalmente el arrastre, existe la posibilidad de pescar especies que no son las que tu estas buscando específicamente, esa es la fauna acompañante que se llama. La fauna acompañante es, por ejemplo, yo iba a pescar bacalao y salen delfines, hay un margen que está autorizado. Entonces, por ejemplo, cuando hacen el lance el observador científico está mirando y dice “Ahora arriaron el lance pero en vez de pescar krill, pescaron bacalao, y no les corresponde, y pescaron tal cuota”; y eso lo informan.

**Ese observador científico, ¿Es una nacional del barco?**

**Rodrigo:** No, es externo.

**¿De CCAMLR?**

**Rodrigo:** Son observadores CCAMLR, están reconocidos. Por ejemplo, nosotros tenemos gente del Instituto de Fomento Pesquero que son observadores científicos que se embarcan.

## **¿Y cómo los suben a otros barcos?**

**Rodrigo:** Por resolución. Hay un documento que dice... Aquí en Chile, nosotros en la DIRINMAR, hay una resolución, junto con SERNAPESCA y decimos ya, “Juan Pérez, Rodrigo Lepe” son los inspectores y están asignados a tales buques durante tal período. Hay una resolución firmada por el Director General donde dice estos son los observadores científicos que se van a embarcar en los buques a contar de tal fecha. Entonces es gente que está debidamente autorizada, certificada y avalada por el Estado.

**Una cosa es que lo avale el Estado de Chile como “Rodrigo Lepe, observador científico”, pero llega al barco chino y le dicen no, no se puede subir, por ejemplo.**

**Rodrigo:** Para eso están las inspecciones. Hay una medida de conservación que habla de eso, “De los observadores científicos”. En las medidas de conservación está todo lo que tú quieres saber de CCAMLR, son las reglas del juego. Pero el concepto del observador científico es ese, es una persona que tiene conceptos técnicos, que se sube arriba de un buque y verifica que la pesca se haga de acuerdo a los estándares fijados para la pesca en esa zona, que pescan en el lugar que corresponde, que no están pescando al lado de un área marina protegida, o que han alterado el posicionador satelital, o sea, es un acusete que va a arriba del buque.

## **A su juicio, ¿Cree que funciona el sistema de inspecciones?**

**Rodrigo:** Si, si funciona. ¿De inspecciones o de observadores?

### **Inspecciones.**

**Rodrigo:** Si funciona súper bien y en el lado nuestro es súper reconocido, o sea, los buques que vienen son siempre los mismos, entonces esos buques saben que en la 48.1 la Armada de Chile los va a fiscalizar, tarde o temprano. Entonces siempre está la policía encima, entonces no se arriesgan a hacer tonterías.

## **¿Qué aspectos destacaría de las inspecciones CCAMLR?**

**Rodrigo:** Es interesante desde el punto de vista pesquero, pero más que nada es conocer las nuevas tecnologías que van teniendo los buques para pescar, también, por otro lado, como marino, la aventura de subirse a un buque en la Antártica y navegar en condiciones adversas. Lo otro, el golpe idiomático, porque uno de repente se sube a un buque ruso y tiene que hablar en inglés, o un buque chino que habla en dialecto y de repente tiene que tratar de entenderse con las personas. Son desafíos interesantes, pero la verdad es que nunca hemos tenido problemas. Todos saben que en Chile se hace esto.

**Respecto a los idiomas, Don Lars me decía que todos hablan inglés sí o sí. ¿Ustedes se preocupan de que los inspectores hablen tal vez un segundo idioma?**

**Rodrigo:** Lo que pasa es que en el mundo marítimo hay idioma inglés estandarizado, hay manuales. O sea, por ejemplo, uno puede hablar español y todo, pero en el mundo marítimo, la Organización Marítima Internacional, oficializa el inglés. Yo marino navegando, tengo que comunicarme o inglés o en el idioma mío. Ahora, si se sube a un barco chino y sabe chino, ok, conforme. Pero, la Organización Marítima Internacional, las reglas mundiales marítimas reconocen el inglés; y hay un manual estandarizado donde dice cómo decir hola, y te lo escribe “hola” y yo te digo “hello”, pero en el manual te escribe hasta cómo pronunciar.

**Es bien detallado entonces.**

**Rodrigo:** Si todo. No es que la persona no sepa inglés. Un buque para que navegue en el exterior, tiene que tener un certificado internacional con el idioma estandarizado inglés y no hay problema.

**Lars:** Yo creo María Jesús, que tienes que dividir el trabajo en tres bloques para que no se te pase nada. Primero la preparación para la inspección, ya eso se hace en CCAMLR, se juntan, dicen ya el próximo año vamos a pescar tanto, porque el comité científico estableció tal cuota,

se establecen los buques que van a pescar, listo. Ya, después la inspección propiamente tal y después qué pasa después de que se hacen las inspecciones. Eso no lo hemos conversado.

### **¿Qué pasa después de la inspección?**

**Rodrigo:** Después de la inspección, depende. Si se encuentra algo grave, como pesca ilegal o algo muy raro.

**Lars:** ¿Han encontrado cosas notoriamente raras?

**Rodrigo:** No, no hemos encontrado cosas notoriamente raras en CCAMLR. Cuando pasa eso qué se hace. El buque está acá, por ejemplo, en la Antártica y el buque tiene que urgentemente mandar un mensaje al mando para que nos llegue a nosotros como departamento de pesca de la dirección de intereses marítimos y entregar esa información al Ministerio de Relaciones Exteriores para hacer las denuncias correspondientes al país y a CCAMLR. Entonces, uno qué es lo que hace, uno dice, encontramos el buque tanto de bandera Rusa pescando krill en una zona no autorizada y eso se informa altiro cosa que el Estado se comunique con el buque y le diga oiga que está haciendo Ud. ahí salga de inmediato. Pero independiente de la reacción inmediata, uno hace un informe que presenta en estas reuniones en los comités, que uno lo presenta antes, entonces, por ejemplo, ¿te acuerdas que te dije antes que había un plazo para presentar los *papers*?. Nosotros todos los años presentamos informes de “inspecciones CCAMLR Chile, documento CCAMLR XXX de Chile”, y se manda y decimos bueno durante este periodo nosotros hicimos seis avistamientos y cinco inspecciones, el avistamiento es cuando se llama por radio y se preguntan las cosas, se toman foto y todo y ahí queda; y lo otro, es cuando tú haces inspección, cuando vas con la partida, te subes y verificas. Haces el informe, nosotros fuimos a inspeccionar a tal barco, el capitán se portó bien, etc., se adjuntó el formulario. Ahora eso se manda con tiempo y además la apreciación, “bueno y en general se observó que el buque está operando sin ningún inconveniente, etc.” pero si hay observaciones los países que están afectados, tienen que preparar su respuesta para la reunión. No es que te manden una respuesta

antes. Ahora, en caso de esto, si es una emergencia, claro uno le avisa a ese país, le avisa a CCAMLR, y uno cumple con avisarle para que solucione el problema en el momento si es que grave, pero nosotros lo reportamos en el pleno y eso pasa al comité de cumplimiento y se transforme posteriormente en una falta grave y se le aplica la sanción que corresponda.

**¿A Chile le han hecho observaciones en CCAMLR?**

**Rodrigo:** Si nos han hecho pero han sido leves. Hubo una que recuerdo que fue más o menos media, pero no han sido graves desde el punto de vista propiamente tal, o sea, creo que en una se había quedado una amarra plástica en el barco.

**A propósito de las nuevas tecnologías, ¿Qué opina, por ejemplo, del caso del barco ruso que fue inspeccionado por un dron? y en base a eso hicieron un informe.**

**Lars:** Los rusos dijeron que eso no era un medio válido para inspeccionar.

**Rodrigo:** En realidad no es un medio válido.

**O sea si no se establece una medida CCAMLR indicando que es válida la inspección realizada a través de drones o x tecnología no vale.**

**Entrevista a Paola Arroyo, Asesora del Departamento de Pesca, Acuicultura y Recursos Marinos de la Dirección de Intereses Marítimos y Medioambiente Acuático de la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante (Realizada 27 de septiembre de 2022)**

**¿Cómo nace la CCAMLR?**

Cómo nace. En la Antártica hay actividad pesquera y siempre ha existido actividad pesquera y no sé si te explicaron en la entrevista que el krill es un recurso pesquero que es la base de la cadena trófica en el ecosistema marino antártico. Entonces ¿Cómo nace? porque había captura de krill en la Antártica, pero no había una regulación de la actividad pesquera. Entonces los informes que salían al Tratado Antártico daban cuenta de que había una actividad importante sobre el recurso krill -que es la base de la cadena trófica- y no estaba regulado. ¿Qué pasaba si no regulábamos la actividad pesquera del krill?, la biomasa del recurso iba a descender y el krill como es la base, se lo comen las aves, las focas, las ballenas, entonces iba a quedar el descalabro mientras subíamos la cadena trófica. Entonces dijeron sabes qué necesitamos regular la actividad pesquera del recurso krill en la Antártica para mantener el equilibrio ecosistémico. Así nace, pero... el krill no es el único recurso importante, entonces se dieron cuenta de que también estaba el bacalao y que estaba otra especie que se llama “el draco”. Entonces, así nace la CCAMLR, vamos a ordenar la actividad pesquera en la Antártica con un enfoque ecosistémico. No nos cerramos a la actividad pesquera, pero esta va a ser regulada. Siempre con la mejor información científica disponible.

Entonces, en CCAMLR existe un comité científico que se encarga de evaluar la condición de los recursos en, no sé si tú has visto el área de CCAMLR, tiene áreas y subáreas, están las grandes áreas que son las 88, las 48, las 58; y subáreas que son 48.1, 48.2, 48.3. ¿Por qué? Porque tenemos distintas condiciones oceanográficas y al tener distintas condiciones, los recursos están en distinta condición también. Entonces cuando se establecen medidas de conservación, yo puedo establecer medidas en toda el área o puedo establecer medidas específicas en una subárea; y puedo cerrar por ejemplo, la 48.3 a la captura de peces. Hay medidas que son generales, por ejemplo, el uso de un posicionador satelital es transversal a todas las áreas, tener una licencia de pesca, transversal a todas las áreas, pero cerrar un área para la captura de peces puede ser específico para una subárea. Entonces así funciona. También hay

medidas específicas para recursos, tenemos medidas específicas para bacalao, medidas específicas para krill y medidas específicas para draco.

Entonces, en ésta gran área ¿Dónde van nuestros buques a fiscalizar? A la 48.1 pero podrían hacerlo a cualquier área. Cuando tú tienes un inspector CCAMLR ese inspector es del convenio y el Estado del Pabellón se tiene que preocupar de que su inspector esté capacitado para inspeccionar cualquier área, porque como lo decíamos, hay áreas específicas para algunos sectores. Entonces, lo que nosotros tenemos que preocuparnos es que a donde va nuestro inspector tiene claro cuáles son las medidas que rigen para esa área. Ahora, por tema de autonomía de nuestro buque, el área de inspección es sólo la 48.1 pero lo podría hacer en cualquier área y nuestro buque, tenemos hoy día un buque pesquero chileno que va a pescar, que pesca krill y él puede moverse según las licencias que se le otorguen. Entonces más o menos así funciona.

### **¿Cómo se designan los observadores o los inspectores en CCAMLR?**

Es el Estado del Pabellón quien decide quienes van a ser sus inspectores. Según la realidad que tienen. En nuestro caso, por qué es la Armada, porque nosotros “La Armada” tiene buques que participan de la campaña antártica todos los años y son los que bajan. Entonces ¿Cómo los designamos como Estado? Es, nuestros buques Armada, que participan de la campaña antártica van a ser las plataformas a través de inspectores calificados, ¿Qué inspectores?, los segundos comandantes de los buques. El marinerero Fuentealba que es un OPV, ese buque tiene un rol como más específico, porque no sólo lo hace por campaña antártica, si no que él tiene asignado recursos para hacer, tener bajadas, en temas sólo de fiscalización pesquera. Porque los otros buques lo hacen porque hacen faros y balizas, llevan insumos y en su tránsito ven un barco y pueden fiscalizar. El Fuentealba, además de este tránsito, nosotros lo mandamos al menos una vez a fiscalizar, sólo a fiscalizar. No es que vaya a hacer faros y balizas o vaya a hacer otra actividad. Él va como objetivo a hacer fiscalización pesquera al área. En ese buque está el segundo comandante más el oficial litoral que está a bordo del buque, entonces así funcionamos. ¿Cómo designa el Estado de Chile a los inspectores? A través de sus segundos comandantes.

## ¿Cuál es su rol respecto a los inspectores CCAMLR de Chile?

Yo soy la que hace la instrucción. ¿Cómo funcionamos?, ahora hace una semana atrás salió la orden transbordo que se llama del personal armada, o sea este oficial que hoy día está en esta repartición para el año 2023 se va a ir a este otro lugar. Entonces en esa orden de transbordo yo tengo que identificar, primero, qué buques van a participar de la campaña antártica y luego que oficiales se van a esos buques como segundos comandantes. Entonces una vez que yo tengo identificado a los buques y los segundos de esos buques, tema armada, tomo el celular y por WhatsApp -que es la vía más rápida- empiezo “Hola, soy Paola Arroyo, trabajo en el departamento de pesca de DIRINMAR, y soy la instructora en temas de aguas antárticas del tema CCAMLR específicamente; y usted es el segundo comandante del buque, por lo tanto, usted va a ser designado inspector del convenio, entonces, voy a crear un grupo de WhatsApp para que podamos comunicarnos y veamos cuando vamos a hacer la instrucción”. Así parte, súper informalmente, pero después lo formalizamos por mensaje naval entonces mandamos un mensaje diciéndole a la repartición donde está “Oiga usted tiene este oficial hoy día que se va a este buque y este buque se va a campaña antártica y él va a ser inspector, por lo tanto, necesito que le de permiso en tal fecha para que él vaya a Punta Arenas porque tales días son la instrucción.” Ahí sus mandos autorizan y los chicos viajan a Punta Arenas. La instrucción dura dos días, tenemos el primer día que es una instrucción netamente teórica, que es un mundo súper desconocido para ellos, explicarles qué es CCAMLR, qué objetivos persigue, cuál es la importancia que tiene y cuál es el rol que ellos van a cumplir. Después revisamos exhaustivamente las medidas de conservación que aplican para el área en la que ellos van a estar. Les enseñamos el procedimiento. Lo bueno que tiene CCAMLR es que tiene todo escrito. No da pie a que nuestros inspectores cometan errores, porque me dice desde como yo me comunico como inspector al buque, cuál es el protocolo, o sea, hay un gallardete reconocido internacionalmente, entonces sabe que izando el gallardete los buques de pesca que están en el área saben que en ese buque hay un inspector calificado que en cualquier momento les va a manifestar la intención de visitarlos. Entonces el primer día el protocolo de inspección, revisamos los formularios, cómo deben llenarlos, mostramos ejemplos anteriores, lo que es correcto de lo que no es correcto, cómo tomar los registros, cómo sacar las fotos, toda la información, porque mientras más registro y mayor información tengamos para nosotros es

mejor, sobre todo si se llegara a detectar algún incumplimiento. El segundo día, lo que hacemos con los oficiales es, yo coordino con el taller de redes de la industria y la flota pesquera de los típicos barcos que pueden eventualmente, si bien hoy día tenemos un buque que va a la Antártica, pero hay buques que están capacitados para ir a pescar bacalao, krill. Entonces ¿Qué hacemos?, vamos a bordo, yo concreto y les digo sabes que, nosotros tenemos muy buena relación con la industria también, entonces antes les decimos “mira en esta fecha yo voy a hacer la instrucción, necesito saber si este día yo puedo ir con mi gente a visitar tu buque”, “Si, voy a tener este buque, va a estar a la gira entonces vas a tener que ver cómo llega, o no, lo voy a tener en puerto entonces hay que esperarlo”. Siempre rezamos para que las condiciones en Punta Arenas sean buenas. Entonces con los chicos vamos al taller de redes para que se den cuenta de la dimensión que tienen estas redes, muy grande; y vamos a los buques tipo: un buque tipo bacaladero, un buque krill, estos son buques fábrica entonces procesan a bordo. Revisamos cómo funciona la fábrica, como se puede él comunicar con el observador científico, que cosas le puede preguntar, en el fondo, les enseñamos cómo me subo a bordo, cómo fiscalizo, cómo detecto incumplimientos, cómo tomo los mejores registros, todo. Y cuál es el procedimiento después, o sea yo termino la inspección y ¿qué hago? Tengo aquí un formulario, este formulario a quien se lo mando, cómo lo hago, cómo redacto el informe, entonces les enseñamos todo en dos días, le entra a presión la materia. Por temas de recursos es lo que tenemos; y siempre queda habilitado el WhatsApp. Entonces yo les digo, estén donde estén, ustedes siempre van a tener teléfono satelital y sí, los chicos me han llamado cuando han tenido dudas. Yo les sigo, es preferible que me llamen y que no cometan algún error o algo que no esté permitido, porque cualquier cosa que nosotros hagamos tiene repercusión internacional.

### **Como Estado de Chile.**

Sí, no es Juanito Pérez, ni soy yo, ni siquiera es el departamento de pesca. Acá el Estado de Chile es el cometió un incumplimiento o hizo algo indebido, entonces, hay que tener también mucho cuidado en cómo procedemos. Nos han pasado cosas, COVID, ejemplo, año 2020 primer año de pandemia. Mis inspectores estaban calificados, el buque bajó, llegaron a una zona de pesca, estaba la flota, los buques en su mayoría se dejaron inspeccionar y los noruegos dijeron no. “No, no me voy a dejar inspeccionar porque estamos en una pandemia, no sabemos en qué

condición están sus inspectores, si se llega a contaminar alguien de mi tripulación es nefasto, entonces usted entiéndame”, “Por supuesto”. Esto queda todo grabado.

**¿Grabado por voz? porque Don Lars me señaló que las inspecciones también quedaban grabadas por video.**

Si también puede ser cuando están a bordo. Pueden llevar una go pro, una cámara, pueden sacar una foto, ahí vamos a ir viendo.

Los noruegos, entonces, no quisieron ser inspeccionados. Cuando nosotros hicimos el informe de inspección, dejamos constancia de aquello, la reunión fue online, pero lo presentamos igual, en ese momento los noruegos tomaron nota. Terminó la reunión, esto es a fines de octubre, principio de noviembre, sigue el año, la temporada de pesca y en marzo la Cristine con el Embajador Berguño nos dicen “Sabes que los noruegos quieren una reunión bilateral para que les expliquen cuál es el procedimiento de inspección porque no quieren volver a pasar por esta vergüenza en la próxima reunión. Nuestra inspectora del litoral, teníamos una chica a bordo del Fuentealba, hablé con ella y coordinamos una reunión por videollamada. Ella se lució con su presentación, los protocolos, cómo lo hacían con las cuarentenas, tenía fotos, todos súper bien. Y los noruegos nos dijeron ya ok, dado que esto está súper controlado nosotros nos vamos a dejar fiscalizar. Esto fue en marzo. Luego llega la nueva temporada en el año 2021, llega el Fuentealba a zona de pesca y no quieren los noruegos dejarse inspeccionar, fue en el mes de mayo. Queda registro, la Paula grababa todo, entonces cuando ella hace su informe transcribe la que está escuchando, todo lo que dijo el capitán del buque, lo dejamos consignado nuevamente, se hace nuevamente online la reunión y se vuelve a informar que los noruegos no se dejaron inspeccionar a pesar de que habíamos tenido en marzo una bilateral y ahí en la comisión ya se genera una alerta. Entonces fue como ojo, porque si bien estos son acuerdos de buenas intenciones, ya es segunda vez que lo haces, y puede tener esto consecuencias para tus buques, así que tienes que ser más cooperativo. Porque estos acuerdos funcionan en base a la cooperación de los Estados. Así que este año no tuvimos ningún problema, fue una temporada bien exitosa.

Nosotros tenemos... ¿Cómo saber cuándo el buque baja?, puede bajar cuando quiere, pero siempre la idea es que el buque baje cuando está la actividad pesquera, es decir, está la flota

operando. Entonces hemos sido como bien asertivos porque, dentro de las medidas de conservación hay una que tiene que ver con las notificaciones de captura de los buques. Los buques tienen que informarle a la secretaría, puede ser directo del buque a la secretaría o directo del buque al Estado del Pabellón y el Estado del Pabellón a la secretaría del consumo de la cuota, porque hay una cuota limitada para cada área. Entonces la secretaría nos manda regularmente cómo va el consumo de la cuota en la subárea y el INACH por su parte hace una proyección, que nosotros también la podemos hacer. Entonces sabemos que si hay doce buques y esta es la tasa de captura más o menos diaria, llevan el 80% y esa es la curva, debería cerrarse aproximadamente en tal fecha. Como la INACH también va sacando el cálculo, nosotros tenemos una fecha estimada de cuándo podría cerrarse la temporada de pesca. Lo hemos hecho -inspeccionar- en la mitad, cuando está full la flota operando y un año lo hicimos cuando se iba a cerrar y les dijimos sabes qué de aquí a una semana se va a cerrar así que traten de que el Fuentealba baje y justó el Fuentealba bajó cuando se había cerrado la cuota de pesca y la secretaría notifica y dice a partir de esta fecha ya no puede haber flota en el área, porque se consumió la cuota de este año. El Fuentealba bajó y había un barco Chino, entonces nosotros lo informamos y los chinos después tienen que mandar una nota excusándose. Entonces es muy bueno, porque se dan cuenta que estás en el área.

### **El sistema funciona.**

Sí, el sistema funciona. He ido con mis inspectores, he tenido la oportunidad de ir el año 2017. Ahí me embarqué en el Fuentealba e iba a ver cómo hacían su trabajo los inspectores. Así que estuve en el área viendo cómo los chicos hacían su fiscalización, porque éste es un proceso de mejora continua, o sea, no todo es perfecto, los chicos igual tienen dudas a veces, porque no es su negocio. En otros países hay inspectores que son eternos y su trabajo es ser inspector y nada más. Mis inspectores cambian todos los años, entonces, además tengo inspectores dos años y cuando ya se sienten seguros se tienen que ir, entonces si tú me preguntaras ¿Cuál es la debilidad que tu vez? yo te diría que es esa.

### **Un equipo más estable tal vez.**

Sí, porque vas ganando experiencia y la práctica hace al maestro finalmente, y puedes tener un ojo más sensible y vas detectando más cosas que en una bajada no las vas a percibir. Los buques son generalmente los mismos los que van a pescar, las mismas banderas, los mismos nombres, los capitanes ya saben, están preparados para cuando nuestro buque vaya a inspeccionar.

### **¿Cómo es el proceso de fiscalización en terreno?**

Pueden ser dos cosas, el subirme efectivamente a bordo y hacer visita de inspección y llenar el formulario, pero si las condiciones no lo permiten, si el buque va a otra tarea más urgente y no tiene tiempo para subirse a bordo, también nosotros tenemos lo que se llama registros de avistamiento, que también sirven y son reconocidos por la CCAMLR.

**Esos registros de avistamiento ¿tienen que constar solamente en el radar del buque?, porque, por ejemplo, hay cámaras...**

El radar del buque donde estoy viendo el buque, si lo veo en visual, fotos en visual.

**Pregunto porque recuerdo el caso del buque ruso con la fiscalización que le hizo Nueva Zelanda a través de un dron y los rusos señalaron que no era un método válido para inspeccionar porque no estaba contemplado como tal en CCAMLR.**

Eso fue por una exploración aeromarítima que hicieron los neozelandeses y también ese es un tema no menor. Entonces, retomando con los avistamientos, no me puedo subir, lo veo en mi radar, lo veo en mi sistema, saco fotos, lo veo en visual, saco foto, ¿lo puedo interrogar? Sí, pero aquí hay un tema. Las interrogaciones radiales propiamente tales no están reconocidas propiamente tales por la CCAMLR como un sistema efectivo de fiscalización de monitoreo y vigilancia. Entonces si contestan, nosotros lo hemos hecho y no han colocado objeciones, pero, por ejemplo, este año nosotros fuimos con el almirante a una reunión de la sección nacional, en la que tuvimos un taller en el que nosotros hablábamos cuáles eran las tareas que nosotros teníamos como institución y qué veíamos como fortalezas, debilidades y cómo podríamos mejorarlo. Una buena iniciativa sería proponer que todo lo que es exploración aeromarítima a

través de aviones sea reconocido por la CCAMLR como sistema de monitoreo válido. Porque hoy día te lo pueden cuestionar y puede quedar en nada. Entonces eso es súper importante.

### **Y Retomando en las inspecciones realizadas a través del radar, ¿Cuáles son los pasos que siguen?**

Bueno es un registro de avistamiento, yo veo al buque cierto, le saco foto a mi radar; si lo tengo en visual le saco foto al buque. Hoy día 27 de septiembre a las 11.00 Am vi a este buque, de ésta bandera, de este nombre, ¿me contacté? Sí/no, ¿con el capitán? si/no, ¿me dijo que estaba haciendo?, estaba pescando, estaba navegando. La mayor cantidad de información posible, lo registro y lo mando. ¿Por qué sirve a pesar de que no me subí?, porque estos buques dentro de las obligaciones que tienen que cumplir en las medidas de conservación está tener a bordo un posicionador satelital que no es lo mismo que un AIS, es un VMS.

### **¿Qué es un AIS?**

El AIS es un equipo que los buques lo tienen a bordo por decirlo de una manera voluntaria que tiene que ver con búsqueda y salvamento, como por seguridad del buque. Para evitar colisiones, yo puedo ver donde hay otro buque, identificar al otro buque, si mi buque se hunde, acá nosotros tenemos en la otra dirección que es la Dirección de Seguridad de Operaciones Marítimas, si ese buque se hunde y deja de emitir su señal de AIS, se genera una alerta, búsqueda y salvamento, el AIS tiene ese fin. Que también en los foros internacionales se ve mucho este tema porque quieren usar muchas veces el AIS como un sistema de monitoreo, control y fiscalización. No para temas de búsqueda y salvamento, si no que cumpla este otro rol. Nosotros lo ocupamos mucho para la flota extranjera, pero su esencia no es la fiscalización.

### **¿El sistema VSM sí entonces?**

El VMS sí. Nuestra flota nacional tiene VMS por normativa nacional, con una frecuencia de transmisión “x” y a nivel internacional, estas organizaciones nacionales de pesca, si bien

CCAMLR no es una ORP, porque nace antes del concepto, no sé si tú has visto el tema del acuerdo de Nueva York, las organizaciones nacionales de pesca, la CONVEMAR. Estos “Club de Toby” que protegen áreas, ya sea de altamar o en este caso de la CCAMLR, se llaman organizaciones regionales de pesca y son espacios marítimos de alta mar, donde hay actividad pesquera de distintas flotas y esto se genera como un “Club de Toby”, nos organizamos como Estados para tener una pesca sustentable y ordenada y en base a cuotas y todo lo demás. Hoy día la libertad de pesca no existe propiamente tal, porque todo está regulado por las organizaciones regionales de pesca y CCAMLR funciona como una organización regional de pesca, porque tiene cuota, tiene medidas de conservación, pero en esencia no es una ORP, porque CCAMLR nace antes de la concepción de una organización regional, fue mucho más visionaria, muchísimo más visionaria. Se ordenó antes del concepto de estas organizaciones regionales de pesca. A dónde voy... En estas medidas de conservación se establece un sistema de monitoreo, control y vigilancia remota a través de estos VMS, un posicionador satelital que emite una señal satelital a una central de monitoreo, que en la mayoría de los casos la tiene los Estados del Pabellón de esos buques y para el caso de estos acuerdos internacionales, estos acuerdos tienen una secretaría que está en algún lugar del mundo, que para el caso de la CCAMLR está en Australia, y ahí hay una secretaría con una pantalla donde ve a través de VMS dónde está emitiendo la posición el buque. Entonces cuando yo Estado de Chile tengo mi buque chileno pesquero, el “*Antarctic Endeavour*”. Cuando mi buque chileno pesquero va a pescar va a pescar a la CCAMLR, cuando ingresa a CCAMLR, yo Estado de Chile le mando un correo a la secretaría y le digo “Mi buque *Antarctic Endeavour* hoy día 27 a esta hora UTC ingresó al área 48.1” y luego, si mi buque se mete al área 48.2 yo le mando un correo a la CCAMLR y le digo “Ahora pasó a la 48.2” y si mi buque sale, le mando otro correo indicando que salió. Yo tengo 24 horas para hacer esa notificación a la secretaría, ¿Por qué?, porque la secretaría también lo ve, porque es la forma que tiene de cruzar información. Ahora bien, si yo tengo un buque que está en la Antártica viendo el *Antarctic Endeavour* hoy día 27 y yo como observador lo veo y lo notifico, la secretaría hace un triple chequeo, porque dice, ah el buque entró tal día, mi última posición hace una hora fue en este lugar y este buque que está en el área, lo está viendo en este lugar. Es todo coherente, se cruza la información. Porque si ese buque lo viera a una distancia de una milla de diferencia, entonces su posicionador satelital no tiene la precisión que necesita para emitir la posición donde está. Entonces sirve, o si mi buque lo ve y lo informo y

la secretaría no lo ve y yo nunca lo registré es porque ese buque tiene el equipo apagado. Está en un incumplimiento. Entonces hay distintas formas de ir midiendo y monitoreando la actividad que hacen los buques en el área.

**En relación a lo que usted me dice, ¿No sería tal vez una propuesta interesante proponer esta medida de inspección a través de radio que sea reconocida oficialmente?**

Sí, de todas maneras. De hecho nosotros en esta reunión, porque nosotros todos los años sacamos un *paper* de las inspecciones del Estado y lo presentamos en la reunión y luego de la presentación nosotros queremos hacer un *statement*, una propuesta donde digamos que vemos con buenos ojos que se implementen nuevos sistemas de monitoreo y control como son las exploraciones aeromárítimas o con otros medios tecnológicos que permitan dejar registro de lo que está pasando en el área cuando los buques no pueden ir. El tema es que para que tu llegues a eso, van a pasar tres años, entonces tú ya tienes que empezar a meter de a poquito la idea, a sensibilizar a hacer bilaterales, hasta que llegues a proponer una medida que diga sabes qué esto es lo que nosotros necesitamos para avanzar en este tema. Siempre ¿quiénes son la piedra en el zapato?, los rusos y los chinos.

**¿Hay diferencias entre inspecciones realizadas en puerto y en mar?**

Sí, absolutamente. Totalmente distintas. Primero, las inspecciones en mar, ya sabes, es tarea de la armada. Ahora bien, el inspector se debe limitar sólo a la comprobación del efectivo cumplimiento de la medida.

**¿En puerto o en mar?**

En los dos. El inspector CCAMLR es sólo verificar el efectivo cumplimiento de la medida. Voy al área 48.1 ¿Cómo lo hago con los inspectores?, porque el libro de las medidas de conservación es enorme, son muchas. Entonces cuando yo llego donde los chicos y les digo éste es el manual del inspector, se vuelven locos y me dicen “yo cómo me voy a aprender todo esto”, y yo les digo tranquilos, tranquilo porque yo tengo una licencia de pesca, que la tiene que emitir la

subsecretaría al *Antartic Endeavour* para pescar krill y en algún momento nuestros buques van a pescar krill, bacalao, draco; entonces la misma licencia, la autorización de pesca te dice que medidas debe cumplir el buque.

¿Son distintas? sí son distintas, las inspecciones en puerto te decía, tengo que ver en qué área estoy, que recursos hay, hay medidas que son transversales, lo que decíamos, el uso del VMS, lo primero, lo básico, yo siempre les digo; partimos conversando, cuando usted se sube a bordo del buque y le pide la licencia al buque, es lo básico. De hecho hay muchas medidas que dicen “Una vez que el inspector ha revisado la licencia, entonces...”

### **¿Y esa licencia quien la emite?**

La emite el Estado del Pabellón. Es una resolución que en el fondo lo que hace es autorizar al buque “*Antarctic Endeavour*” a pescar en el área 48.1, recurso krill, con red de arrastre de media agua, en la temporada de pesca de 2022. Es lo básico, todo buque que va a pescar al área tiene que tener una licencia de pesca emitida por el Estado del Pabellón, que se traduce en una resolución de su autoridad pesquera. Entonces, en las reuniones se definen los buques que van a ir a pescar, en el caso de Chile este buque (*Antarctic Endeavour*), los uruguayos si tienen, los chinos, los rusos. Yo voy a la página y sé.. que es lo otro que yo le digo a los chicos, usted va a ir a la 48.1, revisemos que buques tienen autorización para ir a la 48.1, ah ya los noruegos, los chinos, los uruguayos, etc. Esos son los buques, si usted encuentra un buque con otra bandera está en incumplimiento. Entonces, uno va haciendo los filtros, y va diciendo esto se puede, esto no se puede.

Son distintas las inspecciones en puerto y en mar. ¿Quién hace las inspecciones en mar?, la Armada, ¿Quién hace las inspecciones en puerto?, el Servicio Nacional de Pesca.

El Servicio Nacional de Pesca es quien hace las inspecciones en puerto, pero aquí es en base a dos acuerdos internacionales, no sé si tú ¿Has escuchado del acuerdo FAO, Estado Rector del Puerto?

**No.**

Ya, porque hay dos, una para temas de seguridad y uno para temas pesqueros. Es un acuerdo internacional, que en el fondo hace o establece una política de uso de puertos para los Estados, para que tú a tus puertos no dejes ingresar buques ilegales en las *black list* que se llaman. Entonces Chile tiene firmado este acuerdo de Estado Rector del Puerto, por lo tanto, cualquier barco pesquero que ingrese a nuestros puertos, debe ser autorizado por el servicio nacional de pesca y deben cumplir una serie de requisitos mínimos: un posicionador satelital, ¿Por qué?, para que yo vea que ese buque no está pescando dentro de mi zona económica exclusiva, por ejemplo. Cuando SERNAPESCA lo va a fiscalizar, lo fiscaliza de acuerdo al Anexo E del acuerdo FAO que la licencia de pesca... vamos otra vez a lo mismo, la licencia de pesca. Como generalmente son buques fábrica, cuántos tienen a bordo, ellos tienen factores de conversión, si viene el pescado eviscerado, sin cabeza, sin cola, si viene en lata, si viene hecho harina el recurso. Entonces en el fondo se preocupan de que los buques pesqueros que ingresan a tus puertos no hayan estado involucrados en actividades ilegales y que estén cumpliendo con lo que establece el acuerdo. En el fondo, que efectúan una actividad pesquera de manera responsable y que están comprometidos o forman parte de organizaciones que pertenecen a estas organizaciones de pesca. Entonces en Punta Arenas llegan los buques que han operado en la Antártica son fiscalizados por el Estado Rector del Puerto, pero además por las normas de la CCAMLR.

¿Cuál es el recurso más cotizado en la Antártica hoy en día y el que más sufre de pesca ilegal?, es el bacalao; y por ese recurso hay muchas medidas adicionales. Por ejemplo, todos los buques, independiente de si son pesqueros o industriales, o pesqueros artesanales que no vayan a pescar a CCAMLR pero que pesquen bacalao, cualquiera, tiene que tener un posicionador satelital. De Chile no puede salir ningún bacalao, porque el buque va a pescar bacalao, si es artesanal tiene un posicionador satelital igual, si es industrial también y SERNAPESCA certifica esa captura, vale decir, que esto que va a ser exportado - porque un 99,9% se va-, este bacalao que se va a ir fue capturado conforme a la norma internacional, no proviene de pesca ilegal, en un área autorizada. Entonces el bacalao es un recurso que tiene un tratamiento especial porque es un recurso que ha sido muy vulnerado. Entonces en Punta Arenas con mayor razón, si ha pescado en la Antártica es más estricto el procedimiento. ¿Quién fiscaliza en puerto? El Servicio Nacional de Pesca, hace la certificación de captura si es de bacalao y lo fiscaliza de acuerdo al anexo del acuerdo FAO. Entonces son distintas las fiscalizaciones. Se tienen que preocupar

también de que tengan el posicionador satelital. Cuando yo inspecciono en mar lo primero que me preocupa es la licencia. Cuando yo me bajo del Fuentealba y voy en el zodiac al buque que voy a fiscalizar de qué me preocupa: de que tiene la señal de llamada, de que tiene el nombre claro, de la estructura y empiezo a sacar fotos, yo les digo a los chicos, desde que ustedes se suben al zodiac empiezan a sacar fotos. Voy a subir a Eu Sun Ho que es un buque chino, ¿Se ve el buque claramente? se ve, me subí, ¿Qué le pido primero?, la licencia de pesca, voy anotando en el formulario, ¿a qué hora me subí? a las 11:20, ¿El capitán está de acuerdo? Sí, ¿Cómo se llama el capitán? y nombre del capitán, foto. Tengo la licencia de pesca, foto. Oiga usted tiene que tener un posicionador satelital, ¿Dónde lo tiene?, saco foto. Usted tiene que hacer notificaciones de captura, porque la secretaría nos va informando la cuota de consumo del recurso, ¿Lo hizo?, sí lo hice, por correo electrónico. ¿A quién le notificó al Estado del Pabellón o a la secretaría directamente?, le notificó directamente a la secretaría. ¿Puedo ver los últimos registros? Sí claro. Foto. Ya llevo más del 50% de la cuota de consumo, le corresponde informar una vez a la semana, ¿tiene los registros?, sí aquí los tengo. Su licencia dice que usted está autorizado a pescar krill, ¿Podemos bajar a las bodegas?, por su puesto. y Así voy fiscalizando. Y él va viendo, yo le digo si para esa área aplican cuarenta medidas, usted no se preocupe de fiscalizar las cuarenta, pero si va a fiscalizar ocho usted esas ocho las fiscaliza bien. ¿Tiene observador científico a bordo? Sí, ¿Puedo hablar con el observador? Sí venga. ¿Que ésta haciendo? ¿Podemos ir al laboratorio? Sí. Aquí estoy viendo la situación del recurso porque se hizo un lance. ¿Tiene su acreditación de que usted es el observador científico? Sí. Le voy a tomar una foto.

### **La figura del observador científico, ¿De dónde nace?**

Acuérdate lo que partimos diciendo, la CCAMLR no se cierra a la pesca. Es una pesca sostenible, sustentable, amigable, cierto, sin generar un descalabro en el sistema marino; y es siempre con la mejor información científica disponible, o sea, establezco una cuota en base al estado o situación del recurso. Por lo tanto, necesito saber cuánto hay y en qué condición está. ¿Y por qué a veces se cierra un área específica a la captura de peces?, porque en esa área específica hay muchos juveniles y no hay ejemplares adultos, por lo tanto, tengo que darles tiempo a esos juveniles de tener su primera madurez sexual para que dejen descendencia en el

área. ¿Cómo obtengo la información científica entonces?, gracias a los buques que van a pescar a las áreas y ¿Cómo puedo obtener la información científica? a través del observador científico, Entonces ¿Qué hacen? se hace un lance en un área que queda registrada.

### **¿Qué es un lance?**

Un lance es cuando el buque tira o la línea de anzuelos o la red, sube la captura y saca una muestra. Me voy al laboratorio y veo el krill, el bacalao, si es un ejemplar adulto o juvenil, en qué condición está. Por ejemplo, si eso un gran esfuerzo de pesca, es decir, arrastró muchas horas y sacó muy poco recurso, entonces la biomasa no es abundante en esta área, ¿Por qué? porque hay pocos ejemplares, hizo un gran esfuerzo pesquero y no tuvo los resultados esperados. Entonces, para tomar las decisiones, necesito la mejor información científica. Si estoy en un laboratorio en Australia o aquí en Chile y no sé cómo están pescando en los buques no puedo obtener esa información. ¿Cómo lo consigo?, tengo que llevar gente a bordo que haga estudios. Todos compartimos información, el comité científico de la CCAMLR recopila toda esta información y se discute en la reunión CCAMLR del año. Entonces ¿Cómo funciona la CCAMLR la reunión internacional?, dura dos semanas y la primera semana sesionan en paralelo, el comité científico, el comité de finanzas y el comité de cumplimiento. En la segunda semana se toma el trabajo previo que hicieron los comités, se analizan y se toman decisiones. Entonces claro que es importante.

Siempre se ha discutido cuál es el rol del observador científico. ¿Por qué?, por la seguridad del observador científico. Por qué ha ocurrido que se han perdido observadores científicos de los buques a Estados Unidos le pasó que perdieron dos observadores científicos hace dos años atrás. ¿Por qué?, porque el observador científico muchas veces no se restringe a la toma de data científica, porque si ellos ven algún incumplimiento lo reportan igual. A nosotros nos pasó, nosotros teníamos un buque pesquero chileno que era el Betanzo, que pescaba bacalao; y en una temporada de pesca las medidas son muy estrictas, sobre todo cuando tu capturas bacalao porque el bacalao es una línea con muchos anzuelos, y en cada anzuela va una carnada, que generalmente es una anchoveta, un pescado chico. Entonces tú tienes que tener buenas prácticas para ejercer la actividad y hay una sensibilidad con las aves marinas también. las aves marinas comen anchovetas, entonces hay que tener mucho cuidado con las horas luz que tu calas, es

decir, metes al agua el aparejo de pesca y en qué momento tu viras, hay que tener mucho cuidado por el tema de las aves. Entonces, ¿Qué hizo nuestro buque?, hizo caso omiso a las horas luz y al momento de virar, o sea, de recoger su línea con anzuelos, porque tu comprenderás que, si tengo dos mil anzuelos, no vienen dos mil bacalaos, van a venir anzuelos que quedaron sólo con la carnada. Entonces, ¿Qué pasó?, que cuando viraron venían cuarenta pájaros enganchados, porque quisieron comerse las anchovetas y eso lo dejó registrado la observadora científica, que era una chica de otra nacionalidad pero que estaba a bordo de este buque chileno. Hizo su informe científico, pero también reportó este incumplimiento que era mayor. De las especies más protegidas en la Antártica, bueno... todas las aves están protegidas pero la número uno son los albatros, y después vienen los petreles y nuestro buque traía veinte petreles entonces fue terrible. ¿Por qué? porque este tipo de incumplimiento que es mayor, lo reporta la observadora científica y Chile queda con un incumplimiento mayor y eso ¿Qué le puede costar al buque?, no tener una licencia para el año siguiente para ir a pescar al área. Lo peor que le puede pasar a un buque es quedar en la lista negra de buques ilegales internacionales, porque no lo van a recibir en ningún lado. Entonces, el comité de cumplimiento ¿Qué hace? evalúa el cumplimiento de los Estados. A nosotros hace aproximadamente un mes nos llegó el informe de la CCAMLR, tenemos hoy día cuatro incumplimientos como Estado de Chile. Nosotros tenemos uno por demorarnos tres horas en notificar un movimiento de nuestro *Antarctic Endeavour*; y SERNAPESCA tiene incumplimientos que tienen que ver con inspecciones en puerto, porque ellos por estos temas tienen que mandar dos certificaciones, la certificación de captura del bacalao, o sea que el bacalao es legal y el informe de inspección en puerto y lo que hizo SERNAPESCA en uno de sus incumplimientos que tiene como sesenta días de retraso es que mandó la certificación del bacalao, pero nunca mandó el informe de inspección en puerto. Entonces la secretaría nos dijo oye tengo cincuenta y ocho días de retraso del informe de inspección de este buque, porque las llamó la atención que tenían la certificación de captura del buque para esa pesquería que era bacalao, pero dónde estaba el informe de inspección, esas cosas tienen que ir de la mano. Entonces son distintas las inspecciones en puerto que en mar.

### **Para cerrar el tema del observador científico...**

Los prepara la INACH.

### **Pero normativamente ¿Está consagrada esa figura en la CCRVMA o no?**

Sí, incluso dice el porcentaje de cobertura de observación científica a bordo de los buques. Era 100% bacalao y 50% krill y eso después fue hace un tiempo, ahora tienen 100% los dos. Significa entonces, yo me subo a bordo de un buque que pesca bacalao y tiene que tener sí o sí un observador científico.

### **¿Es un requisito entonces?**

Es una medida de conservación. El observador puede ser de la misma nacionalidad del buque o de otra, no hay problema con eso. En el caso de Chile es la INACH la que prepara los observadores científicos, pero no hace los cursos todos los años, el curso dura dos o tres días y tienes que tener una carrera de ciencias del mar. Nosotros tenemos observadores científicos por ley nacional de pesca y acuicultura, el 100% de los buques pesqueros industriales tienen que tener observador científico a bordo. Porque recuerda que para calcular las cuotas de pesca y todo eso, necesitas siempre la mejor información científica disponible, que es lo que tienes para ver cuál es la condición del recurso.

Entonces sí hay diferencias entre inspección en puerto e inspección en mar. Los roles son, de nosotros -Armada- la inspección en mar y el Servicio Nacional de Pesca la inspección en puerto.

### **¿Revisan que las observaciones hechas en los informes de inspección hayan sido contestadas o en su defecto corregidas? Esta pregunta apunta a lo que usted mencionada antes respecto a las etapas previas de la inspección y la inspección misma, pero ¿Qué pasa después?**

¿Cómo funciona?, los informes de inspección están en triplicado. Entonces una copia del informe de inspección queda siempre para el capitán del buque, y el capitán del buque tiene un acápite para hacer sus descargos, observaciones, lo que quiera y el inspector también tiene uno, porque en el fondo, el informe de inspección se reduce a marcar espacios de Sí o no, respecto a si cumple o no cumple. Nosotros siempre acompañamos el informe de inspección con un informe hecho por el mismo inspector. En dónde describe con más detalle todo.

¿Cómo funcionamos?, el inspector se capacita, nosotros lo informamos a la CCAMLR, ellos lo publican en la página quiénes van a ser los inspectores para la temporada, los buques bajan, inspeccionan. Las medidas también te dicen cuánto tiempo tú tienes desde que haces la inspección hasta que llega a la secretaría. Entonces nosotros ahí teníamos problemas, porque los buques se iban a Fildes volvían, llegaban a Punta Arenas, mis inspectores lo único que querían era bajarse del barco, rápidamente hacía el informe, lo dejaba en la zona y en la zona decían ¿Qué hago con esto? lo guardo. Mal, teníamos muchos problemas por eso. Entonces ¿Cómo lo hicimos?, mucho más fácil. Mi inspector va a bordo, llena su formulario y le pasa la copia al capitán del buque y saca fotos de todo el formulario que él llenó. Tengo fotos de todas las inspecciones. Cuando llega a puerto lo manda directo a Christine que es la número dos de la Dirección Antártica o a mí, y después ella los manda a la CCAMLR de inmediato. Ha sido la mejor forma. Entonces después el inspector llega tranquilamente, hace un informe más detallado, me lo manda, yo lo transformo en un oficio, se lo mando a la Dirección Antártica y me llaga los formularios en papel, yo tomo todo eso y se lo mando a Christine y ella envía so hacia afuera pero ya con la tranquilidad de que están los formularios a tiempo en la secretaría. Llevamos así como tres años ya.

El inspector tiene derecho a fiscalizar todo lo que quiera, pero yo siempre les digo, si se ponen mañosos los capitanes no fuercen la inspección. Si a usted le dicen, no quiero que tome fotos, usted no toma fotos, pero nosotros podemos exponer que no quiso fotos. Nunca interrumpir una faena de pesca, yo me comunico con el buque y acuerda en qué momento pueden ir a inspeccionarlo. A nosotros nos ha pasado, ¿Puedo ir mañana a inspeccionar su buque? Sí, pero esperemos las condiciones climáticas porque son inciertas, Okey. Por mientras hago un registro de avistamiento. Es flexible.

Si detectó un incumplimiento no le puedo decir al buque que se vaya ni que está en un incumplimiento. Yo lo dejo registrado en mi informe y luego yo lo notifico. Los chicos no han detectado incumplimientos graves nunca, pero nos ha pasado en otros acuerdos internacionales que tú no le dices al buque que se vaya, tú no le dices que está en incumplimiento, siempre es la toma de registros que evidencian aquello. Y eso se va por oficio siempre a MINREL y de MINREL se va a la secretaría y ésta le informa al Estado del Pabellón que está incumpliendo. Hay un período que se llama período intersesional entre una reunión y la otra; y en las reuniones internacionales es dónde se toman decisiones. En el período intersesional es donde realizas tus

descargos “Yo en realidad cometí este error, pero tuve este problema” y se trabaja al respecto. Pero ya definir si es incumplimiento o no en CCAMLR se autodefine no, este es un incumplimiento menor o medio. Y tienes que presentar cuáles son las medidas correctivas para no volver a incurrir en el mismo incumplimiento.

**¿Alguna vez les han negado el acceso a un buque para ser inspeccionado?**

No, la única vez fue en la época de pandemia; y por qué podrían decirnos que no, como dije antes en el caso de que el buque esté en plena faena o por condiciones climáticas, que es por seguridad, siempre prima la seguridad de los inspectores.

**¿Considera que es eficiente el método de fiscalización?**

Sí. Me encantaría que los exploraciones aéreo-marítimas fueran validadas, porque es un sistema bueno de monitoreo. Ya que tenemos un sistema remoto de VMS que es reconocido porque no uno de comunicación radial de un avión a un buque o un avión que tome fotos, registrando la posición, etc. Vienen a complementar y ayudar mucho el controlar cómo se está efectuando la actividad pesquera en el área. ¿Hay problemas? Sí hay problemas, como este acuerdo es tan antiguo funciona por consenso y eso a nosotros nos trae muchos problemas porque los rusos y los chinos son los Estados que se bloquean. Nosotros tenemos un tremendo problema con el área 48.3 porque los rusos quisieron cerrarla a la pesca de bacalao sin la mejor información científica disponible, se tuvo que cerrar; y ahí están los buques ingleses emitiendo licencias y hay buques ingleses hoy día pescando en la 48.3. Entonces la posición de Chile, y es que si el área está cerrada, independiente de la condición de cómo se cerró y no se puede ir a pescar, entonces no vayan a pescar y estos buques deberían ser listados como buques ilegales. Pero los ingleses no van a querer que sus buques queden listados como buques ilegales, entonces ahí hay todo un tema. Es complejo, pero si se tiende a la cooperación. Y se ve que la condición del recurso de krill es una pesquería sana que está con un buen nivel de biomasa, entonces tú vas viendo los resultados positivos si tú ordenas la actividad pesquera en un lugar, si pones cuotas, todas estas medidas que van regulando, ser más selectivo al pescar ayuda a mantener y generar el menor deterioro en el área si al final es eso.

¿Asisten expertos a las inspecciones? Bueno eso lo mencionamos anteriormente a propósito del observador científico. Es un rol que es siempre es muy cuestionado no sólo en CCAMLR, en los otros foros internacionales también. Porque los Estados cuidan mucho la integridad de sus observadores científicos. Como te digo, se han perdido. Entonces ellos deberían limitarse a la toma de data científica y ya. Pero es complejo porque en la esencia del observador científico son educados con una conciencia más medioambiental. Lo otro también que es importantes es que siempre el Estado es el responsable de los buques que enarbolan su bandera y de sus nacionales también, porque a bordo de estos buques ojo. Nosotros tuvimos un caso hace muchos años atrás de un capitán chileno y tripulantes embarcados en un barco ilegal que operaba en la Antártica, que era nigeriano. Entonces, la ley de pesca me permite también sancionar a mis nacionales que a sabiendas se embarcan en buques de pesca ilegal y que es el caso que está pasando ahora en el área 48.3 con estos buques ingleses y tenemos alguna información de la industria que nos dice que podría haber tripulantes chilenos a bordo de esos buques. Tenemos una gran disyuntiva porque hoy día esos buques no son buques ilegales. Están operando en un área en que está cerrada la pesca y que en la reunión internacional vamos a definir si esos buques quedan listados como buques de pesca ilegal o no. Ahora, si queda listado como ilegal a esos nacionales hay que sancionarlos.

### **¿Cuáles son las sanciones?**

Están en la ley de pesca. Dice algo así como “Los nacionales que a sabiendas se embarquen en naves de pesca ilegal serán sancionados con...” eso en relación a CCAMLR y hay otro artículo que dice más o menos “Si algún nacional transgrede una medida de conservación en el mar con un acuerdo internacional será sancionado con...”

## **Bibliografía**

### **1. Libros y tesis**

Armas Barea, C. A y Beltramino J. C (1992) *Antártica al iniciarse la década de 1990. Contribución al 30 aniversario de la entrada en vigencia del Tratado Antártico*. Buenos Aires. Ediciones Manantial.

Auburn. F. M (1982) *Antarctic Law and Politics*. Bloomington. Indiana University Press.

Cardeza Salzmán, Antonio (2011) *El control internacional de la aplicación de los acuerdos ambientales universales*. Madrid. Marcial Pons.

Ferrada Walker, Luis Valentín (2015) *Jurisdicción y Medioambiente en el Sistema del Tratado Antártico*. Tesis Doctoral en Derecho. Santiago, Universidad de Chile, Facultad de Derecho.

Orrego Vicuña, Francisco (1994) *Derecho Internacional de la Antártica*. Santiago. Dolmen Ediciones.

Pinochet de la Barra, Oscar. (1976) *La Antártica Chilena*. 4 Edición. Santiago, Editorial Andrés Bello.

### **3. Artículos académicos**

Berguño, Jorge (2009). “El Tratado Antártico como régimen internacional”. *Diplomacia* N° 120: 23–34.

Berguño, Jorge (2009). “Evolución y perspectivas del Sistema Antártico”. *Revista de Historia Internacional*, N° 39: 70–84.

Carvallo Cruz, María Luisa (2016) “Las Reuniones Consultivas; el *suis generis* Poder Legislativo de la Antártica.”

Cortes Cabrera, Bárbara (2014) “El soft law y su aplicación en el derecho comercial internacional”. *Revista Tribuna Internacional (Universidad de Chile)* Volumen 3, N°6. 55-69.

Ferrada, Luis Valentín (2012). “Evolución del Sistema del Tratado Antártico: Desde su génesis geoestratégica a sus preocupaciones ambientalistas” *Revista de Derecho Universidad San Sebastián* N° 18:131-151.

Ferrada, Luis Valentín (2012) “La Defensa Nacional y su aporte a la Política Antártica de Chile” *Escenarios Actuales* Año 17 N° 3. 29-40.

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

Ferrada, Luis Valentín (2018) “Five Factors that will decide the future of Antarctica”. *The Polar Journal* N° 8: 1, 84 – 109.

Ferrada, Luis Valentín (2019) “Latin America and the Antarctic Treaty System as a legal regime”. *The Polar Journal*, Vol 9. N° 2, 286-299.

Ferrada, Luis Valentín (2021) “Reflexiones sobre el interés común de la humanidad en el 60° aniversario del Tratado Antártico”. *Estudios Hemisféricos y Polares*, Vol 12, N° 1, 58-72

Infante Caffi, Maria Teresa (1992) “El Contexto internacional del Tratado Antártico”.

Manrique Daemish, Ricardo (1997) “La cuestión Antártica: un enfoque jurídico a propósito de los 10 años de actividad antártica peruana” *Agenda Internacional*, Vol 4, N° 9: 15-43.

Mora, Marcial (2019). “El Tratado Antártico”. *Revista Tribuna Internacional*, Volumen 8, N° 16: 1–20.

Urquizar, Pablo y Cortés, Bárbara (2020) “Roles y actores del sector Defensa a la luz de la Ley 21.255, Ley Chilena Antártica”. Revista Tribuna Internacional. Vol 9 N° 18: 81-96.

#### **4. Documentos, informes y páginas web.**

La Comisión (12 de noviembre de 2019) Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos. <https://www.ccamlr.org/es/organisation/comisión> [Consulta: 28.nov.2022]

Medidas de conservación (30 de noviembre de 2021) Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos y Antárticos. <https://www.ccamlr.org/es/conservation-and-management/conservation-measures> [Consulta 28.nov.2022]

Recursos para inspectores (16 de febrero de 2018) Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos y Antárticos. <https://www.ccamlr.org/es/compliance/recursos-para-inspectores> [Consulta: 28.nov.2022]

Sistema de inspección de la CCRVMA (17 de noviembre de 2015). Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos y Antárticos. <https://www.ccamlr.org/es/compliance/sistema-de-inspección-de-la-ccrvma> [Consulta: 28.nov.2022]

Sistema de Observación Científica Internacional de la CRVMA. (17 de agosto de 2021). Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos. [http://www.sernapesca.cl/sites/default/files/mfi\\_30-020-30-150\\_procedimiento\\_inspeccion\\_en\\_puerto\\_a\\_naves\\_extranjeras.pdf](http://www.sernapesca.cl/sites/default/files/mfi_30-020-30-150_procedimiento_inspeccion_en_puerto_a_naves_extranjeras.pdf) [consultado 05. abril.2023]

Texto del Sistema de Inspección de la CCRVMA (13 de diciembre de 2021). Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos y Antárticos. <https://www.ccamlr.org/es/document/publications/texto-del-sistema-de-inspecci%C3%B3n-de-la-ccrvma> [consulta 28.nov.2022]

“Procedimiento de inspección en puerto a naves extranjeras” elaborado por el Comité Nacional de Fiscalización del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo. Disponible en [http://www.sernapesca.cl/sites/default/files/mfi\\_30-020-30-150\\_procedimiento\\_inspeccion\\_en\\_puerto\\_a\\_naves\\_extranjeras.pdf](http://www.sernapesca.cl/sites/default/files/mfi_30-020-30-150_procedimiento_inspeccion_en_puerto_a_naves_extranjeras.pdf) [consulta 05.abr.2023]

## Recomendaciones RCTA

Recomendación I-VI (1961), Canberra, disponible en [https://documents.ats.aq/ATCM1/fr/ATCM1\\_fr001\\_s.pdf](https://documents.ats.aq/ATCM1/fr/ATCM1_fr001_s.pdf)

Recomendación II – IV (1962), Buenos Aires, disponible en <https://www.ats.aq/devAS/Meetings/Measure/21?s=1&from=12/01/1959&to=07/28/1962&cat=0&top=0&type=1&stat=0&txt=&curr=0&page=1>

Recomendación III-II (1964), Bruselas, disponible en <https://www.ats.aq/devAS/Meetings/Measure/29?s=1&from=12/01/1959&to=06/13/1964&cat=6&top=0&type=1&stat=0&txt=&curr=0&page=1>

Recomendación IV – 27 (1968), Santiago, disponible en <https://www.ats.aq/devAS/Meetings/Measure/65?s=1&from=12/01/1959&to=11/29/1968&cat=6&top=0&type=1&stat=0&txt=&curr=0&page=1>

Recomendación VI – 13 (1970), Tokio, disponible en <https://www.ats.aq/devAS/Meetings/Measure/88?s=1&from=12/01/1959&to=10/31/1970&cat=6&top=0&type=0&stat=0&txt=&curr=0&page=1>

Recomendación VI – 12 (1970), Tokio, disponible en <https://www.ats.aq/devAS/Meetings/Measure/87?s=1&from=12/01/1959&to=10/31/1970&cat=6&top=0&type=0&stat=0&txt=&curr=0&page=1>

Recomendación VIII-6 (1975), Oslo disponible en  
[https://documents.ats.aq/ATCM8/fr/ATCM8\\_fr001\\_e.pdf](https://documents.ats.aq/ATCM8/fr/ATCM8_fr001_e.pdf)

Recomendación XIII-3 (1985), Bruselas disponible en  
[https://documents.ats.aq/ATCM13/fr/ATCM13\\_fr001\\_s.pdf](https://documents.ats.aq/ATCM13/fr/ATCM13_fr001_s.pdf)

Recomendación XVI-1 (1991), Bonn disponible en  
[https://documents.ats.aq/ATCM16/fr/ATCM16\\_fr001\\_s.pdf](https://documents.ats.aq/ATCM16/fr/ATCM16_fr001_s.pdf)

### **Resoluciones RCTA**

Resolución 5 (1995), Seúl disponible en  
<https://www.ats.aq/devAS/Meetings/Measure/227?s=1&from=1/1/1958&to=1/1/2158&cat=0&top=0&type=4&stat=0&txt=inspecciones&curr=0&page=1>

Resolución 6 (2001), San Petersburgo disponible en  
[https://documents.ats.aq/ATCM24/fr/ATCM24\\_fr001\\_s.pdf](https://documents.ats.aq/ATCM24/fr/ATCM24_fr001_s.pdf)

Resolución 5 (2004), Ciudad del Cabo disponible en  
[https://documents.ats.aq/ATCM27/fr/ATCM27\\_fr001\\_s.pdf](https://documents.ats.aq/ATCM27/fr/ATCM27_fr001_s.pdf)

Resolución 6 (2005), Estocolmo disponible en  
[https://documents.ats.aq/ATCM28/fr/ATCM28\\_fr001\\_s.pdf](https://documents.ats.aq/ATCM28/fr/ATCM28_fr001_s.pdf)

Resolución 4 (2008) – RCTA XXXI – CPA XI, Kiev disponible en  
[https://documents.ats.aq/ATCM31/fr/ATCM31\\_fr001\\_s.pdf](https://documents.ats.aq/ATCM31/fr/ATCM31_fr001_s.pdf)

Resolución 11 (2012), disponible en  
[https://documents.ats.aq/ATCM35/fr/ATCM35\\_fr001\\_s.pdf](https://documents.ats.aq/ATCM35/fr/ATCM35_fr001_s.pdf)

## Decisiones RCTA

Decisión 10 (2005), Estocolmo disponible en [https://documents.ats.aq/ATCM28/fr/ATCM28\\_fr001\\_s.pdf](https://documents.ats.aq/ATCM28/fr/ATCM28_fr001_s.pdf)

Decisión 5 (2008), Kiev disponible en [https://documents.ats.aq/ATCM31/fr/ATCM31\\_fr001\\_s.pdf](https://documents.ats.aq/ATCM31/fr/ATCM31_fr001_s.pdf)

Decisión 4 (2012), Hobart disponible en <https://www.ats.aq/devAS/Meetings/Measure/514?s=1&from=04/19/2000&to=06/10/2015&cat=6&top=0&type=0&stat=0&txt=&curr=0&page=1>

Decisión 6 (2015), Sofía disponible en <https://www.ats.aq/devAS/Meetings/Measure/611?s=1&from=04/19/2000&to=06/10/2015&cat=6&top=0&type=0&stat=0&txt=&curr=0&page=1>

Decisión 5 (2016), Santiago disponible en [https://documents.ats.aq/ATCM39/fr/ATCM39\\_fr001\\_s.pdf](https://documents.ats.aq/ATCM39/fr/ATCM39_fr001_s.pdf)

## Medidas de Conservación CCRVMA

Medida de conservación 10-02 (2022) “Obligaciones de las Partes contratantes con respecto a las licencias y a la inspección de los barcos de su pabellón que operan en el Área de la Convención” disponible en <https://cm.ccamlr.org/es/measure-10-02-2022>

Medida de Conservación 10-03 (2019) “Inspecciones en puerto de barcos pesqueros con cargamento de recursos vivos marinos y antárticos” disponible en <https://cm.ccamlr.org/es/measure-10-03-2019>

## **5. Entrevistas**

Rafael Castillo (Analista de Temas Antárticos de la División de Relaciones Internacionales de la Subsecretaría de Defensa del Ministerio de Defensa. Inspector por parte de Chile en las expediciones antárticas de los años 2015-2016 y 2017.) en entrevista con la autora realizada en marzo de 2018

Julio Méndez (Director de la Dirección de Antártica del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile) en entrevista con la autora realizada el 29 marzo 2018

Francisco Berguño (Director de la División de Antártica del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile) en entrevista con la autora realizada el 19 de julio de 2022

Lars Christiansen (Jefe de División Antártica Estado Mayor General de la Armada) en entrevista con la autora realizada el 30 agosto 2022.

Paola Arroyo (Asesora del Departamento de Pesca, Acuicultura y Recursos Marinos de la Dirección de Intereses Marítimos y Medioambiente Acuático) en entrevista con la autora realizada el 27 de septiembre de 2022.