

**Boletín N° 1**  
**Abril 2019**

# **CHILE ANTÁRTICO**

**Avances hacia un nuevo  
Estatuto Chileno Antártico**



**Argentina y Chile en la  
Conservación Marina  
Antártica**

**Cooperación China - Chile en  
Antártica**

# Avances hacia un Nuevo Estatuto Chileno Antártico

**En este número**

**Dr. Luís Valentín Ferrada.**

**Argentina y Chile asociadas con la Conservación marina Antártica**

**Máximo E. Gowland.**

**Circular 289: Velando por la Seguridad y el Medioambiente Antártico.**

**C. Mario Artaza L.**

**Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCAMLAR) e inspecciones del Estado en Aguas Antárticas**

**CF LT Rodrigo Lepe Zamora.**

**El código Internacional para los Buques que operan en Aguas Polares.**

**John Patrick Ranson.**

**El Mecanismo de Evaluación de Cumplimiento en la Comisión Para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos: Identificación de problemas y propuesta de mejoras.**

**Osvaldo Urrutia S.**

**¿Puede una plataforma de hielo dificultar la investigación científica en Antártica?**

**CN L. Christiansen; E. Haag-Rodríguez; C. Rodríguez-Benito.**

**III Inspección Antártica Conjunta Chile - Argentina**

**PS Carlos Gajardo G.**

**Cooperación China - Chile en Antártica.**

**Zhang Jie y Long Wei.**

**Futuro del Aeródromo Teniente Marsh.**

**Aporte Dirección Nacional de Aeropuertos (DAP).**

**PAEE y la vocación Antártica Chilena.**

**SS Daniel Mora M.**



## Un Año para Avanzar MC Camilo Sanhueza Bezanilla.

Con mucho orgullo por el resultado alcanzado a la fecha por un equipo profesional multidisciplinario, el cual interactúa con diversas instituciones y entidades públicas y privadas nacionales e internacionales, en orden a ir concretando metas que están aportando hitos en lo sustantivo, que guardan relación con la variada temática antártica, compartimos con ustedes este primer número del presente año, de nuestro boletín electrónico, *Chile Antártico*.

Notarán que en sus páginas hemos procurado mantener el tradicional formato por el cual se conoce a *Chile Antártico*, cuyas páginas dan cuenta de las diversas actividades de la Dirección de Antártica del Ministerio de Relaciones Exteriores, así como de otros sucesos en materias antárticas, a lo que a partir de ahora y gracias a una inédita convocatoria nacional e internacional, se añade un espacio para contribuciones de especialistas involucrados en estos temas que esperamos se convierta en un foro de discusión y reflexión.

Se entiende que algunos de los temas tratados en las siguientes páginas son más amplios, en tanto otros, por su naturaleza, son más específicos y concretos. De ello se infiere que algunos tienen una pretensión más teórica y académica, y otros un carácter más puntual. Por cierto, las opiniones vertidas en *Chile Antártico* son personales y no representan a ninguna institución, organismo, ni gobierno.

Ahora bien, es importante dar cuenta de la doble dimensión: nacional e internacional que posee la temática antártica y que hemos intentado plasmar en las páginas de este número, lo que explica la calidad de facilitador que asume la Cancillería en la materia, así como su rol de representación en los diversos foros y regímenes antárticos.

Así, la contribución de parte del Director Nacional de Política Exterior Antártica del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina, Máximo E. Gowland, sobre la propuesta conjunta chileno-argentina de crear un Área Marina

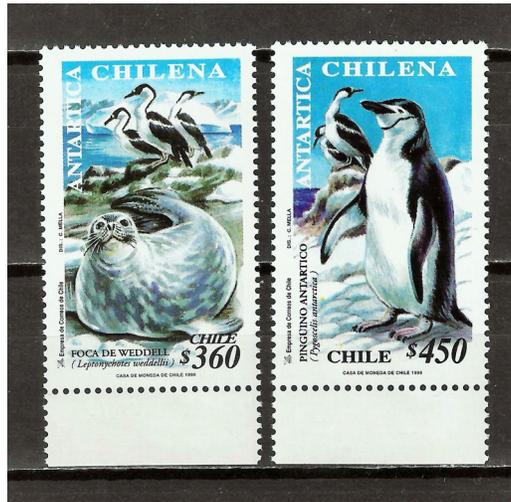
Protegida en el Dominio 1, ocupa un lugar destacado en la revista, a lo que le sigue una nota sobre la Tercera Inspección Antártica también Conjunta, realizada entre el 19 de febrero y 2 de marzo pasado, la cual contó además con la participación de dos invitados extranjeros representado a Corea del Sur y a la República Oriental del Uruguay. Este ejercicio ha sido altamente valorado desde el punto de vista de la experiencia de aprendizaje y, también, por su contribución al Tratado Antártico y su Sistema, previo a la reunión consultiva del Tratado Antártico convocada para el mes de julio en Praga, República Checa.

Bien vale la pena destacar que tanto Chile como Argentina, han dado sobradas muestras de solidez en su relación estratégica en la Antártica, a saber: logística, científica y política, entre muchas otras. La zona de la península Antártica en donde se encuentran emplazadas sus bases y estaciones, con científicos concretando importantes estudios y mediciones, concentra la mayor cantidad de actividad hu-

mana, entre los diferentes programas antárticos extranjeros y nacionales, además de la pesca y el turismo. A ello se suma que esta área es donde se registra el mayor impacto del cambio climático.

La presencia y actividad de la República China en la Antártica, con sus programas de cooperación en diversas áreas con el Instituto Antártico Chileno y otras entidades de nuestro país, teniendo a la vez presente la cercanía física entre la Base “Gran Muralla” y las instalaciones chilenas en la Isla Rey Jorge, se plasman en un aporte que refleja el estado de acción bilateral, a poco de la visita del Presidente de la República a Beijing.

De la mano con las inspecciones bajo el artículo 7 del Tratado Antártico y el 14 del Protocolo de Madrid, está el sistema de visita e inspecciones en aguas de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CRVMA). Lo anterior, asimismo, está de acuerdo con la política nacional destinada a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal y no reglamentada (IN-DNR). Para estos efectos, se ha dispuesto que el



Ministerio de Defensa Nacional, por medio de unidades de la Armada de Chile, monitoree, controle y fiscalice la pesca en alta mar y en otras áreas reguladas por tratados internacionales, entre ellos la aludida CCRVMA. El mecanismo de evaluación de cumplimiento de la CCRVMA, con la identificación de desafíos y propuestas de mejoras, se constituye en una oportuna reflexión en el aporte de profesionales de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR). El artículo a cargo de la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas (MOP), en el cual se aborda el plan de mejoramiento de la pista “Teniente Rodolfo Marsh”, en la Base “Presidente Eduardo Frei Montalva”, emplazada en la Isla Rey Jorge, y del Servicio de Extinción de Incendios, con el significativo apoyo de la Fuerza Aérea de Chile y la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), nos permite anticipar la potente contribución que se está ejecutando hacia el fortalecimiento de la cooperación antártica, en los planos logístico, operacional, científico y las significativas responsabilidades en materia de búsqueda y rescate.

Ahora bien, en el marco de la seguridad, el Código Internacional para los buques que operan en aguas polares, constituye otro ejemplo sobre cómo se interconectan regímenes internacionales con el quehacer antártico, al abarcarse en éste instrumento toda la gama de cuestiones relacionadas con la navegación en las aguas que rodean a los polos: proyecto, construcción y equipo de buques; salvamento; protección del frágil entorno de estas regiones y de sus ecosistemas, entre muchos otros aspectos de este detallado instrumento, pieza singular de la Organización Marítima Internacional (OMI).



Por otra parte, la nota sobre el accionar de la Circular 289, la cual tiene por finalidad velar por la seguridad y la protección del medio ambiente antártico, refleja una buena práctica que está en línea con el objetivo de brindar cada vez mayor seguridad a la actividad antártica. Asimismo, están en esta línea las reflexiones e interrogantes hechas presentes sobre el enorme témpano de hielo que flota a la deriva en el Estrecho de Bransfield, particularmente por ser esta un área de gran confluencia de tráfico marítimo. Las posibles respuestas a través de programas operativos y cooperación internacional se tornan no solo relevantes, sino urgentes para su atención.

Finalmente, a un nivel más doméstico, pero muy importante para el accionar profesional de DIRANTARTICA, se aborda el mecanismo de los Programas de Actividad Específica en el Exterior (PAEE) en la Cancillería y como estos pueden ser enfocados a la actividad antártica chilena, en sus más diversas vertientes, incluidos el ámbito bilateral y multilateral, y por qué no en el regional, así como respecto a los foros y regímenes antárticos, nacionales e internacionales; y los avances hacia un nuevo Estatuto Antártico Chileno, fundado en la exigencia de contar con una regulación antártica coherente, uniforme, aplicable y adecuada a los tiempos presentes que, por una parte, coordine, sistematice, refunda y armonice las múltiples normativas.

Con todo, apuntamos en este número de Chile Antártico mostrar con hechos que nuestro norte profesional es avanzar, más aún cuando hay metas como la realización en nuestro país de COP25, en donde nadie sobra cuando se trata de abordar la temática antártica, tan esencial para la ciencia como la paz global.



**Dirección de Antártica** - MC Camilo Sanhueza Bezanilla, Director; C Mario Artaza Loyola, Subdirector; C Raúl Elgueta; C Francisco Tellería; PS Carlos Gajardo G.; SS Daniel Mora M. Sra. Jacqueline Ladino, Sr. John Patrick Ranson, Sr. Luís Valentín Ferrada; Srta. Catalina Ulloa, Sra. Patricia Leyton

## Avances hacia un nuevo Estatuto Chileno Antártico

*Dr. Luis Valentín Ferrada Walker (Asesor Legal)*

**Una** de las principales manifestaciones de la soberanía de un Estado es la capacidad de dictar normas que se apliquen sobre el territorio y las personas sujetas a su jurisdicción. Por ello, no es

gencia y superposición, genera una serie de problemas de técnica jurídica al momento de su aplicación o bien dificultan el cumplimiento de los compromisos internacionales del país.



de extrañar que Chile –y los demás Estados reclamantes de territorio en la Antártica– muestren un desarrollo normativo relevante al respecto. Hay casos, como el de Francia, que incluso aborda su soberanía antártica en la Constitución; otros, como el de Reino Unido, que posee un marco jurídico equivalente al de otros territorios de ultramar, con una relativa independencia (formal) respecto al gobierno central; algunos, como el de Argentina, que al ser un Estado Federal entremezcla los planos nacionales y provinciales; y casos, como el de Chile, que siendo un Estado unitario, aplica (en cuanto sean pertinente) las normas generales del país a su territorio antártico, pero que también ha dictado leyes, decretos y variados actos administrativos que abordan específicamente temáticas antárticas. En nuestro caso no ha sido un esfuerzo normativo menor. Desde el siglo XIX al presente se han dictado más de 220 preceptos de diversos rangos jurídicos en relación con la Antártica, además de otras 50 disposiciones puramente presupuestarias. Tanto la cantidad de normas, fragmentarias, dispersas y no sistematizadas, como su vi-

En términos concretos, muchas de esas normas han dejado de aplicarse, pero aun así se encuentran formalmente en vigor. Una parte considerable de ellas ha tenido por finalidad recepcionar en el derecho doméstico tanto los tratados internacionales sobre la Antártica como las disposiciones acordadas en las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico y en las reuniones de la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos. Chile ha asumido una serie de obligaciones internacionales, para cuyo cumplimiento se requiere un desarrollo jurídico doméstico que transforme aquellos acuerdos convencionales en disposiciones que “manden, prohíban o permitan” según nuestra clásica definición de ley. De esta manera, la necesidad de un nuevo Estatuto Antártico se fundamenta en la exigencia de contar con una regulación antártica coherente, uniforme, aplicable y adecuada a los tiempos presentes que, por una parte, coordine, sistematice, refunda y armonice las múltiples y en ocasiones asistemáticas disposiciones vigentes; y que, por

otra, actualice su contenido, adecuándolo al logro de los objetivos que el Estado de Chile se ha propuesto, y posibilitando el cumplimiento de sus compromisos internacionales. Esto obliga a lograr un equilibrio entre la defensa de sus derechos soberanos antárticos y el correcto funcionamiento del régimen internacional de co-gobierno del Sexto Continente. A este difícil balance se suma otro, relativo a armonizar una visión de Estado respecto a los temas antárticos como política nacional con una perspectiva que favorezca



el rol de la Región de Magallanes y la Antártica Chilena, convirtiéndola en una plataforma de servicios antárticos y en vía preferente de ingreso hacia el continente austral. Estas ideas comenzaron a materializarse en un trabajo pre-legislativo concreto a partir del año 2007, cuando la XLVII Reunión del Consejo de Política Antártica, a iniciativa del Embajador Jorge Berguño Barnes, dispuso actualizar la normativa chilena antártica. Entre los años 2007 y 2010 se hicieron algunos intentos en este sentido, aunque en definitiva infructuosos. Por ello, el Plan Estratégico Antártico 2011-2014 debió reiterar la necesidad de avanzar en esta tarea. Cuando ese mismo año 2011, a iniciativa del Subsecretario Fernando Schmidt, se creó la Dirección de Antártica del Ministerio de Relaciones Exteriores (DIRANTARTICA), se le asignó como una de sus tareas prioritarias la de perfeccionar la institucionalidad legal chilena. La importancia de esto ha sido recurrentemente manifestada en las sucesivas reuniones del Consejo de Política Antártica así como por diversas autoridades nacionales. Entre los años 2011 y 2013, una comisión de trabajo integrada por el Director y la Subdirectora de DIRANTARTICA, MC Camilo Sanhueza Bezanilla y Sra. María Luisa Carvallo Cruz, y por quien escribe estas líneas, realizó los estudios preparatorios y redactó los borradores de dos proyectos de ley. Nos reunimos en innumerables oportunidades, una o dos veces por

semana, en el transcurso de dos años y medio, a fin de analizar detalladamente las propuestas de artículo que me correspondía redactar. La idea matriz era que un marco jurídico adecuado debía considerar tanto la naturaleza de los temas

involucrados (y cuáles de ellos correspondían a materias constitucionales, legales o reglamentarias), como la necesidad de dar una estructura norma-

tiva coherente al trabajo de sistematización y actualización de la regulación jurídica antártica. Era necesario solucionar las actuales deficiencias, pero también estar en condiciones de responder a los desafíos de las próximas décadas. Ello llevó a plantear un nuevo esquema preceptivo que comprendía tres nivel concatenados: (a) Constitucional, a través de la incorporación en la Constitución Política de una norma que consagrara al Territorio Chileno Antártico como territorio especial, habilitando la restricción de ciertas garantías y derechos constitucionales; (b) Legal, mediante la promulgación de un Estatuto Antártico con rango de ley que estableciera un marco legal general al quehacer antártico nacional; y (c) Reglamentario, por medio de la promulgación de diversos reglamentos que desarrollaran en detalle los aspectos del estatuto que así lo requieran. Respecto al contenido del Estatuto Antártico (la norma de rango legal), este debía abordar, como ley marco, al menos las siguientes materias: (a) ámbito de aplicación de la normativa chilena antártica; (b) principios y objetivos que orientan el quehacer antártico nacional; (c) institucionalidad antártica chilena; (d) normas de gobierno y administración interior del Territorio Chileno Antártico; (e) relación entre las normas antárticas de origen nacional e internacional; (f) ejercicio de la jurisdicción; (g) actividades permitidas y aprovechamiento de los recursos antárticos; (h) protección y conservación del medioambiente an-

tártico; (i) financiamiento de la actividad chilena antártica y aspectos tributarios concernientes a la misma; (j) fiscalización del cumplimiento de la ley y sanciones por su inobservancia; y (k) derogación de aquellas normas antárticas hoy obsoletas pero que están formalmente vigentes. En definitiva, se decidió dar mayor impulso al proyecto de ley del nuevo estatuto, aunque el proyecto de ley de reforma constitucional quedó también redactado. El primero fue presentado al señor Ministro de Relaciones Exteriores y distribuido a otros ministerios implicados en abril del 2013. La idea era abrir un periodo de discusión amplio que permitiera incorporar las visiones de todos los actores con competencias o intereses en el quehacer antártico chileno, para luego consolidarlas en un proyecto de ley definitivo. El proyecto de ley se radicó en la Comisión Zonas Extremas y en la Comisión de Hacienda. Del 12 al 13 de agosto del 2014 (por un día), tuvo urgencia simple, la que se le quitó a fin de dar espacio para ingresar una indicación impulsada por el Ministerio de Defensa Nacional. Ello se concretó mediante Oficio 361-364 de 8 de marzo de 2017. La indicación fue remitida a la Comisión de Zonas Extremas y Antártica Chilena (según la nueva denominación de la misma), pero el proyecto continuó sin mayor tramitación. El Consejo de Política Antártica Extraordinario del 25 de junio del 2018 dispuso reactivar la tramitación del proyecto de ley, incluyendo la consideración de mejoras al texto ingresado al Congreso Nacional el 2014. En el intertanto el MC Camilo Sanhueza había vuelto a asumir la dirección de DIRANTARTICA y al poco tiempo quien escribe se re-incorporaría como asesor. Se estableció un grupo de trabajo interministerial liderado por la DIRANTARTICA y con la participación de otras direcciones e instancias de la Cancillería, además de representantes del Ministerio de Defensa Nacional y del Ministerio Secretaría General de la Presidencia. Tras una serie de reuniones desde mediados de julio al 4 de octubre del 2018, se detectó un conjunto de aspectos en que el proyecto de ley ingresado el 2014 podía mejorarse, y que coincidían en gran parte con aquellos títulos y artículos suprimidos del anteproyecto del 2013. En paralelo, desde el 10 de julio del 2018 se puso y mantuvo urgencia simple al proyecto de ley, de modo

que la Comisión de Zonas Extremas y Antártica Chilena lo viera con preferencia a otros proyectos. La Comisión aprobó la idea de legislar el 3 de octubre del 2018, fijándose el día 22 de octubre como plazo máximo para ingresar indicaciones. Conforme a ello, se socializó la propuesta elaborada por el grupo de trabajo con otros ministerios implicados, y al interior de Cancillería se revisaron diversos aspectos con la Dirección General Jurídica y la Dirección de Fronteras y Límites del Estado. El texto recibió observaciones de la Subsecretaría de Desarrollo Regional (Ministerio del Interior), la Dirección de Presupuesto (Ministerio de Hacienda), el Ministerio de Medioambiente y el Ministerio de Justicia. Desde DIRANTARTICA se dio respuesta a las observaciones efectuadas, acogiendo algunas y rechazando fundadamente otras, pero fue en definitiva el Ministerio Secretaría General de la Presidencia quien se encargó de compendiar las diversas opiniones y redactar el texto de las indicaciones. Ellas fueron ingresadas al Congreso Nacional dentro del plazo fijado. En sesiones de los días 21 y 28 de noviembre, y 12 de diciembre del 2018, la Comisión de Zonas Extremas y Antártica Chilena de la Cámara de Diputados votó en particular y aprobó el proyecto de ley y sus indicaciones. Al efecto, se dio por aprobado en bloque el texto original (2014) y solo se vieron en detalle los artículos que contenían indicaciones (si bien eran muchos de ellos). Además, el día 6 de diciembre del 2018 el Poder Ejecutivo ingresó un segundo conjunto de indicaciones que habían sido propuestas por algunos diputados. El proyecto de ley fue aprobado por la sala de la Cámara de Diputados el 23 de enero del 2019, siendo despachado al Senado (Comisión de Relaciones Exteriores) para segundo trámite constitucional. Con la finalidad de avanzar en algunas mejoras al proyecto de ley, se ha conformado un nuevo grupo de trabajo liderado por SEGPRES (Secretaría General de la Presidencia) que analizará la pertinencia de presentar nuevas indicaciones durante la tramitación en el Senado. Como conclusión de todo este proceso, se debe resaltar que gracias al impulso dado en particular durante los dos gobiernos del Presidente Sebastián Piñera se ha conseguido un avance importante en la elaboración y tramitación de una ley marco que otorgue una mayor coherencia a la normativa chilena antártica.

No obstante, estimamos que aún hay varios aspectos del proyecto de ley que debieran ser mejorados, no puede olvidarse que esta es la primera vez desde la Ley 11. 846 de 1955 y el Decreto Supremo 298 del Ministerio de Relaciones Ex-

teriores de 1956 que se emprende la tarea de elaborar una norma de carácter general sobre el quehacer y la vinculación de Chile con la Antártica. Esto es por sí mismo un logro relevante.

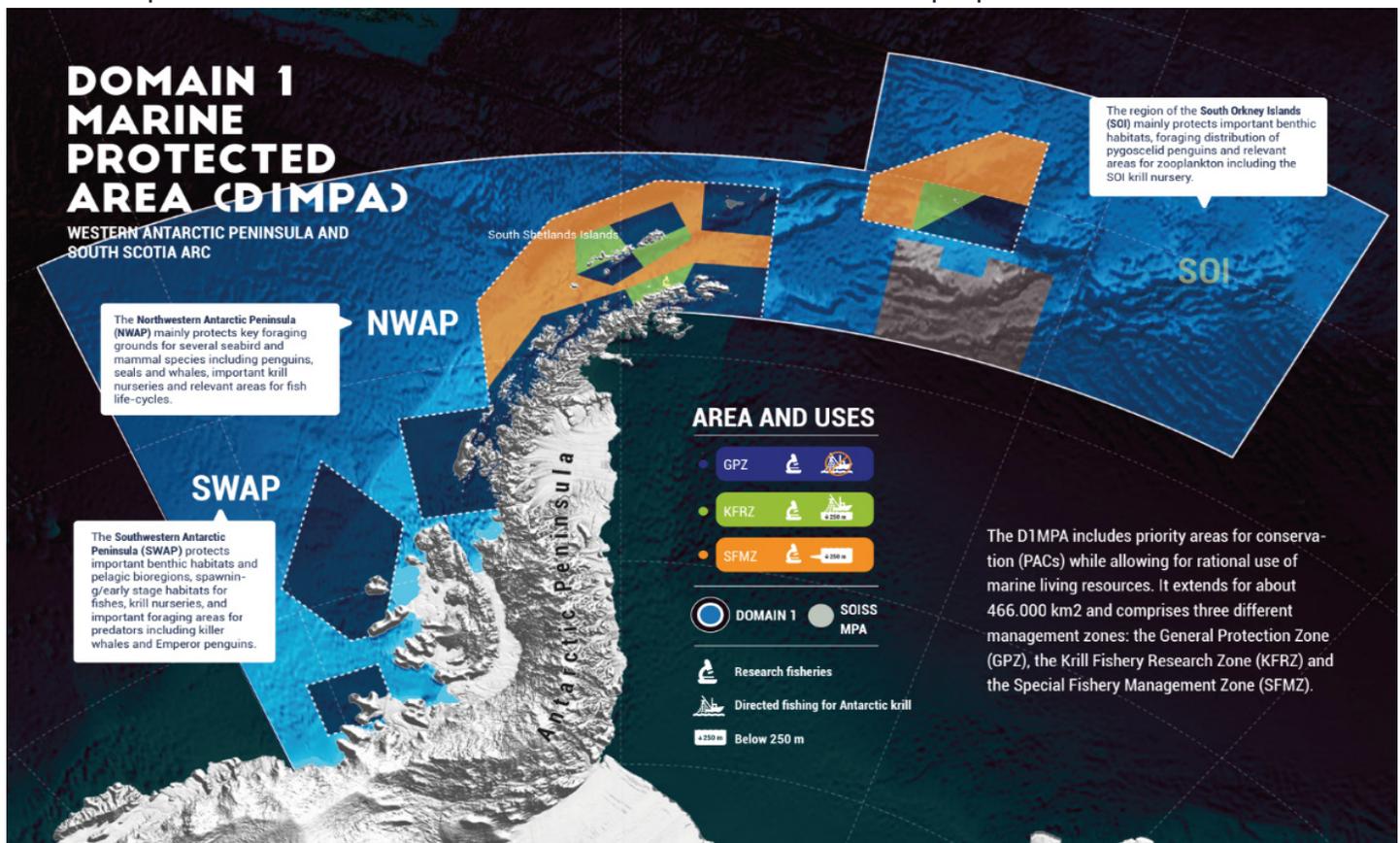


## Argentina y Chile asociadas en la conservación marina antártica

Máximo E. Gowland (Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina)

En años recientes, la Argentina y Chile han venido dando sobradas muestras de la solidez de su relación estratégica en la Antártida. La consolidación de la cooperación en múltiples frentes antárticos, tanto logístico, científico, como también la sintonía política, son clara evidencia de ello. El trabajo conjunto que tal vez mejor da cuenta de esto, es el que se ha venido realizando desde hace varios años en relación con la propuesta de Área Marina Protegida (AMP) en el oeste de la Península Antártica y Sur del Arco de Scotia, que ambos países presentaron ante la Comisión para la Conservación de los Recursos

y luego, en 2018, se presentó ya de manera formal una propuesta específica de Medida de Conservación, que requiere aún la aprobación por consenso de los 25 miembros de la Comisión. La iniciativa, que se inserta en la decisión de la CCRVMA de crear una red comprensiva de AMPs en esa región austral, impulsó un trabajo meticuloso de procesamiento de una enorme cantidad de datos por parte de los científicos y técnicos del Instituto Antártico Argentino (IAA) / Dirección Nacional del Antártico de la Argentina y el Instituto Antártico Chileno (INACH) para dar forma a la propuesta binacional. Esos datos



Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA). Recordemos que se hizo una presentación preliminar en 2017

proviene de las investigaciones realizadas por varios países, además de datos propios, y han

permitido a nuestros científicos trabajar de manera cercana con expertos de instituciones antárticas internacionales, así como realizar un trabajo constructivo de intercambio con organizaciones no gubernamentales, para elaborar la propuesta. La zona de la Península Antártica, concentra la mayor cantidad de actividad humana en la Antártida, incluyendo además de los programas antárticos nacionales que operan en el área, actividades económicas de creciente relevancia como la pesca y el turismo. Además, es la región donde se registra el mayor impacto del cambio climático del continente. Es, por ende, una zona que puede beneficiarse con medidas para preservar su delicado ecosistema si bien, a la vez, debe lograr un equilibrio para no afectar de manera negativa las actividades económicas y así permitir el consenso necesario para su eventual aprobación. Es en este plano donde también ha tomado relevancia la diplomacia de ambas Cancillerías, para lograr un diálogo franco y abierto con todos los actores de los países interesados; escuchando sus inquietudes para incorporarlas a la propuesta, en la medida de lo posible. No es un proceso sencillo dado que requiere de mucho trabajo bilateral con distintas delegaciones, además del propio trabajo multilateral que se desarrolla en el ámbito de la Comisión. Sin embargo, es preciso señalar que, además de la alta calidad científica

de la propuesta que ha sido reconocida por todos los miembros de la CCRVMA, se ha destacado particularmente la transparencia y la apertura que han demostrado la Argentina y Chile en la conducción de este proceso, inclusive mediante la creación de un grupo de expertos para el trabajo intersesional. Esta visión ha facilitado el necesario diálogo diplomático y científico que continúa llevándose a cabo hoy, a fin de allanar los obstáculos que pudieran existir. Veremos sus resultados con los avances que se puedan lograr a lo largo de este año para una nueva presentación de la propuesta actualizada, durante la próxima reunión de la CCRVMA en octubre próximo. Con su propuesta de AMP, la Argentina y Chile han demostrado su capacidad para producir conjuntamente un trabajo relevante, reconocido, y de gran calidad, valiéndose de la mejor ciencia disponible. Han sabido integrarse al pequeño núcleo de países que son activos en impulsar iniciativas de protección del ecosistema marino antártico. Y lo han hecho respecto una región de crucial importancia para ambos países. Con ello, trabajando juntos en la Antártida, la Argentina y Chile consolidan cada día esta relación estratégica, potencian los resultados mutuamente beneficiosos y consolidan el rol protagónico que desempeñan como actores centrales del Sistema del Tratado Antártico.



## **CIRCULAR 289: VELANDO POR LA SEGURIDAD Y EL MEDIOAMBIENTE ANTÁRTICO**

*C. Mario Artaza Loyola.*

**Teniendo** en consideración que el Decreto Supremo Nro. 1723 de RR.EE. de 1940 entrega al Ministerio de Relaciones Exteriores el conocimiento de todos los asuntos antárticos, y el Decreto con Fuerza de Ley Nro. 161 de 3 de marzo de 1978, indica que le corresponderá entre otras materias, todas las cuestiones a la política antártica, es que en cumplimiento a sus obligaciones la Dirección de Antártica mantiene informado a los operadores antárticos nacionales sobre el “Procedimiento para la autorización de actividades no gubernamentales en la Antártica originadas desde territorio nacional”. El procedimiento tiene como finalidad que toda actividad, excepto las actividades pesqueras o de extracción, las actividades científicas y las

actividades logísticas de los operadores antárticos estatales, a desarrollarse en la Antártica por nacionales o extranjeros residentes sean autorizadas por el Ministerio de Relaciones Exteriores a través de la Dirección de Antártica. Así, durante los últimos meses se han llevado a cabo varias actividades por personales naturales como también, llevadas a cabo por Organizaciones No Gubernamentales, quienes previo a éstas, han voluntariamente cumplido a cabalidad con la entrega de documentación y el procedimiento contemplado en la Circular N° 289 del 5 de diciembre de 2013. Entre otros, podemos destacar a National Geographic y su Proyecto “Pristine Seas”; el navegante chileno Ri-

cardo Ramírez, capitán del yate “Patagonia I”, y el piloto comercial Sebastián Díaz, quien lideró un periplo aéreo empleando aparatos Socata. Ahora bien, como es de conocimiento de los operadores antárticos nacionales, las actividades pesqueras o de extracción están reguladas por las normas de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos CCRVMA, de la cual Chile es parte desde 1982, y por la Ley General de Pesca, razón por la cual no son consideradas en este procedimiento. Por otra parte, la autorización de las actividades científicas está a cargo del Instituto Antártico Chileno. Finalmente, los operadores antárticos estatales en el

Antártica del Ministerio de Relaciones Exteriores, preferentemente 6 meses antes de la fecha estimada de la realización de la actividad. Para realizar lo anterior debe adjuntar los siguientes antecedentes cuando procedan, más cualquier otro antecedente que considere pertinente: a) Carta dirigida al Director de Antártica del Ministerio de Relaciones Exteriores explicando la actividad que se pretende realizar y de qué manera cumple con los objetivos de la Política Antártica Nacional y si el proyecto posee algún componente internacional.

b) Detalle de los participantes sean personas naturales o jurídicas y en ese último caso, detalle



cumplimiento de sus actividades antárticas cumplen sistemáticamente con lo establecido en el Tratado Antártico y su Protocolo Medioambiental. Todo lo anteriormente mencionado es en concordancia con los elementos del Sistema del Tratado Antártico, lo que incluye las medidas y resoluciones de las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico indicadas en la referencia que establecen normas para la realización de actividades no gubernamentales en la Antártica. Por lo tanto, el procedimiento que debe seguirse en el caso de una solicitud de actividades no gubernamentales en la Antártica es el siguiente:

1. Los interesados sean personas naturales o jurídicas deben presentar un proyecto de la actividad que se pretende realizar a la Dirección de

de los responsables de la actividad. Lo anterior debe considerar la experiencia en actividades similares.

c) Cronograma detallado de la actividad a realizar.

d) Apoyos logísticos que posee o requerimientos de ellos.

e) Plan de Contingencia apropiado y arreglos en materia de salud, seguridad, búsqueda y salvamento, atención médica y evacuación.

f) Seguros comprometidos en el caso que los posean, no siendo obligatorios pero si recomendables por los riesgos que significa una actividad en la Antártica.

2. Una vez recibidos los antecedentes solicitados, la Dirección de Antártica efectuará consul-

tas con otros organismos cuya intervención pueda ser requerida y en el plazo de 30 días notificará a los interesados si el proyecto cumple con los requisitos iniciales para ser autorizado provisionalmente por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

3. Si el proyecto es evaluado positivamente por la Dirección de Antártica, los responsables deberán presentar la correspondiente Evaluación de Impacto Ambiental al Comité Operativo para la Evaluación del Impacto Ambiental sobre el Medio

Ambiente Antártico con sede en la ciudad de Punta Arenas.

4. Si al término del proceso de Evaluación de Impacto Ambiental el Comité Operativo para la Evaluación del Impacto Ambiental sobre el Medio Ambiente Antártico, con sede en Punta Arenas aprueba el proyecto, la Dirección de Antártica podrá entregar su resolución definitiva para la realización del mismo.



### **Comisión para la Conservación de los recursos Vivos Marinos Antárticos (CCAMLR) e Inspecciones del Estado en aguas Antárticas**

*Ing. Pesquero Paola Arroyo Mora - CF LT Rodrigo Lepe Zamora*

La Antártica, un continente consagrado a la paz, la ciencia, el cuidado del medioambiente y los recursos marinos, es objeto de acuerdos internacionales para protegerlo de los riesgos de contaminación, regular las actividades científicas y pesqueras.

Uno de estos acuerdos internacionales corresponde a la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, más conocida como CCAMLR por sus siglas en inglés (Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources) la cual fue fundada en 1982 por una Convención internacional con el objetivo de conservar la fauna y flora marina de la Antártica, mediante un enfoque de ordenación centrado en el ecosistema. Esto no excluye la explotación de los recursos, siempre que sea hecha de manera sostenible y tenga en cuenta los efectos de la pes-

ca en otros componentes del ecosistema.

La CCAMLR implementa medidas para contribuir a la conservación y la ordenación de los recursos vivos marinos antárticos que permitan comprometer la sostenibilidad de las especies objetivo, de las especies de la captura secundaria e incidental o de los ecosistemas marinos.

Para asegurar que las actividades llevadas a cabo en aguas antárticas cumplan con las Medidas de Conservación (MC) dispuestas por la Comisión, la CCAMLR ha implementado un Sistema de visita e inspección en aguas del Convenio.

Si bien, desde sus inicios Chile ha estado comprometido con los mandatos de la CCAMLR (el 24 de julio de 1981, nuestro país promulgó la CCAMLR como Ley de la República, mediante D.S. Minrel N° 662/1981) es a contar del año 2015 que las inspecciones cobran protagonismo, con la adhe-



sión de nuestro país al Acuerdo de Nueva York y la promulgación del D.S. Minrel N°141/2015 que establece la Política nacional destinada a prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR en el ámbito internacional, disponiendo en el Ministerio de Defensa Nacional el monitoreo,

control y fiscalización de la pesca INDNR en la Alta Mar y en otras áreas reguladas por tratados internacionales.

Es así como se crean en la Armada de Chile las denominadas OFPO “Operaciones de Fiscalización Pesquera Oceánica”, las que tienen como objetivo controlar las actividades que realiza la flota extranjera fuera de la Z.E.E. nacional.

Desde entonces, para el área CCAMLR se designa como buque inspector al Patrullero de Alta Mar OPV 83-Marinero Fuentealba, el cual realiza esta tarea a través de dos de sus oficiales, los que son acreditados ante la Comisión para desempeñarse como Inspectores del Convenio.

Asimismo, los Segundos Comandantes de los buques de la Armada que son designados anualmente por la Institución para participar de la Campaña Antártica, son instruidos y acreditados como inspectores del Convenio, lo que los habilita para poder efectuar dicha tarea.

La instrucción de estos oficiales es desarrollada en la ciudad de Punta Arenas, con una duración de dos días, la cual es llevada a cabo por personal especializado del Departamento de Pesca, Acuicultura y Recursos Marinos de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, dirección técnica que depende de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante. La actividad consiste en capacitar a los oficiales designados para realizar inspecciones a buques pesqueros o de investigación pesquera, de bandera nacional o extranjera, que se encuentren en el área del Convenio, efectuando o no faenas de pesca.

El proceso comienza con una inducción teórica, cuyo propósito es instruir sobre todo lo relativo al



Acuerdo, enfocándose principalmente en el objetivo que éste persigue, las Medidas de Conservación vigentes, el procedimiento para la visita e inspección, llenado de los formularios, notificación de avistamientos o inspecciones y envío de la documentación, que les permita cumplir la tarea sin inconvenientes.

El segundo día, la instrucción comprende la visita a un buque pesquero de los que operan en CCAMLR (de la empresa Deris S.A. o Globalpesca S.A.) y posteriormente una visita al taller de redes (Deris S.A.). El objetivo de estas visitas es familiarizar a los oficiales con el ámbito pesquero, de tal forma que puedan conocer la operación de un buque pesquero, sus características y equipamiento, las dimensiones de los aparejos de pesca, elementos que forman parte de él y su funcionamiento.

Una vez finalizado el proceso de instrucción, se informa a la Secretaría de la CCAMLR la nómina de oficiales que fueron calificados para desempeñarse como inspectores durante el período.

Al personal capacitado se le refuerza en sus deberes y obligaciones, con el objeto de asegurar su efectivo desempeño en el desarrollo de esta tarea.

Las inspecciones deben realizarse en el área que establece la Convención, esto es desde los 60° al Sur, mediante un procedimiento estándar que comienza con la comunicación radial buque a buque donde el inspector señala su intención de visitar al buque pesquero. Se debe izar el gallardete CCAMLR, y continuar con las coordinaciones para facilitar el transbordo seguro y rápido del inspec-

tory su partida de abordaje al barco, a menos que

el barco esté dedicado a operaciones de pesca, en cuyo caso lo hará tan pronto como sea viable.

Se puede inspeccionar captura, artes y aparejos de pesca, tener acceso a los registros e informes de datos de captura, características principales de la nave, posicionador satelital, licencia de pesca, entre otros. La labor solo se limita a la comprobación del efectivo cumplimiento de las MC.

En diciembre de 2017, la profesional a cargo de realizar la capacitación, se embarcó en el OPV-83 Marinero Fuentealba, para verificar el procedimiento de visita e inspección en terreno y las competencias de los inspectores, constatando el profesionalismo de las inspecciones realizadas por los oficiales acreditados.

En los últimos años, se ha destacado en la reunión internacional de la CCAMLR, el compromiso adquirido por nuestro país en esta materia, llegando a estar dentro de los tres países líderes en inspección, lo que representa un gran desafío por mantenerse en este nivel.

Fecha	Acción	Buque Armada	Buque	Bandera
01/03/2012	Avistamiento	AP 46 Almirante Oscar Viel	Chiyo Maru N°3	Fed. Rusa
11/03/2012	Inspección	ATF 67 Lautaro	In Sung Ho	Corea del Sur
04/02/2013	Inspección	ATF 67 Lautaro	Saga Sea	Noruega
16/12/2015	Inspección	OPV 83 Marinero Fuentealba	Antarctic Sea	Noruega
16/12/2015	Inspección	OPV 83 Marinero Fuentealba	Saga Sea	Noruega
22/04/2016	Inspección	OPV 83 Marinero Fuentealba	Long Da	China
23/04/2016	Inspección	OPV 83 Marinero Fuentealba	Fu Rong Hai	China
02/03/2017	Inspección	AP 46 Almirante Oscar Viel	More Sodruzhestva	Ucrania
06/04/2017	Inspección	OPV 83 Marinero Fuentealba	Sejong	Korea
06/04/2017	Inspección	OPV 83 Marinero Fuentealba	Kwang Ja Ho	Korea
06/04/2017	Inspección	OPV 83 Marinero Fuentealba	Insung Ho	Korea
06/04/2017	Inspección	OPV 83 Marinero Fuentealba	Fu Rong Hai	China
06/04/2017	Inspección	OPV 83 Marinero Fuentealba	Long Teng	China
06/04/2017	Inspección	OPV 83 Marinero Fuentealba	Long Da	China
08/02/2018	Avistamiento	OPV 83 Marinero Fuentealba	Fu Rong Hai	China
12/03/2018	Avistamiento	OPV 83 Marinero Fuentealba	Fu Rong Hai	China
12/03/2018	Avistamiento	OPV 83 Marinero Fuentealba	More Sodruzhestva	Ucrania
12/03/2018	Inspección	OPV 83 Marinero Fuentealba	Sejong	Korea
13/03/2018	Inspección	OPV 83 Marinero Fuentealba	Long Teng	China

Cabe señalar que en ningún procedimiento se ha negado la visita e inspección, siendo éstas llevadas a cabo con la mejor disposición y colaboración de los capitanes de los buques pesqueros extranjeros, desarrollándose esta actividad sin inconvenientes para los inspectores.

El detalle de las inspecciones realizadas desde el 2012 a la fecha es el que se presenta en la tabla a continuación.

Las inspecciones son el mejor medio, para comprobar in situ, el compromiso adquirido por los Estados, en el resguardo del ecosistema antártico y de los recursos pesqueros que forman parte de él. Sin duda, este tipo de actividades significan un gran aporte para lograr el objetivo que persigue este Acuerdo internacional.



## EL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LOS BUQUES QUE OPERAN EN AGUAS POLARES (CÓDIGO POLAR)

*John Patrick Ranson (Asesor Legal)*

**Desarrollo** de un Código Internacional de Seguridad para buques que operan en aguas polares (Código Polar)

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha adoptado el Código Internacional para los buques que operan en aguas polares (Código Polar), así como las enmiendas correspondientes al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) y las enmiendas co-

respondientes al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 y por el Protocolo de 1997 (Convenio MARPOL) a fin de conferir carácter obligatorio a dicho Código.

El Código polar entró en vigor el 1 de enero de 2017, marcando así un hito histórico en la labor de la Organización para proteger tanto a los buques como a las personas que viajan a bordo, sean ma-

rios o pasajeros, en el inhóspito entorno de las aguas que rodean los dos polos.

El Código polar abarca toda la gama de cuestiones relacionadas con la navegación en las aguas que rodean a los dos polos: proyecto, construcción y equipo de buques; cuestiones operativas y de formación; búsqueda y salvamento; e, igualmente importante, la protección del singular entorno de las regiones polares y de sus ecosistemas.

El Código polar incluye medidas obligatorias que comprenden la parte de seguridad (parte I-A) y la parte de prevención de la contaminación (parte II-A), además de disposiciones de carácter recomen-

datorio para ambas (partes I-B y II-B). El Código requerirá que los buques que tienen la intención de operar en las aguas definidas de la Antártica y el Ártico soliciten un Certificado para buque polar, que clasificará el buque como buque de la categoría A (buque

proyectado para operar en aguas polares en, como mínimo, hielo medio del primer año que puede incluir trozos de hielo viejo); Categoría B (buque no incluido en la categoría A, proyectado para operar en aguas polares en, como mínimo, hielo delgado del primer año que puede incluir trozos de hielo viejo); o en la categoría C (buque proyectado para operar en aguas libres o en condiciones del hielo menos rigurosas que las de las categorías A y B). La expedición de un certificado requerirá una evaluación previa, teniendo en cuenta la gama prevista de condiciones de explotación y los peligros que pueda hallar la nave en aguas polares. La evaluación incluirá información sobre limitaciones

operacionales específicas, además de los planes, procedimientos o equipos de seguridad adicionales necesarios para mitigar sucesos que puedan tener consecuencias para el medio ambiente o la seguridad.

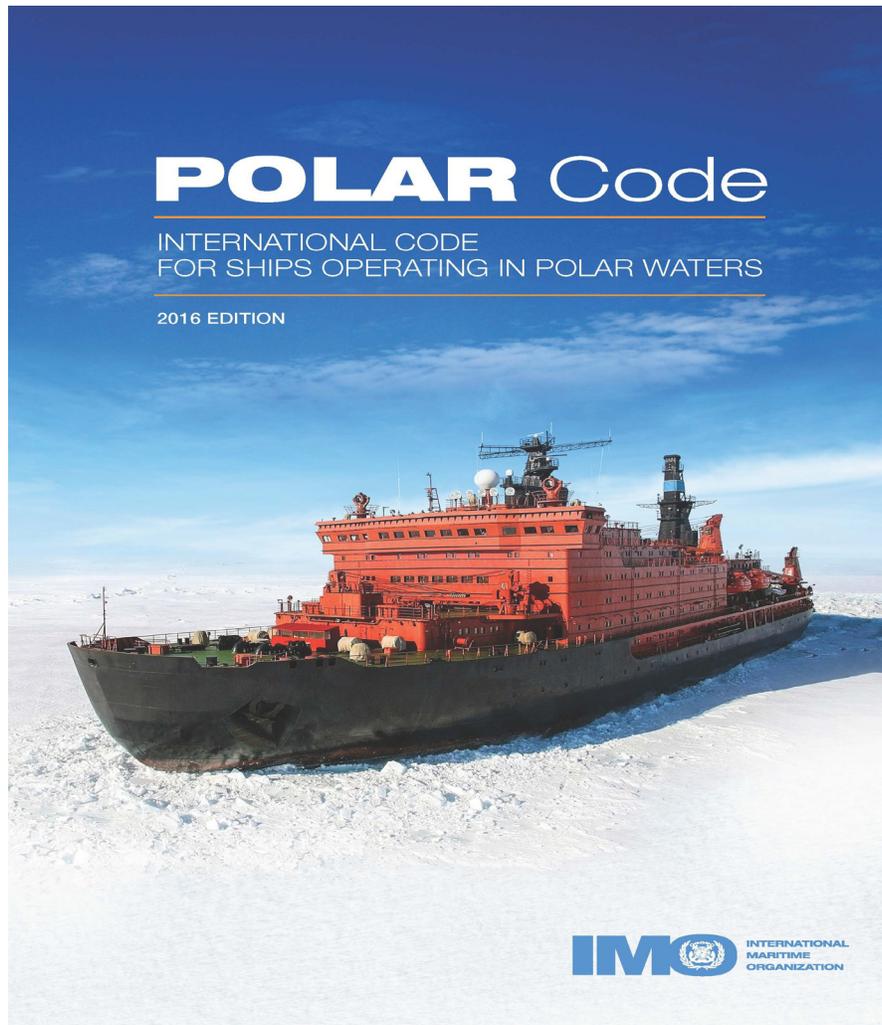
Los buques habrán de llevar un Manual de operaciones en aguas polares para proporcionar al propietario, al armador, al capitán y a la tripulación

información suficiente sobre las capacidades y las limitaciones operacionales del buque a fin de facilitar el proceso de toma de decisiones.

Cada capítulo del Código establece objetivos y prescripciones funcionales, incluidas las referentes a la estructura del buque; compartimentado y estabilidad; la integridad estanca al agua e integridad estanca a la intemperie; instalaciones de máquinas; la seguridad operacional; la seguridad y protección contra

incendios; dispositivos y medios de salvamento; seguridad de la navegación; comunicaciones; planificación del viaje; dotación y formación; prevención de la contaminación por hidrocarburos; prevención de contaminación por sustancias nocivas líquidas procedentes de los buques; prevención de la contaminación por las aguas sucias de los buques; y prevención de la contaminación por descarga de las basuras de los buques.

El Código Polar es un tema analizado y fiscalizado por el Departamento de Asuntos Internacionales de la Dirección de Territorio Marítimo de la Armada de Chile (Coordinación y Tramitación Instrumentos OMI).



## El mecanismo de evaluación de cumplimiento en la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos: identificación de problemas y propuesta de mejoras.

Oswaldo Urrutia S.

*Cumplimiento de las obligaciones derivadas de Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos.*

La doctrina y práctica internacionales demuestran que cuando se trata de obligaciones que emanan de tratados multilaterales ambientales y de manejo de recursos naturales comunes, los mecanismos de solución de controversias tradicionales —especialmente la litigación internacional— sean muchas veces resistidos por los Estados parte y no logren buenos resultados. Al igual que otras organizaciones internacionales de similar competencia, incluyendo los organismos regionales de pesca, la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (en adelante CCRVMA) ha desarrollado su propio sistema e institucionalidad interna para supervigilar el cumplimiento de sus normas sobre la base de un mecanismo de non-compliance o no adversarial. A través de la labor de su Comité de Implementación y Cumplimiento (en adelante SCIC, por sus siglas en inglés) y su procedimiento de evaluación de cumplimiento (en adelante CEP, acrónimo del inglés compliance evaluation procedure), CCRVMA se reúne en octubre de cada año para evaluar y calificar las situaciones de incumplimiento que se producen durante la temporada de pesca correspondiente. CCRVMA asigna una categoría de incumplimiento y las correspondientes acciones correctivas a determinada conducta, de conformidad con las disposiciones de la Medida de Conservación 10-10 (2018), cuya primera versión se adoptó en 2012 y en virtud de la cual el primer ejercicio de evaluación de cumplimiento se realizó en 2013. Los mecanismos de non-compliance están en



absoluto exentos de desafíos. La estructura multilateral disminuye su capacidad y la lógica implícita de acuerdos requiere formular concesiones. CCRVMA enfrenta además una dificultad adicional pues todas sus decisiones en asuntos sustantivos se adoptan por consenso, lo que incluye aquellas sobre cumplimiento. A lo anterior se suma que la extensión y las condiciones de navegación en el océano Antártico dificultan el monitoreo y fiscalización, y las inspecciones en el mar tienen un alto costo. En general, la promoción del cumplimiento exhibe las limitaciones propias de la jurisdicción de Estado del pabellón, donde existen amplias disparidades en cuanto a la capacidad y voluntad en su ejercicio. La organización institucional para la evaluación de cumplimiento en CCRVMA delega en el SCIC evaluar el grado en que sus miembros han cumplido con las medidas de conservación vigentes y de realizar las recomendaciones acordadas. La naturaleza de la labor del SCIC es esencialmente técnica, pues que requiere la aplicación de conocimientos específicos de carácter jurídico, pesqueros, ambientales e incluso marítimos. Dicho lo anterior, el SCIC no es un tribunal o una corte. Sus funciones no se asemejan a la solución de disputas ni a la adjudicación, ni se aplican criterios judiciales o garantías propias del derecho penal. La labor de SCIC consiste en analizar posibles situaciones de incumplimiento, calificarlas, proponer acciones correctivas y brindar asesoría técnica para superarlas a futuro. El SCIC, a través del CEP, contribuye también a identificar dificultades de implementación más allá del caso particular. El análisis de los posibles casos de incumpli-

miento durante la reunión anual se realiza sobre la base de un informe que prepara la Secretaría de la CCRVMA. Todos los Estados miembros pueden intervenir para aportar sus posiciones y proponer posibles categorías de incumplimiento, que en síntesis incluyen desde incumplimiento leve a grave y persistente. Todas las recomendaciones del SCIC pasan a ser analizadas por la CCRVMA reunida en plenario durante la semana siguiente a la reunión de SCIC, las que por regla general confirma la evaluación realizada.

#### Análisis crítico

Algunas de las características y problemas que el CEP ha mostrado en sus seis años de aplicación permiten extraer lecciones para la mejora de este tipo de procesos no solo en CCRVMA, sino también en otros organismos multilaterales de similar naturaleza.

Tres características han contribuido a que la evaluación de este mecanismo, pese a sus complejidades y dificultades inherentes, sea en general positivo. La primera es la importancia de limitar la discusión a la información disponible y contrastarla con el texto de las medidas vigentes. No es extraño que una determinada medida de conservación (la norma aplicable) no sea clara en su sentido y alcance, y precisamente el CEP con frecuencia permite que la Comisión aclare su sentido o modifique el texto.

Tan importante como lo anterior ha sido el hecho que los miembros del SCIC entienden que la discusión debe enfocarse en el incidente en particular evitando cuestionamientos más amplios al Estado miembro de CCRVMA, distinguiendo, por ejemplo, situaciones de incumplimiento de la nave pesquera o su tripulación de aquellos del Estado del pabellón. Un tercer mérito es que el SCIC evalúa los casos de incumplimiento sobre una regla de responsabilidad objetiva, es decir, que la contravención a una norma se establece con independencia de aspectos subjetivos como la culpa o el dolo de quien participó de la acción de incumplimiento. Desde luego, las situaciones de fuerza mayor se exceptúan de toda calificación

de incumplimiento.

Sin embargo, el CEP exhibe dificultades que perjudican su efectividad. Hay dos aspectos relevantes posibles de identificar. El primero tiene que ver con la oportunidad en la asesoría del Comité Científico. El hecho que la reunión anual del Comité Científico y del SCIC tengan lugar en la misma semana y en paralelo origina problemas prácticos de aplicación, pues de requerirse alguna clarificación científica ella estará aun en discusión. Este tipo de situaciones se podría resolver siguiendo una práctica común en otros organismos semejantes: la reunión del Comité Científico debería tener lugar con cierta antelación a la reunión del SCIC, lo que permitiría tener un reporte científico asentado en la reunión donde se evalúa el cumplimiento.

Sin embargo, tal vez el problema más importante en el CEP sea el abuso de la regla del consenso, lo que permite al miembro cuestionado contar con la capacidad de bloquear cualquier intento de adoptar medidas correctivas. Esto es obviamente negativo para la objetividad del procedimiento en sí mismo, lo extiende innecesariamente y acrecienta la sensación de frustración con el CEP en su conjunto.

Existen varios casos de que lo anterior ha ocurrido en la práctica. Tal vez el más difícil ocurrió en 2017, cuando respecto de un incidente en particular no se pudo alcanzar consenso en la adopción del informe final. El párrafo 3.25 del reporte señaló que “La Comisión adoptó un Informe (...) sobre el Cumplimiento (Anexo 8) que incluye los 18 casos considerados por SCIC, pero sin haber asignado una categoría de cumplimiento en el caso de China relativo a la MC 10-04.” Se trataba del incumplimiento de una obligación procedimental (obligación de notificar en cierto plazo los datos de contacto de las autoridades fiscalizadoras nacionales) que estaba lejos de la importancia de otras cuestiones de fondo reguladas por dicha medida 10-04. Sin embargo, la discusión sobre si China había o no



# CCAMLR

incumplido esta obligación tomó parte importante de la reunión, generó tensiones innecesarias y finalmente no tuvo un resultado satisfactorio.

Situaciones como las descritas permiten formular dos preguntas. La primera es acerca de la idoneidad del consenso en estos casos. En materia de cumplimiento las decisiones por consenso no son siempre posibles ni tampoco deseables, pues la parte interesada puede bloquear la decisión que la organización pretende adoptar. Existen experiencias bastante claras en organismos multilaterales pesqueros que sugieren otros enfoques más eficientes, como la posibilidad de votar cuando el consenso está agotado (es el caso de la Comisión de la Organización Regional de Pesca del Pacífico Sur, SPRFMO) o que el miembro en cuestión deba abstenerse de bloquear si el consenso se logra sin su intervención (Comisión Pesquera del Pacífico Occidental y Central, WCPFC). Sin embargo, es altamente improbable que esto ocurra en CCRVMA, tanto porque dicha modificación legal debe hacerse por consenso como porque para algunos Estados es fundamental mantener dicha regla en todo el Sistema del Tratado Antártico.

La segunda pregunta es entonces hasta donde intentar alcanzar dicho consenso. Acá también es posible realizar dos comentarios críticos. El primero es que los Estados interesados deberían considerar un límite a la negociación cuando se trata de cuestiones de cumplimiento. El consenso no puede ser un fin en sí mismo, porque existe un punto en que negociar la categoría o grado de cumplimiento de una determinada acción conlleva el riesgo de alterar sustantivamente la interpretación de los hechos que se examinan. Esto tiene otras consecuencias negativas, incluyendo la percepción de efectividad y seriedad de la organización como un todo. Desde luego que la falta de consenso no es un escenario deseable y debe tratarse de mantener como algo

estrictamente excepcional, pero parece preferible la falta de consenso antes que alterar la naturaleza de los hechos al precio de alcanzar un acuerdo. La opción que queda para aquellos miembros que mantienen sus discrepancias es reflejar sus posiciones por escrito en las actas de la reunión. El reporte debería dar cuenta de las posiciones mayoritarias y minoritarias, con expresa atribución a los miembros de CCRVMA que intervengan.

Asimismo, es posible sugerir otro paso adicional: los miembros de SCIC deberían enfocar sus esfuerzos en lo importante y no en lo accesorio. Si bien idealmente todo incumplimiento debe ser catalogado como tal, en la práctica las diferencias de interpretación pueden tratarse sobre la base de ciertas distinciones. Las cuestiones de fondo que impactan de manera directa en la conservación y manejo de recursos pesqueros y sus ecosistemas deberían concentrar las intervenciones más asertivas en materia de cumplimiento. Esto ayudaría a priorizar las discusiones y dedicar más esfuerzos diplomáticos y técnicos a aquellas que lo merezcan.

El correcto funcionamiento de los mecanismos de cumplimiento dentro de un organismo multilateral, en especial en aquellos con incidencia en la Antártica, es una cuestión de directo interés



para países como Chile. Como se ha planteado, si bien existen dificultades en la aplicación del CEP en CCRVMA, no debe olvidarse que el análisis debe ponderarse con las dificultades inherentes a una organización de esta naturaleza donde la regla

de adopción de decisiones es el consenso. Dicho eso, es importante que los miembros de CCRVMA, incluido Chile, consideren posibles mejoras en la implementación de este mecanismo –como se ha sugerido–ahí donde exista alguna posibilidad de hacerlo.



## ¿Puede una plataforma de hielo dificultar la investigación científica en Antártica?

CN Lars Christiansen , Enrique Haag-Rodríguez y Cristina Rodríguez-Benito

Para realizar ciencia se requiere la conjunción de muchos factores, por mencionar algunos: científicos con los conocimientos, capacidad y disponibi-

lidad para permanecer largos periodos de tiempo en condiciones climáticas difíciles y muchas veces en aislamiento; países dispuestos a invertir y apoyar los proyectos de investigación; instituciones científicas dispuestas para creer y dar soporte a los científicos y sus líneas investigativas, pero también se requieren de medios materiales para dar apoyo a la ciencia: bases, aviones y buques.

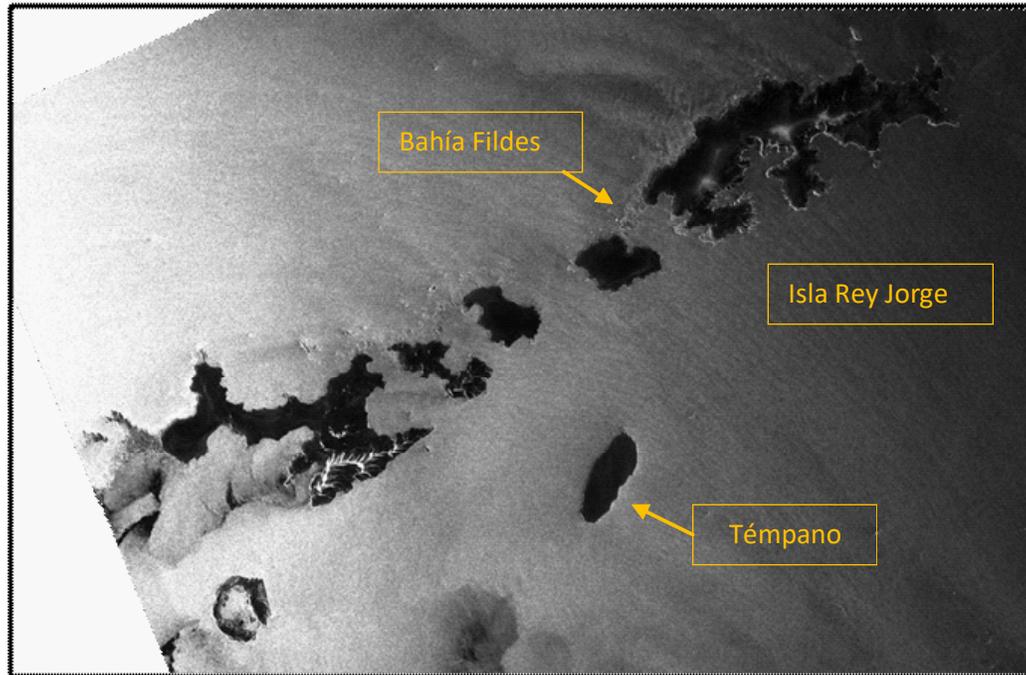


Imagen: Satélite Sentinel 1 Programa Copernicus, 06 enero 2019.

En la temporada estival donde se abren diversas estaciones específicamente para ciencia, se ve afectada por una meteorología compleja con nevadas y temperaturas bajo cero, además de intensos vientos. Estas condiciones sumadas a un incremento en el deshielo Antártico y a la rotura de grandes plataformas de hielo generan año tras año un aumento en la dificultad de las labores Antárticas. En la recién finalizada Campaña Antártica, se pudo apreciar algo inusual y que podría eventualmente dificultar las labores científicas. Nos referimos a un témpano de proporciones preocupantes, 20 por 10 kilómetros, que se encontraba

En la temporada estival donde se abren diversas estaciones específicamente para ciencia, se ve afectada por una meteorología compleja con nevadas y temperaturas bajo cero, además de intensos vientos. Estas condiciones sumadas a un incremento en el deshielo Antártico y a la rotura de grandes plataformas de hielo generan año tras año un aumento en la dificultad de las labores Antárticas. En la recién finalizada Campaña Antártica, se pudo apreciar algo inusual y que podría eventualmente dificultar las labores científicas. Nos referimos a un témpano de proporciones preocupantes, 20 por 10 kilómetros, que se encontraba

navegando a la deriva en el estrecho de Bransfield. Las primeras interrogantes son respecto a su origen: ¿se desprendió de las lejanas plataformas de hielo del mar de Ross, y navegó con la corriente circumpolar logrando infiltrarse en un área reducida en lugar de continuar su periplo libremente por el océano abierto?. O, por lo contrario, ¿se desprendió desde alguna de las plataformas Larsen del Mar de Wedell, y siguiendo al igual que el Endurance la deriva natural hacia el norte, logro dar un giro de unos 180 grados e infiltrarse en Bransfield? Y su desprendimiento, ¿es atribuible al calentamiento global?

Por sus dimensiones el equipo del puente de mando del transporte Aquiles de la Armada de Chile le bautizó como "Pangea", y fue causa de atenta vigilancia durante las comisiones realizadas en enero y febrero. Bransfield es un área de gran confluencia de tráfico marítimo, y si bien es difícil pensar en un accidente de las consecuencias del Titanic, en enero uno de los más modernos rompehielos de

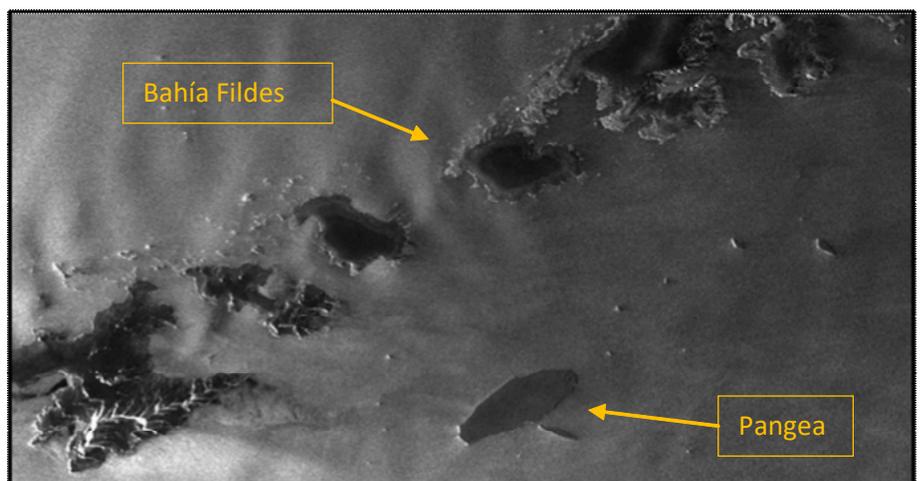


Imagen: Satélite Sentinel 1 Programa Copernicus, 11 febrero 2019.

una potencia amiga sufrió una colisión con un iceberg, afortunadamente sin pérdidas que lamentar.

Lo anterior, debe ser controlado con medidas que incrementen la seguridad a la navegación; sin embargo, ¿qué ocurre si “Pangea” caprichosamente bloquea el acceso a Bahía Fildes?. Cómo vemos en las imágenes, fácilmente impediría el ingreso y salida de buques en el centro de operaciones de las Shetland del Sur y entrada a la Antártica. Chile apoya hasta 23 programas antárticos

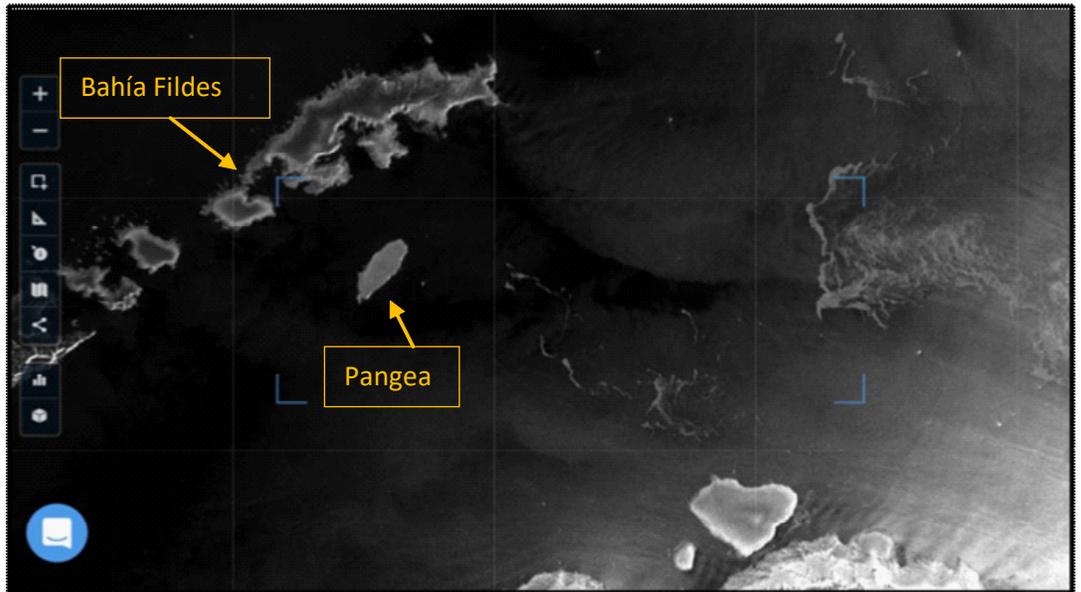


Imagen: Satélite Sentinel 1 Programa Copernicus, 03 marzo 2019.

desde Punta Arenas, y todos confluyen en Bahía Fildes, por el aeródromo Teniente Marsh y la principal base científica del Instituto Antártico Chileno. Desde ahí comienzan los despliegues a otras bases y lugares en los que se desarrollan proyectos, y prácticamente todos por vía marítima, ya sea por unidades de la Armada de Chile o la lancha de investigación Karpuj. Los témpanos de gran envergadura son un riesgo para las operaciones, por lo cual es necesario implementar herramientas que puedan anticipar al menos con un cierto grado de certeza el pronosticado movimiento de las varias “Pangea” que se encuentran a la deriva en zonas de riesgo.

Si “Pangea” bloquea Bahía Fildes, todo se detiene, incluso el turismo antártico que tiene su base de transferencia de pasajeros aquí. Además, ¿cómo afectará el ecosistema local esta situación?. ¿Qué medidas de mitigación se pueden tomar?, ¿qué podemos hacer contra este visitante no esperado de un peso incalculable?, ¿qué alternativas podemos brindar como país?, etc., las interrogantes son muchas, y podría ser pertinente intentar encontrar algunas respuestas.

Tecnología satelital.

Una de las tecnologías que ya forma parte de las

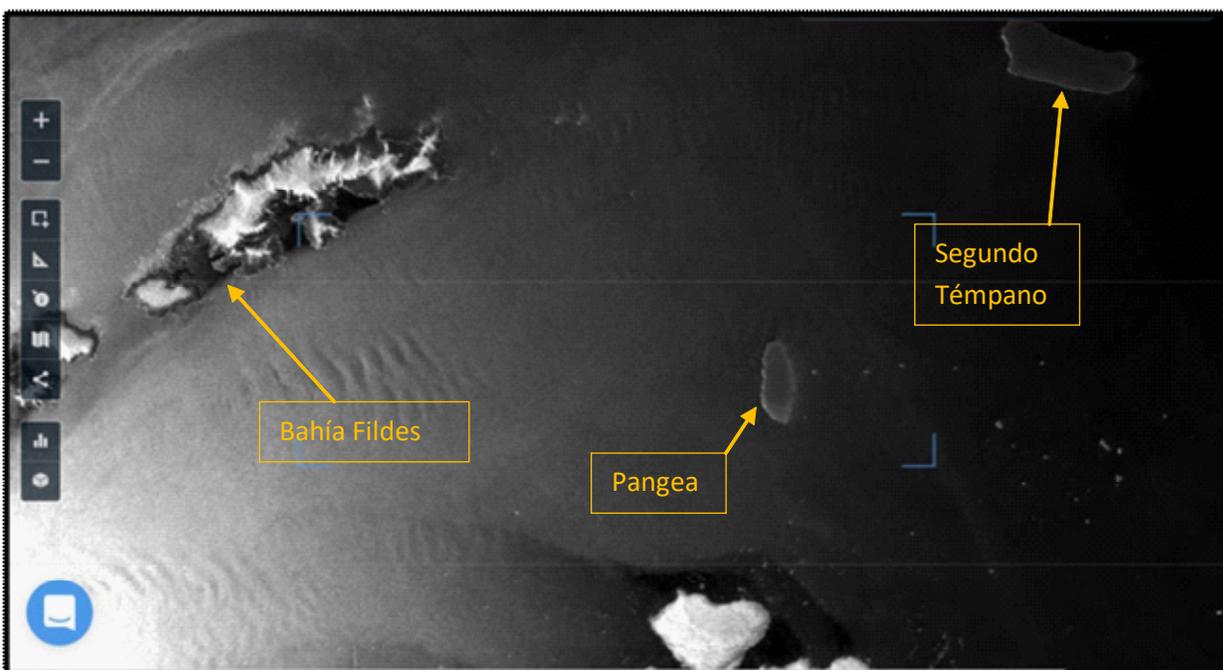


Imagen: Satélite Sentinel 1 Programa Copernicus, 19 noviembre 2018.

operaciones de vigilancia marítima es la observación de la Tierra desde el espacio. Las plataformas espaciales equipadas con todo tipo de sensores ópticos y de radar arrojan diariamente miles de datos. Los programas internacionales

como el que opera desde la Unión Europea llamado Copernicus, que se basa en la generación de satélites Sentinels, permite obtener datos de forma abierta y gratuita arrojando más de 450 Terabytes de datos cada mes. Lo que se requiere es disponer de profesionales preparados para la manipulación de la información de forma correcta, para que los mapas sean accesibles para los tomadores de decisiones y los proyectos científicos que se apoyan en estas observaciones. Aun teniendo datos gratuitos y profesionales formados, se requiere de una aplicación operacional y disponer de un grupo de trabajo que entregue los datos a tiempo y permanentemente de forma que éstos sean útiles para el sector marítimo. Durante la última navegación del Aquiles en la Antártica se realizó un seguimiento con datos radar de las condiciones del entorno de la Península Antártica, mediante el cual se pudo observar el gran "Pangea" por la tripulación del buque. Una revisión de varios días sobre la zona, permitió describir un cambio en la orientación del iceberg y su desplazamiento. La comparación de su tamaño, su potencial desplazamiento en la zona, tan cercana a la Isla Rey Jorge llamo la atención y fue el motivo a la redacción de esta nota que tiene como objetivo reflexionar sobre las posibles soluciones en cuanto a la creación de programas operativos. Internacionalmente existen varios programas para el monitoreo operativo a escala global del planeta, pero la operacionalidad basada en datos satelitales para lugares concretos en la Tierra no está extendida mucho más allá de las aplicaciones meteorológicas. Situaciones como las descritas en esta nota

justificarían cualquier programa nacional para el apoyo de todos los grupos científicos internacionales que operan en Chile para el estudio Antártico, especialmente porque estos se llevan a cabo a bordo de plataformas chilenas. No obstante, como todo gran programa, la cooperación internacional sería esencial a la hora de plantear un programa de monitoreo satelital antártico. Chile tiene un gran potencial para la creación de estos grupos de trabajo, una de las herramientas disponibles es el Capítulo Chileno de la Sociedad Latinoamericana de Percepción Remota y Sistemas de Información Espacial donde existen intensas colaboraciones nacionales e internacionales. Esta sociedad, con casi 40 años de antigüedad, podría apoyar la gestación de un equipo de trabajo interdisciplinario que reuniera a científicos y técnicos para la entrega de información que apoye la toma de decisiones. Los productos operacionales generados podrían vigilar los riesgos para la vida de personas y para las inversiones públicas y privadas, ante un evento crítico para las actividades científicas que se realizan en la Antártica. En un análisis de imágenes de radar se pudo observar otra plataforma de hielo de mayor envergadura que "Pangea" que probablemente salió del Mar de Weddel y navega cerca a Isla Rey Jorge. De producirse hechos similares varias veces al año y sobretodo en la temporada estival se incrementa el riesgo en la navegación y se ve aumentada la probabilidad de que uno de estos gigantes de hielo dificulten la entrada a alguna bahía con bases de varios países, como lo es Bahía Fildes.



### **III Inspección Antártica Conjunta Chile - Argentina: Concluye una exitosa jornada.**

*PS Carlos Gajardo G.*

**Entre** los días 19 de febrero y 2 de marzo se ha llevado a cabo exitosamente la III Inspección Antártica Conjunta Chile-Argentina en el Territorio Chileno Antártico.

La inspección conjunta se realizó en el marco de lo dispuesto en el artículo VII del Tratado Antártico y en el artículo 14 del Protocolo de Madrid al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Am-

biente.

Los inspectores inscritos en la Secretaría del Tratado Antártico para efectuar la III Inspección Antártica Conjunta fueron por parte de Chile: MC Camilo Sanhueza, director de DIRANTARTICA; PS Carlos Gajardo, analista en DIRANTARTICA; Dra. Verónica Vallejos, en representación de IN-ACH; Crl. (r) Rafael Castillo, en representación

de la Subsecretaría de Defensa. Por parte de Argentina: C Juan Antonio Barreto, subdirector de la Dirección Nacional de Política Exterior Antártica; Sec. Carlos Bunge, representante de la Dirección Nacional del Antártico; Dra. María Mercedes Santos, representante del Instituto Antártico Argentino; Vcom Gabriel Maldonado, representante de la Fuerza Aérea. Adicionalmente se contó como observadores al Dr. Sang-Hoon Lee, del Instituto de Investigación Polar de la República de Corea (invitado por Chile), y el Dr. Álvaro Soutullo, representante del Instituto Antártico Uruguayo (invitado por Argentina).

El equipo de diez inspectores se reunió por primera vez en dependencias del INACH en Punta Arenas el día lunes 18 de febrero, oportunidad en que fueron recibidos por el director y subdirector del Instituto. Ocasión fue propicia para coordinar el ejercicio de inspección. Mismo día en la tarde, el equipo de inspectores fue recibido por el recién nombrado Intendente de la Región de Magallanes

y Antártica Chilena, Sr. José Fernández.

El día martes 19 de febrero los Inspectores fueron trasladados en un C130 de la FACH desde Punta Arenas a isla Rey Jorge, lugar donde embarcaron en el buque de la Armada de Chile "AP Aquiles". De acuerdo a lo anterior se ha cumplido a cabalidad con el programa propuesto de realizar inspecciones a Palmer, Port Lockroy, Vernadsky y San Clemente de Ohrid.

Los inspectores se encuentran actualmente redactando el informe de las inspecciones, el que será presentado en la próxima Reunión Consultiva del Tratado Antártico, la que se llevará a cabo en Praga entre el 1 y el 11 de julio próximo.

El ejercicio de inspección conjunta ha sido altamente valorado por las autoridades chilenas y argentinas, no sólo desde el punto de vista del esfuerzo logístico desplegado, sino también por la experiencia y el aprendizaje que los países han logrado de este tipo de actividades.





*Las bases y lugares inspeccionados y visitados en el trayecto del "Aguiles" fueron:*

21 de febrero. Base Gabriel González Videla (observación)

21 de febrero. Base Palmer de Estados Unidos.

22 de febrero. Base Vernadsky de Ucrania.

22 de febrero. Sitio Histórico Port Lockroy del Reino Unido

23 de febrero. Sitio y Monumento Histórico Bahía Balleneros, Isla Decepción (observación)

24 de febrero. Base Bernardo O'Higgins (visita de cortesía)

25 de febrero. Base Rey Sejong de la República de Corea (visita de cortesía)

26 de febrero. Base San Clemente de Ohrid de la República de Bulgaria.

27 de febrero. Inicio del cruce con destino a Punta Arenas, arribando en esta ciudad el 2 de marzo

03 de marzo. Brunch de trabajo en dependencias del Consulado General de Argentina en Punta Arenas.

## Cooperación China – Chile en Antártica

Zhang Jie<sup>1</sup> y Long Wei<sup>2</sup>

**Tanto** China como Chile son países miembros del Tratado de Antártica y son integrantes de la Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos. Durante largo tiempo las dos partes han realizado intercambios y cooperaciones en los campos de investigaciones e estudios científicos, protección ambiental y suministro logístico en Antártica, los cuales han logrado resultados pragmáticos.

El 24 de diciembre de 2010, el Instituto de Investigación Polar de China (IIPC) y el Instituto Antártico Chileno (IAC) firmaron el Memorándum de Entendimiento sobre Cooperación en Asuntos Antárticos. El 13 de mayo de 2017, bajo el testimonio conjunto del Presidente Xi Jinping de China y de la Presidenta Michelle

Bachelet de Chile, ambas partes firmaron el Memorándum de Entendimiento entre el Gobierno de la República Popular China y el Gobierno de la República de Chile sobre Cooperación Antártica. Para implementar aún más el consenso de los líderes de ambos países sobre el fortalecimiento de la cooperación antártica, la Administración de Ártica y Antártica de China y el IAC de Chile firmaron el Memorando de Entendimiento sobre Cooperación Bilateral en la Zona Polar durante la 40ª Reunión de Consulta del Tratado de Antártica celebrada en Beijing el 25 de mayo de 2017. Y ambas partes declararon que tomarán la firma de este MOU como un nuevo punto de partida y promoverán activamente la cooperación internacional del sistema del Tratado de Antártica para que sea más pragmática y profunda.

En los últimos años, las cooperaciones sustantivas entre China y Chile sobre la investigación científica polar global, apoyo logístico, administración ambiental y gobernanza internacional etc. han

logrado rápido desarrollo. Chile estableció relaciones de cooperación con el IIPC, el Primer y Tercer Institutos de Oceanografía del Ministerio de Recursos Naturales, y el Instituto de Geomecánica de la Academia de Ciencias Geológicas de China y ambas partes han realizado actividades de

investigación científica multidisciplinaria en geología, oceanografía, biología, medio ambiente, y geofísica, etc. La cooperación de investigación de antártica chino-chilena ha logrado resultados fructíferos y han sido publicados algunos logros importantes en revistas académicas internacionales reconocidas.

China y Chile tienen muchas áreas de cooperación en la Antártida y amplias perspectivas de cooperación.

En primer lugar, las dos partes pueden cooperar en áreas de investigación científica de interés común, especialmente en la investigación marítima y el estudio bioecológico en la zona de la Península Antártica, incluyendo la implementación cooperativa de proyectos de monitoreo ambiental.

En segundo lugar es la cooperación en apoyo logístico. Las dos partes pueden considerar arrendar vuelos conjuntamente para la entrada y salida de sus científicos de la Antártida, la asistencia de



El 25 de mayo de 2017, la Administración de Ártica y Antártica de China y el IAC de Chile firmaron el Memorando de Entendimiento sobre Cooperación Bilateral en la Zona Polar.



Personal de la 33ª Expedición Científica Antártica de China y la 3ª Investigación Científica Integral Conjunta de China y Chile sobre de la Península de Antártica con el Director del Instituto Antártico Chileno, José Retamales y el Director de la Estación YELCHO en enero de 2017

la parte chilena a los buques de investigación chinos en su acoplamiento en los puertos chilenos y al almacenamiento y transporte de los productos chinos en las ciudades portuarias de Chile, asistencia mutua de los barcos de investigación respectivos en el traslado del personal y material cuando las condiciones permiten, y compartir las instalaciones en el terreno de antártica, etc.

En tercer lugar, la protección ambiental es un tema de preocupación común para China y Chile. Las dos partes pueden contribuir a la protección del medio ambiente antártico a través de intercambiar ideas, prácticas y tecnologías sobre la administración de protección ambiental en la Antártida.

Finalmente, en otras áreas de interés mutuo, como la gobernanza internacional, la política, la planificación, la educación científica popular, etc., también es posible fomentar el intercambio de personal, tecnología y otros recursos, y coordinar posiciones en los asuntos internacionales antárticos con el fin de apoyarse mutuamente. Además, ambas partes acordaron la notificación a la otra Parte antes de realizar estudios antárticos con instituciones de investigación nacionales de la contraparte.

1. Embajada de la República Popular China en la República de Chile
2. Administración de Ártica y Antártica de China



## Futuro del Aeródromo Teniente Marsh

*Aporte de la Dirección Nacional de Aeropuertos (DAP)*

La Dirección de Aeropuertos es una de las 5 direcciones operativas dependientes de la Dirección General de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas y tiene por misión asegurar los estándares de calidad, seguridad eficiencia de la infraestructura aeroportuaria, contribuyendo de esta manera a la conectividad e integración territorial. El Aeródromo Teniente Rodolfo Marsh Martin es la principal puerta de entrada a la Antártica, constituyendo por tanto, un importante medio de apoyo a las diversas actividades científicas que desarrollan diversas instituciones tanto nacionales como extranjeras, como así también a las actividades derivadas de las relaciones que mantiene Chile con los estados signatarios del tratado antártico.

El aeródromo posee una pista de 1.292 m. de longitud y 39 m de ancho, una calle de rodaje y una plataforma de estacionamiento de 137 m x 117 m con capacidad para 2 posiciones de C-130 Hércules. Toda el área de movimiento, conformada por las superficies antes descritas, está compuesta por una carpeta de rodado granular. Por otra parte, la Fuerza Aérea de Chile y la Dirección General de Aeronáutica Civil cuentan con instalaciones de apoyo a la operación. Es importante señalar que el año 2005 un incendio destruyó el Cuartel SSEI (Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios), razón por la que los carros y vehículos de este servicio no cuentan actualmente con un lugar estable donde guarecerlos de las inclemen-



Constatación de daños post incendio cuartel SSEI.

cias climáticas.

Las aeronaves que comúnmente operan en el aeródromo son cargueros militares C-130 Hércules, pertenecientes a las fuerzas aéreas chilena y extranjeras, además de vuelos comerciales de Aerovías DAP con aviones BAE 146 y vuelos extranjeros con diversos tipos de aeronaves, con propósitos científicos.

En este contexto, actualmente la Dirección de Aeropuertos se encuentra desarrollando dos iniciativas de inversión, las que a continuación se detallan.

## REPOSICIÓN CUARTEL SSEI

Actualmente los vehículos y maquinarias permanecen esporádicamente en el Hangar "Búfalo" de

la FACH, sin embargo, a fines de las primaveras y durante los veranos, los vehículos deben permanecer a la intemperie, con los consiguientes

de vehículos, carros extintores y maquinaria de despeje y mantención de pista (5 posiciones vehiculares), y zona para el personal SSEI, que



Aeronaves C-130 Y Bae 146.

inconvenientes por congelamiento de sistemas y merma en su vida útil.

Lo anterior, sumado a la falta de infraestructura adecuada para albergar integralmente al personal, vehículos extintores, maquinarias y equipos e insumos, disminuyen la capacidad de respuesta del SSEI ante emergencias, lo cual hace que el restablecimiento del Cuartel sea una prioridad urgente para las operaciones del Aeródromo.

El contrato "Reposición Cuartel SSEI Aeródromo Teniente Marsh" tiene por objeto dotar al Aeródromo de un edificio que concentre todos los recursos humanos y materiales que permitan su funcionamiento de acuerdo a los estándares y requisitos que establece el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI), del cual Chile es Estado signatario, además permitirán a la DGAC dar cumplimiento a las disposiciones establecidas en el Reglamento de Aeródromos DAN 14 154, de manera decumplir con los requerimiento de cate-

goría de salvamento y extinción de incendios, acorde con las operaciones aéreas que allí se efectúan. El diseño del proyecto consiste en una estructura metálica modular de 2 pisos, con una superficie de edificio a construir de 655 m<sup>2</sup>, con una altura de 8,50 m. Su in-

terior está concebido en dos zonas diferenciadas: zona de hangar para estacionamiento y manten-

comprende oficinas administrativas, bodega, pañoles, baños, vestidores, sala de visualización/descanso, entre otros.

La obra a cargo de la Constructora Bravo e Izquierdo LTDA., se inició el 21 de diciembre de 2017, actualmente se está iniciando el montaje de la estructura metálica modular, y según programa el término de las obras será el 08 de abril de 2020.

La inversión de la obra, financiada con fondos regionales, corresponde a \$6.272.168.085.

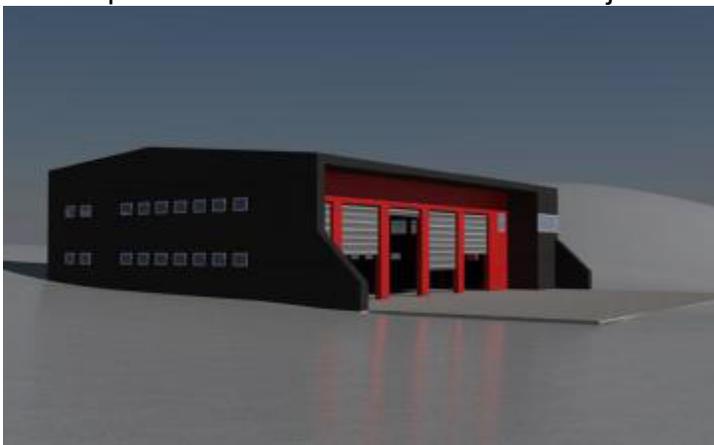
## CONSERVACIÓN AERÓDROMO TENIENTE MARSH

Tal como se comentó anteriormente, pista, calle de rodaje y plataforma están constituidos por una capa de material granular, de mal comportamiento bajo la humedad, razón por la que es necesario realizar trabajos iniciados los periodos de deshielo.

De esta manera, en cada temporada se deben realizar trabajos de drenaje del agua acumulada en la superficie, secado del material, compactación y nivelación.

En particular, la pista presenta 3 tres zonas con mayores deterioros, coincidentes con el tren de aterrizaje de la aeronave C-130.

En los alrededores y en la pista en general se presentan las características típicas de una carpeta granular expuesta al trán-



Modelo 3D de Cuartel SSEI en construcción

sito, lluvias y ciclos de hielo-deshielo, lo que hace estrictamente necesario que se realicen mantenimientos periódicos.

En virtud de lo anterior, la Dirección de Aeropuertos durante el mes de marzo de 2019 llamará a licitación pública por el proyecto de diseño para la “Conservación Aeródromo Teniente Marsh”, el



Detalle del avance de las obras.

que considerará:

Ø Caracterización de los daños y material componente de la pista, calle de rodaje y plataforma.

Ø Verificación de la resistencia de la pista para efectos de la operación del C-130, incluyen-

do en dicho análisis toda la flota de aeronaves que actualmente opera en el aeródromo.

Ø Definición de los trabajos y materialidad. En este sentido, es parte del proyecto que se analicen experiencias internacionales bajo condiciones climáticas similares.

Ø Proyecto de ingeniería de detalle de las obras de conservación.

Ø Preparar, presentar y tramitar los permisos necesarios para la realización de los trabajos de terreno y posterior presentación del proyecto de ingeniería, ante el Comité Operativo para la Evaluación del Impacto Ambiental sobre el Medio Ambiente Antártico.

Ø Obtención de la aprobación ambiental para la construcción de las obras de conservación.

Ø Realizar un análisis operacional que dé cuenta de las necesidades de personal, combustible y otros asociado al proyecto con la finalidad que la entidad que se haga cargo de ella pueda presupuestar los costos operativos en insumos, personal y mantenimiento de los equipos.

El contrato diseño tendrá una duración de 620 días corridos. Se espera que las obras de Conservación puedan comenzar el segundo semestre de 2021.



## Herramientas de Política exterior: PAEE y la vocación antártica chilena.

*SS Daniel Mora M.*

**Dentro** del mundo de los acrónimos, un mapa siempre es necesario y en el universo de las herramientas de política exterior, esta necesidad es doblemente válida.

En el caso de Chile, un acrónimo recurrente en nuestra política exterior es el PAEE, Proyecto de Actividad Específica en el Exterior. Esta herramienta es una de las tantas que nuestras embajadas poseen en su arsenal para lograr los objetivos del país, pero presenta una ventaja que la hace única, altamente efectiva.

Un PAEE responde a una realidad, situación u oportunidad detectada por nuestras misiones diplomáticas allí donde están acreditadas; proponiendo nuevos caminos por los cuales transitar y áreas aún por descubrir en las relaciones bilaterales; creando, profundizando o redescubriendo oportunidades de cooperación, intercambio de ex-

periencias e incluso de contactos institucionales. Esta herramienta tan versátil tiene, sin embargo, un procedimiento administrativo que requiere de la previsión de nuestras representaciones. Los proyectos deben incluir una justificación política del mismo y un presupuesto, presentados a finales de año, para ser ejecutados durante el año calendario siguiente.

De esta suerte, los proyectos presentados son evaluados por la dirección geográfica -o política-correspondiente, para luego ser analizados por la Secretaría General de Relaciones Exteriores de este Ministerio. Los proyectos aprobados reciben fondos para su realización y una vez ejecutados, éstos se deben evaluar en su efectividad y la consecución de sus objetivos.

¿Qué significa un PAEE para el quehacer antártico chileno?

Si bien esta pregunta puede parecer sencilla de responder, el mero hecho de plantearla implica tener nociones básicas del proceso que ha vivido el país desde hace décadas para tener una Política Antártica. En primera instancia se requirió de una definición de la vocación antártica del país, basándose en diversos aspectos, no sólo en su geografía o historia, aunque estos dos factores sean muy importantes en el caso de Chile. También fue necesario definir la voluntad –y los re-

cumplir con la vocación antártica que Chile se ha impuesto, profundizando de paso la relación bilateral con países afines.

Sin embargo, es necesario desmitificar el que sólo los países con una vinculación evidente a la Antártica serían los llamados a compartir con Chile estas materias. Turquía, República Checa y Corea, por ejemplo, a pesar de su lejanía geográfica del Continente Blanco, tienen importantes programas antárticos que se desarrollan con el apoyo logístico



cursos- para generar las capacidades logísticas requeridas para afrontar las necesidades de un programa antártico. En tercer término, se tuvo que crear los incentivos e impulsar la determinación de aprovechar y desarrollar las ciencias y la investigación antártica, pasando por el estudio del cambio climático, acuicultura y la industria farmacéutica, sólo por citar algunos.

La conjunción de estas tres definiciones le impuso a nuestro país dos desafíos adicionales: el de dotarse de una legislación propia (el Estatuto Antártico) y adoptar una postura acorde en los foros internacionales relativos a la Antártica; esto último involucrando la participación en los foros internacionales respectivos, convirtiendo el tema en parte de nuestra Política Exterior.

Teniendo estos breves antecedentes en mente, la respuesta a la pregunta original es mucho más simple. Así, el PAEE permite aprovechar toda ventana de oportunidad que surja en la relación bilateral con otros países, para desarrollar, ampliar y

co de Chile, operando desde Punta Arenas.

Este ejemplo, también revela otra área en que los PAEE pueden aportar al quehacer chileno en Antártica. Para nuestro país es un desafío natural y obvio convertirse en “puerta de entrada al Continente Blanco”, contando para ello con un punto geográfico preciso que focaliza los servicios logísticos necesarios para cumplir con tal llamado: Punta Arenas. Así, un PAEE también puede enfocarse a mejorar las capacidades ya existentes y expandirlas a medida que las nuevas tecnologías lo permiten, coadyuvando a la ya mencionada profundización de los vínculos bilaterales.

En resumen, un PAEE enfocado a la actividad antártica chilena, puede tener tantas vertientes como las oportunidades y desafíos que se han mencionado en estas líneas, incluyendo el aspecto multilateral de la Antártica, a saber, entre otros, la Reunión de Estados Partes del Tratado Antártico y la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA).

En este último foro, y desde fines de 2018, se discute la creación de un Área Marina Protegida en el Dominio 1 (Península Antártica y Arco de Scotia), propuesta presentada de forma conjunta por Chile y Argentina, tras seis años de recopilación y análisis de datos científicos. La aprobación de esta iniciativa debe ser por el consenso de los estados partes, el que por el momento no se ha po-

dido lograr.

En este orden de ideas, toda iniciativa que permita generar instancias de diálogo y acercar posiciones con los países que aún no comparten una opinión positiva frente a esta propuesta de área Marina Protegida, es valiosa, trascendente y permite acercarse un paso más, al fin último del quehacer diplomático.



**Al Cierre: Quehacer Antártico en Punta Arenas**  
**Seminario Conjunto Chile Noruega.**  
*SS Daniel Mora M.*

Con la presencia de SS.MM. el Rey Harald V y la Reina Sonja de Noruega, el 30 de marzo pasado se efectuó un seminario sobre Materias en Antárticas, en la ciudad de Punta Arenas. Esta actividad fue organizada en forma conjunta por DIRANTÁRTICA y la Embajada de Noruega en Chile.

Además de la presentación de el Rey Harald V, la jornada inaugural contó con las intervenciones del Ministro de Ciencia Tecnología, Conocimiento e Innovación de Chile, Sr. Andrés Couve, el Ministro de Pesca Noruega Sr. Harald T Nesvik, además del Embajador Polar de ese país Sr. Bard Ivar Svensen y el Director de DIRANTÁRTICA, MC Camilo Sanhueza Bezanilla.

En la oportunidad se abordaron temas de gran importancia para la región antártica, como la creación de un Área Marina Protegida en el Dominio 1 (AMPD1) de la Antártica, temas científicos, climáticos y pesquería sustentable de kril.

El encuentro permitió de esta forma poner de manifiesto la sincronía de visiones y perspectivas que comparten Chile y Noruega en estas materias, así como el trabajo conjunto que desarrollarán en el plano multilateral, aunando esfuerzos en lograr la aprobación de la AMPD1 en uno de los foros multilaterales más importantes en materias antárticas, como lo es la reunión anual de la CCRVMA.

# VISITAS A DIRANTARICA

