

VISIÓN DE LA ARMADA DE CHILE

Sobre los intereses marítimos y su contribución al desarrollo nacional.

Rodolfo Codina Díaz *

Introducción.

En mi calidad de Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante de la Armada de Chile y Autoridad Marítima Nacional, deseo expresar mis agradecimientos por el alto honor que se me ha otorgado al brindarme la oportunidad de participar en la sesión inaugural del ciclo “Almirante Storni 2003”, organizado por la Armada de la hermana República de Argentina.

El distinguido auditorio presente, conformado por autoridades políticas, académicas, navales y gremiales, relacionadas con la importante y siempre vigente temática de los Intereses Marítimos, convierten este evento en un acontecimiento de primer nivel, el cual, es fiel y digno exponente de la magnitud y significado de la enorme incidencia, efecto e importancia que debemos asignarles a los Intereses Marítimos y su consecuente e innegable contribución que ellos otorgan al desarrollo de naciones marítimas como las nuestras.

El tema lo abordaré desde una perspectiva global, presentando en primer término los fundamentos geográficos y oceanopolíticos por los cuales Chile es un país esencialmente marítimo; luego describiré los Ámbitos de Acción de la Armada de Chile, sus Vectores Estratégicos y su Estructura Orgánica de Alto Nivel, para finalizar esta primera parte con el rol específico que tiene asignado la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, en su calidad de Autoridad Marítima Nacional.

En segundo término, y entrando definitivamente en materia, expondré lo que significa para Chile los Intereses Marítimos, cuales son éstos; la Visión que la Armada tiene al respecto; para continuar con una breve descripción de los componentes más importantes y que mayor incidencia tienen en el desarrollo económico de Chile y finalizar esta segunda parte con la presentación de una evaluación cuantitativa de su evolución.

En tercer término, expondré la gestión de la Autoridad Marítima en relación a los Intereses Marítimos, los cuerpos legales, políticas, objetivos y organización operativa que respaldan y sustentan su desempeño, para finalizar esta tercera parte describiendo las relaciones extrainstitucionales que enmarcan y proyectan su accionar, tanto en el entorno nacional como en el internacional.

Concluiré mi intervención con unas reflexiones finales.

Chile País Marítimo: Esta fundamental aseveración se basa en que nuestro territorio continental e islas oceánicas de 757 mil Km² proyectan un Mar Territorial y una Zona Económica Exclusiva, que en su conjunto totalizan 4 millones 700 mil Km² de territorio marítimo, lo que nos ofrece una relación comparativa entre Territorio Continental y Territorio Marítimo de 1 a 6; relación que es decisora en el momento de definir la condición geográfica esencial marítima y oceánica de nuestro país.

Sumado a lo anterior, Chile ocupa una ubicación de privilegio en la Cuenca del Pacífico; región del mundo que está demostrando ser el área de mayor actividad en el proceso de intercambio de bienes y servicios, por su vecindad oceánica con países y regiones que también necesitan del tráfico de mercaderías de ultramar para desarrollarse y subsistir.

La Armada de Chile históricamente ha destacado esta condición marítimo oceánica y las particularidades geográficas notablemente ventajosas con que contamos, impulsando cada día con

mayor intensidad el destino marítimo de nuestro país, situación que ha sido ampliamente difundida por ensayistas y académicos.

Pero no sólo la geografía es la que nos impone la citada condición marítimo oceánica, sino que, Chile, por formar parte del grupo de países cuyo desarrollo económico depende vitalmente de su comercio exterior, el cual se materializa mayoritariamente por vía marítima, ha considerado este importante factor en sus políticas de desarrollo.

Este notable conjunto de elementos, complementado con un modelo de desarrollo basado en una economía abierta, con énfasis en la promoción de las exportaciones, mediante el perfeccionamiento de proyectos de diversa índole que apuntan a desarrollar un Sistema Nacional que permita dar salida a producciones importantes de áreas interiores de nuestro continente Sudamericano, es lo que se ha dado en llamar “Chile, un País Puerto”, que quiere reflejar las ventajas comparativas que representan nuestros puertos en bienes y servicios para las mercancías cuyo destino final son los puertos del Continente Asiático.

La Armada de Chile: Desde la consolidación de la República, la Armada de Chile ha sido una Institución de naturaleza pública, inserta con atributos propios dentro del cuerpo social de la sociedad chilena y que cumple misiones claramente dispuestas en la normativa constitucional, legal y reglamentaria correspondiente. Es por ello, que su rol es visualizado con el prisma de una Nación Marítimo Oceánica que opera en la alta mar, y participa en el concierto internacional y en la defensa del interés nacional. Se puede aseverar que para Chile, su Armada corresponde a la fuerza de su cultura y su espíritu.

A una Armada concebida en estos fundados términos, le corresponde otorgar a la Nación la autonomía necesaria para ser soberana hasta el límite de sus territorios marítimos, salvaguardando los intereses nacionales vitales y defendiendo los intereses estratégicos con un sentido de país. Esta idea matriz de desarrollo, permite al Estado asumir las responsabilidades que le correspondan en el escenario marítimo internacional y constituye un vehículo eficaz para el logro de los objetivos nacionales. Es así que, como aporte al desarrollo nacional y expresión irremplazable e indispensable del Estado en el Mar, la Armada de Chile, conceptual y organizacionalmente, basa su accionar en dos ámbitos de desempeño: El Naval y el Marítimo.

El Naval, representa su accionar en los roles clásicos del Poder Naval, brindando al país capacidades que constituyen un instrumento efectivo de la Política Exterior del Estado. El Marítimo, que es el tema que nos congrega hoy, es aquel donde la Marina desarrolla las actividades directamente relacionadas con la promoción y protección de los Intereses Marítimos y Servicio Público Marítimo, con miras a brindar mares más limpios y seguros que contribuyan al desarrollo económico del país.

Vectores Estratégicos de Acción de la Armada de Chile: De la concepción indicada se desprende una estrategia naval y marítima nacional, la que contempla tres grandes vectores de acción.

El primer vector lo constituye la defensa directa de nuestro territorio nacional, de sus ciudadanos, de sus bienes, de sus derechos. En este aspecto, la Armada de Chile, sus buques, sus hombres, sus mujeres y todas sus capacidades, son parte de un sistema militar junto al Ejército y la Fuerza Aérea. Este vector es de naturaleza conjunta y abarca todo el territorio nacional.

El segundo vector lo constituye la defensa y control de los Intereses Marítimos que nos provee nuestro amplio espacio oceánico, en el cual sólo la Armada está presente en forma permanente e integral. En condiciones normales y de paz la Armada de Chile está representada por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, que en su calidad de Autoridad Marítima Nacional, actúa a través de sus medios orgánicos propios y de los medios de las distintas Zonas Navales a lo largo del país. No obstante, para operaciones mar afuera, esta organización requiere del apoyo para actuar en forma integrada y con unidad de doctrina con las unidades de combate de la Fuerza Naval. Es decir, en principio, se aplica una conjugación, no excluyente geográficamente, que

considera el empleo de medios eminentemente marítimos en cercanías del litoral y, en la medida que el accionar requerido se proyecte hacia el océano, se aplica el concepto de empleo de unidades con un doble rol: Naval y Marítimo, para finalizar en la alta mar, con la operación de unidades navales, en ocasionales actividades de índole marítima.

El tercer vector lo constituye la participación de la Armada de Chile en el apoyo a la política exterior del Estado, en la promoción y protección de un interés nacional prioritario y fundamental, cual es, la conservación de la paz, la seguridad y la estabilidad del orden internacional en el mar; todo ello conducente a lograr la promoción y defensa de las condiciones que permitan el libre tránsito de bienes y de personas, a través del mar, lo que es consubstancial a nuestro desarrollo y progreso.

El énfasis en cada vector enunciado, estará en que nuestra actividad naval y marítima pueda desarrollarse con seguridad y libre de interferencias o restricciones.

Por otra parte, la situación marítima de Chile, geográfica y comercial, nos impone dos dimensiones; una asociada a nuestros espacios marítimos en el contexto de la Convención del Mar, que nos reconoce jurisdicción hasta las 200 millas de la costa y otra, no necesariamente asociada a la soberanía, sino, a la promoción y defensa de nuestros intereses, donde quiera que éstos se encuentren.

Tratándose de nuestros espacios marítimos jurisdiccionales, en relación con el ámbito marítimo, el rol de la Armada es vigilar, fiscalizar y evitar la depredación de las riquezas existentes en la biomasa, en el lecho y en el subsuelo marino, desde las aguas interiores hasta los límites de su Zona Económica Exclusiva. En este ámbito, esencial para nuestro bienestar, los buques oceánicos de superficie juegan un rol que se hace vital en la medida que el control deba ejercerse alejado de la costa, hasta el borde de las 200 millas, donde los buques menores no son capaces de operar. Por su parte, en lo que dice relación con nuestros intereses comerciales de ultramar, debemos desarrollar las capacidades para concurrir a cualquier lugar en que sea necesario asegurar que nuestro tráfico marítimo pueda fluir con seguridad y sin interrupciones.

En lo que respecta al Mar Presencial, concepto oceanopolítico establecido en 1990, Chile tomó la opción de la libertad de comercio, el respeto a la autodeterminación, la inviolabilidad de los tratados, el fortalecimiento del derecho y el respeto internacional; dentro del contexto de proteger su territorio oceánico de la depredación y de la contaminación, estableciendo el desafío del uso de la alta mar contigua al territorio oceánico chileno, sin pretensiones de soberanía, pero dejando de manifiesto el interés por preservarla de usos abusivos o de actividades que, por su vecindad, puedan inferir daños a los recursos marinos que habitan en las aguas chilenas. Este concepto expresa la voluntad de ejercer presencia en esta área de la alta mar, con el propósito de proyectar Intereses Marítimos del resto de la comunidad internacional, vigilar el medio ambiente y conservar los recursos, con estricto apego al derecho.

Estructura Orgánica de Alto Nivel: Inserta en la estructura organizacional de la Armada, la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante conforma uno de los 5 órganos de alto nivel que dependen directamente del Sr. Comandante en Jefe de la Armada. Esta Dirección General, ejerce la administración marítima del litoral, de las aguas sometidas a su jurisdicción y de las actividades marítimas nacionales, así como el control técnico y profesional de la Marina Mercante y de Pesca.

Esta concepción organizacional provee y le otorga a la gestión integral de la Autoridad Marítima Nacional, desde el más alto nivel, una dirección centralizada de la totalidad de los medios que, dependiendo de una u otra situación que se enfrente, deban ser empleados con unidad de doctrina; otorgando además una ejecución descentralizada y flexible que requiere los mínimos niveles de coordinación.

Misión de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante: Nuestro rol fundamental es proteger la vida humana en el mar; sus recursos vivos renovables; salvaguardar el

medio ambiente marino y hacer cumplir las leyes de la República. Además, en nombre del Estado de Chile debemos cumplir los compromisos internacionales adquiridos por nuestro país, respecto de una serie de materias del ámbito marítimo, lo que nos obliga a cubrir la totalidad de la extensa área oceánica que se encuentra bajo la jurisdicción nacional. Es por ello que nuestra misión es “Cautelar el cumplimiento de las leyes y acuerdos internacionales, para regular las actividades marítimas y proteger la vida humana en el mar, el medio ambiente acuático y los recursos naturales marinos, con el propósito de contribuir al desarrollo marítimo de la Nación”.

Intereses marítimos.

Chile define y postula el concepto de Intereses Marítimos, como el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social y militar que obtiene una nación de todas las actividades relacionadas con el uso del mar. Las mencionadas actividades las realizan tanto el Estado como los particulares en la alta mar, en las aguas jurisdiccionales, en el fondo marino y en el litoral con la finalidad de aprovechar sus facilidades y explotar los recursos contenidos en ellos. Requieren, para consolidar su éxito, de una sólida “conciencia marítima nacional”. Esta última, entendida como el conocimiento exacto y reflexivo de los factores que se relacionan con el mar y que aporta la fuerza intelectual que da vida, incluso a conceptos como el del Mar Presencial.

Las innumerables actividades que se desarrollan en esta área van desde la pesca artesanal, pesca industrial, la acuicultura, transporte marítimo, actividades deportivas y de investigación científica y demandan de la participación activa de medios navales para fiscalizar el cumplimiento de las normas y legislación vigente, controlar las naves y la gente que trabaja en ellas para prevenir accidentes que afecten la vida humana y resguardar los recursos vivos y no vivos del medio ambiente acuático, además de capacitar y calificar al personal que cumple labores dentro del ámbito marítimo.

De la conjugación de los fundamentos expresados se desprende la Visión institucional sobre los Intereses Marítimos; ella es: “Contribuir al Estado a crear las condiciones necesarias para incentivar el desarrollo seguro de las actividades relacionadas con el uso del mar, generando una sólida conciencia marítima en la ciudadanía que les permita, tanto visualizar y aprovechar sus facilidades, como explotar sus beneficios”.

Las actividades relacionadas con el uso del mar que conforman los Intereses Marítimos es enorme, es por ello que para expresarlas en forma interrelacionada, se han estructurado en términos de componentes, a saber: Marina Mercante, Transporte y Terminales Marítimos, Comercio Exterior, Flota Pesquera e Instalaciones de Apoyo, Buques de Investigación Científica, Industria Naval, Establecimientos de Explotación del Fondo Marino, Deportes Náuticos y Medio Ambiente Acuático.

En beneficio del tiempo disponible, centraré el desarrollo de este aspecto de la conferencia, sólo en aquellos componentes que actualmente resultan más relevantes para nuestro desarrollo nacional.

Transporte Marítimo.

El Transporte Marítimo como sistema integrado de actividades, procedimientos y organizaciones, posibilita la existencia del comercio exterior y la inserción internacional de Chile como socio comercial de grandes potencias mundiales.

En este contexto, la Armada de Chile a través de la Autoridad Marítima, desarrolla funciones técnicas de protección y fomento del transporte, los puertos y sus actividades asociadas, basada en principios de protección y salvaguarda de la vida de las personas, los bienes públicos y privados y el medio ambiente acuático. Entre otros, forman parte de este sistema, la Marina Mercante, los Puertos y las actividades propias de la Industria Marítima, tales como los Astilleros y el Registro de Naves, los cuales, a nivel mundial, en los últimos años han manifestado cambios de propiedad y de gestión de los

buques, creación de nuevos registros, incorporación de adelantos técnicos y contratación de tripulaciones procedentes de culturas diferentes.

Esta circunstancia ha impactado fuertemente la gestión de la Marina Mercante Nacional, ha impuesto nuevos desafíos a la flota chilena y ha propiciado la modernización de la reglamentación y los procedimientos marítimos. En este escenario, nuestro país ha decidido construir su desarrollo económico y social en base al libre comercio mundial, logrando mediante un esfuerzo colectivo destacable, que la economía de Chile llegue a generar más del 50% de su Producto Interno Bruto, a partir del comercio internacional, con una participación mayoritaria de la vía marítima en el comercio exterior. La flota mercante nacional enfrenta este escenario con un total de 134 naves, que suman 951 mil toneladas de peso muerto, las cuales cubren los servicios de cabotaje y comercio exterior.

El modelo portuario nacional reconoce la existencia de puertos estatales de uso público, amparados por destinaciones marítimas y puertos y terminales marítimos privados, autorizados mediante concesión marítima. En el caso de los primeros, la política portuaria determinada por la Ley N° 19.542 de 1997 de “Modernización del Sector Portuario Estatal” ha permitido la creación de empresas autónomas del Estado y la incorporación del sector privado en la administración de frentes de atraque, mediante un régimen de concesión por un plazo de 30 años.

La Política Portuaria vigente considera la gestión del sector privado como fundamental para garantizar el desarrollo de los puertos en armonía con el crecimiento que experimentan las exportaciones y los avances en la construcción naval, lo que ha implicado naves de mayores dimensiones que requieren de alta productividad en las operaciones de transferencia de carga.

En el caso de los puertos estatales, dos indicadores muestran el efecto de la nueva política; por un lado, el principio de racionalización del uso de mano de obra que determinó la desvinculación del sistema laboral de 1.121 trabajadores portuarios de un total de 17.638 y, por el otro, una mayor eficiencia en la operación; como por ejemplo, en los puertos de Valparaíso y San Antonio se ha registrado un mejoramiento en la productividad de un 7,3% promedio entre los años 2001 y 2002. Los puertos y terminales con inversión privada, en los últimos 10 años han mostrado un notorio crecimiento de la infraestructura disponible con 4 puertos comerciales y 9 terminales marítimos. El rol de los puertos para los años venideros estará marcado por una incursión cada vez mayor en el negocio de la logística, bien por sí o mediante asociaciones estratégicas, acentuándose la labor de actuar como puntos de transferencia de la cadena intermodal de transporte. La participación estatal en la gestión portuaria continuará su disminución, incentivándose la creación de unidades de negocio en todos aquellos puertos que fueron de administración fiscal con el fin de crear las condiciones para la incorporación de privados en el proceso administrativo y de explotación comercial. Los nuevos desafíos también se extienden a los demás componentes de la industria marítima, como los astilleros y maestranzas que atienden los requerimientos de construcción y reparaciones necesarias para la continuidad operacional del sistema de transporte marítimo chileno.

Pesca y Recursos Marinos.

La Acuicultura, es la actividad que se realiza principalmente en espacios marítimos que son bienes nacionales de uso público, a los que se accede a través de la figura de una concesión y con la cual la Autoridad Marítima se vincula a través del control de las Concesiones de Acuicultura, de las naves y dotaciones que apoyan logísticamente esta actividad y el cumplimiento de la legislación vigente. Ha tenido un incremento significativo, especialmente en lo referente al crecimiento experimentado por la salmonicultura, actividad privada que durante los últimos diez años ha crecido en un 600%, llegando a exportar casi 353 mil toneladas con un ingreso de casi mil millones de dólares, posicionando a nuestro país como el segundo productor de salmones a nivel mundial.

Este desarrollo se ha fundado en diversas ventajas internas, como son las condiciones naturales que ofrece el país, costos de producción, entorno macroeconómico global y las acciones de apoyo de tipo sectorial, ya sea público o privado dirigidas a la fase productiva. Factores como el reintegro a las exportaciones, control de calidad, valor agregado, empaque, presentación, transporte, almacenamiento y facilidades portuarias, política económica y cambiaria, y promoción de mercados, han sido fundamentales en el desarrollo de la fase exportadora. Además, la apertura de las economías mundiales, barreras arancelarias, cambio de hábito alimenticio e ingreso per cápita de los principales mercados consumidores y reconocimiento de la calidad del producto chileno han sido factores externos que han favorecido el crecimiento exportador de la industria.

La salmonicultura como actividad ha aventajado notablemente a la pesca industrial en términos de eficiencia, específicamente a la exportación de harina de pescado. Si bien la salmonicultura, en volumen, exporta casi la décima parte, en términos de recursos, genera ingresos comparativamente superiores en US\$ 750 millones de dólares. Las proyecciones que este sector tiene hasta el año 2010 consideran la exportación de casi 600 mil toneladas de productos de diferentes tipos y con un reintegro de sobre los dos mil millones de dólares, lo que implica un desafío de gran magnitud para la Autoridad Marítima, en todos los ámbitos de gestión.

La Pesca Industrial, a partir de 1989 y hasta 1995, presentó un crecimiento anual promedio del orden de un 4%, con un nivel de desembarque cercano a los 8 millones de toneladas, lo que la llevó, en ese año, a posicionarse a nivel pesquero mundial en tercer lugar después de China y Perú. Hasta entonces, el sector pesquero se destacó por el desarrollo sostenido tanto en niveles de desembarque como en retorno de divisas, situación que lo alzaba como el tercer sector de la economía, después del minero y el agropecuario. A partir de 1996, sin embargo, se comienza a observar un brusco descenso de los niveles de desembarque explicado por la caída en las capturas de jurel, principal recurso pesquero del país, producto de la presión ejercida por la sobredimensionada flota pesquera. Los efectos de la sobrepesca fueron acrecentados a partir de 1997 por las alteraciones ambientales del fenómeno de El Niño y La Niña, lo que provocó que durante 1998 las capturas cayeran hasta llegar a 3,6 millones de toneladas, el volumen más bajo del decenio.

En la actualidad la pesca industrial se encuentra estable y con niveles de desembarco del orden de los 3,9 millones de toneladas. Al respecto, es preciso hacer presente que a partir del año 2001 modificaciones a la legislación pesquera permitieron ordenar la actividad, racionalizar la operación de las naves y optimizar los procesos.

En esta actividad productiva la gestión de la Autoridad Marítima se centra en el control de aspectos legales, relacionados con la seguridad de las naves, su equipamiento, sus dotaciones y la fiscalización de extracción de especies en veda, cuotas de captura y, especialmente, el posicionamiento satelital de las naves durante las faenas de pesca.

La Pesca Artesanal, se desarrolla a lo largo de todo Chile, principalmente dentro de las 5 primeras millas, constituyendo una fuente laboral segura para casi 100.000 pescadores artesanales y el único abastecedor de productos del mar para el consumo humano en fresco. La importancia del sector ha ido en aumento progresivo con niveles de desembarques nacionales que actualmente superan el millón de toneladas. A partir de los años ochenta, los pescadores artesanales comienzan a incursionar en zonas de pesca más alejadas de la costa, debido a la posibilidad de disponer de embarcaciones de mayor tamaño y con mejor equipamiento, lo que les permitió una mayor autonomía.

Como una forma de encontrar mecanismos que permitan enfrentar estados de sobreexplotación, surge el Régimen de las Áreas de Manejo y Explotación de Recursos Bentónicos, como un sistema de administración de los recursos marinos costeros, cuyo propósito es lograr una explotación con criterios de sustentabilidad, mediante la asignación de derechos territoriales de uso exclusivo a organizaciones de pescadores artesanales en zonas geográficas delimitadas. Actualmente, esta medida se perfila como

una alternativa real de conservación y uso sustentable de los recursos bentónicos en Chile, ya que este sistema permite que se optimice el uso de los factores productivos por parte de los pescadores, al eliminar la carrera por la captura de los recursos.

La Autoridad Marítima, mantiene un vínculo permanente con este sector productivo ya que a través de sus Capitanías de Puerto controla sus embarcaciones y la idoneidad y capacidad para realizar sus labores.

Comercio Exterior.

Durante el año 2002, el intercambio global con los principales socios comerciales de Chile alcanzó la cifra de 34.167 millones de dólares, implicando un movimiento por vía marítima de 54 millones de toneladas, movilizadas por 16.210 buques mercantes que recalaron a nuestros puertos. El total de exportaciones por vía marítima fue de 15.400 millones de dólares, equivalente al 88% de las exportaciones chilenas, destacando que de ellas, el 45% fueron hacia Norte y Sud América, el 39% a Asia y el 14% a Europa. El total de importaciones por vía marítima fue de 8.500 millones de dólares, equivalente al 62% de las importaciones chilenas. Lo anterior significa que el 77% del comercio exterior de Chile se efectuó por vía marítima, representando el 58% del Producto Interno Bruto.

Este aspecto estuvo dominado por la aprobación internacional de variadas exigencias vinculadas con la seguridad, todas ellas como consecuencia de los atentados terroristas ocurridos en los Estados Unidos el año 2001, principalmente por el Código ISPS, generado en el seno de la Organización Marítima Internacional. Se pueden mencionar las medidas implementadas por la Aduana de los Estados Unidos a todas las cargas que ingresan a ese país, evaluaciones de seguridad en los puertos y seguridad de los contenedores. En diciembre del 2002 se adoptó, en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI), el Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), que impone estrictas obligaciones y certificaciones a las tripulaciones, naves y puertos, el que deberá estar implementado a mediados del año 2004. Junto a este Código, se introdujeron enmiendas al Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), incorporando nuevos equipos electrónicos a las naves.

En el seno de la Organización Internacional del Trabajo, se continuó la revisión de todos los Convenios Laborales Marítimos, y se redactó un Protocolo para estandarizar los documentos de identidad de las tripulaciones, el que será adoptado este año.

Evolución de los Intereses Marítimos.

Con legítimo orgullo, puedo exponer ante tan distinguida concurrencia que los Intereses Marítimos de Chile, se han incrementado en el último decenio en aproximadamente un 58 %, y la mano de obra relacionada con dicha actividad actualmente asciende a la cantidad de 360 mil personas.

La autoridad marítima y los intereses marítimos.

Organización Marítima Operativa.

La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, actúa mediante sus órganos de maniobra, los que están conformados por la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas y la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, organismos de carácter técnico que se encargan: el primero, de materias propias de la seguridad de la nave, de la derrota y de la protección y auxilio de la vida humana en el mar y; el segundo, de materias propias de los Intereses Marítimos y protección del medio ambiente acuático. Cuenta con 16 Gobernaciones Marítimas, 61 Capitanías de Puerto y 266 Alcaldías de Mar, todas dotadas de medios de superficie, aeronavales y distribuidos a lo largo del litoral y territorio oceánico insular y, por consiguiente, operativamente

dependientes de la respectiva Comandancia en Jefe de la Zona Naval, según sea el área jurisdiccional en que se encuentran ubicadas, de acuerdo a la distribución geográfica naval.

Cuerpos Legales.

La Autoridad Marítima, en todos sus ámbitos de gestión, participa con organizaciones ministeriales del Estado en actividades de Fomento de la Marina Mercante; Concesiones Marítimas, Control y Fiscalización de la Pesca y Acuicultura y en materias de Preservación del Medio Ambiente Acuático.

De las bases jurídicas que norman el accionar de la Autoridad Marítima, la más importante la constituye la Ley de Navegación, DFL N° 2.222 del 21 de mayo de 1978, que es la herramienta legal fundamental, encargada de regir todas las actividades concernientes a la navegación o relacionadas con ella. A partir de esa Ley, se han desarrollado los Reglamentos orientados a establecer las disposiciones para velar por la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y Protección del Medio Ambiente Acuático, los que norman sobre la calidad operacional y de la construcción de las naves; la calificación y entrenamiento de sus dotaciones; la seguridad de las rutas en que operan los buques; la prevención y combate de los derrames de hidrocarburos, en caso de siniestros marítimos; todo ello con el propósito final de proteger la vida de las dotaciones y la calidad del medio ambiente acuático marino, fluvial y lacustre, contribuyendo de esta forma al desarrollo de los Intereses Marítimos Nacionales.

Asimismo, en asuntos o reuniones internacionales relativas a las materias técnicas de que trata la Ley de Navegación, se establece que la Autoridad Marítima es la Representante Oficial del Estado de Chile.

Esta ley además dispone los cobros a efectuar por los servicios prestados a las naves, proporcionando los ingresos propios necesarios y únicos que recibe la Organización Marítima para cumplir todas las tareas dispuestas en este cuerpo jurídico.

Funciones de la Autoridad Marítima.

Contar con una orientación clara, coherente y consistente en el tiempo respecto del accionar y desarrollo de la Armada, y al mismo tiempo entregar una señal nítida a la sociedad respecto a la voluntad de ser de la Armada como organización del Estado, y de cuáles son los atributos que aspira a sostener y potenciar, son fundamentales para que sea acogida por la sociedad toda, en especial por los usuarios marítimos y hecha propia por los integrantes de la Institución.

Es por ello que, en relación a las funciones de promoción, protección y defensa de los Intereses Marítimos, se ha establecido y se acciona de acuerdo el siguiente contexto, políticas y objetivos:

- Poseer los medios y capacidad de coordinación para preservar la seguridad de la vida humana en el mar, de acuerdo a los compromisos internacionales y la normativa nacional.
- Poseer los medios, capacidad de fiscalización y capacidad técnica para prevenir, evitar y subsanar los incidentes que pongan en peligro el medio ambiente marino y el borde costero, compatibilizando los intereses marítimos con la preservación y buen empleo del patrimonio marítimo nacional.
- Contar con medios, capacidad técnica y procesos eficaces para fiscalizar la actividad marítima y brindar a los operadores de ese sector un servicio público marítimo eficaz.
- Desarrollar los medios técnicos y capacidad de organizar, coordinar y controlar la investigación científica en el mar, para que contribuya eficazmente al crecimiento y a la seguridad de la actividad en el mar, así como a la proyección del Estado en la comunidad científica internacional.
- Poseer una alta capacidad de análisis, de gestión y de interacción con el medio nacional.

- Contribuir a facilitar los procesos de modernización de la actividad portuaria, cautelando el ejercicio de las facultades de la Autoridad Marítima en los puertos y adaptando la participación institucional a la evolución de esta actividad.
- Dotar al sistema de personal preparado, con capacidad técnica y de gestión para representar los intereses del Estado en la comunidad marítima nacional e internacional, con énfasis en la cuenca del Pacífico.
- Promover el desarrollo y explotación turística del área marítima sur y austral, en coordinación con las autoridades regionales y el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Relaciones Extraintitucionales.

La Armada, a través de la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, participa en organizaciones nacionales e internacionales como representante del Estado en las materias relacionadas con los Intereses Marítimos Nacionales.

En el Ámbito Nacional.

A través del Ministerio de Defensa -Subsecretaría de Marina- se administra el borde costero y, en forma coordinada con el Ministerio del Interior, se ha logrado respaldo eficaz y eficiente a la tarea de neutralización y prevención de las amenazas asimétricas a que el mundo se está viendo afectado.

Con los Ministerios de Transportes, Telecomunicaciones y Economía, se realizan las tareas de integración y coordinación del esfuerzo de desarrollo de las comunicaciones y una participación activa en la formulación de tarifas y derechos que en el ámbito de los servicios marítimos se aplican.

Con el Ministerio de Economía -Subsecretaría de Pesca- se controla y cautela las riquezas de la masa bio-oceánica, investigación y prospección oceánica de los fondos marinos, como igualmente, la hidrografía y oceanografía.

Las materias laborales y judiciales del quehacer marítimo nacional exigen permanente vinculación con el Ministerio del Trabajo y Ministerio de Justicia en sus diferentes niveles, en aspectos de orden social que trascienden a la fuerza laboral y comunidad marítima portuaria.

En el área de la cadena del transporte marítimo, se mantiene una constante interacción con los Ministerios de Hacienda, Agricultura y de Salud, quienes desarrollan la tarea permanente de control fronterizo en el área marítima y el proceso de Recepción y de Libre Plática de las naves que ingresan al territorio nacional a través de los puertos de la República.

En el Ámbito Internacional.

La Organización Marítima Internacional (OMI), con sede en Londres, Inglaterra, es la entidad de mayor trascendencia a nivel internacional en cuanto a las actividades realizadas en los mares del mundo. Integramos también la Asociación Internacional de Señalización Marítima (IALA), instancia técnica internacional no gubernamental al igual que el Foro de Investigación de Accidentes Marinos (MAIF), entidades que actúan en forma proactiva y reactiva respectivamente ante las emergencias que se desarrollan en el mar.

A las organizaciones antes mencionadas se suma la red de información estratégica y de comunicaciones satelitales INMARSAT, la que se complementa con el sistema de comunicaciones satelitales de emergencia COSPAS-SARSAT que permite entregar una señal de alarma en caso de presentarse alguna emergencia en cualquier punto del océano.

En el ámbito regional, se tiene una activa participación en la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), entidad integrada por Ecuador, Colombia, Perú y Chile, naciones cuyos representantes marítimos asumieron la responsabilidad de reunirse regularmente con la finalidad de mejorar la

cooperación e intercambio de información para actuar como un foro que analice temas de carácter operativo, seguridad marítima y protección del medio ambiente marino.

En el seno de la citada Comisión (CPPS), se estableció el Acuerdo de Galápagos, sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos en la Alta Mar del Pacífico Sudeste. El Acuerdo ya ratificado por Chile, Perú y Ecuador, constituye un aporte directo a la protección de los recursos marinos vivos transzonales y altamente migratorios que se reproducen en la Alta Mar adyacente a la Zona Económica Exclusiva y que posteriormente se desplazan hacia las costas de América del Sur. Este acuerdo es coincidente con el concepto de Mar Presencial.

Se participa activamente en el Foro de Jefes de Agencias de Seguridad Marítima, integrado por 13 países, dependiente del Acuerdo de Cooperación del Asia Pacífico (APEC). Su finalidad es mejorar la cooperación e intercambio de información, particularmente de carácter operativo, sobre seguridad marítima y protección del medio ambiente marino, entregando una visión de cooperación, búsqueda y salvamento, y de respuesta a la contaminación originadas por hidrocarburos y substancias nocivas y potencialmente peligrosas.

También se participa en la Comisión para la Conservación de los Recursos Marinos Vivos Antárticos (CAMELAR), organismo informal de carácter regional, a través del cual las autoridades marítimas actúan integradamente en distintos planos de cooperación, por medio de un contacto fluido, franco y permanente. Además de ello, el Tratado Antártico, el Protocolo para la Protección del Medio Ambiente y Protocolo de Madrid son otras entidades en las cuales la Armada participa en forma activa en defensa de los intereses del Estado de Chile.

Existen además organizaciones no gubernamentales destinadas a proteger el medio ambiente acuático en la región a la cual pertenece nuestro país. Entre ellas se encuentran la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Sudamérica más México, Panamá y Cuba - ROCRAM- entidad patrocinada por la OMI, y la Comisión Económica para América Latina, CEPAL.

En la actualidad la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, actúa como Secretaría Ejecutiva de dicha red en el bienio 2003 - 2004. Esta unidad de trabajo permite el intercambio de información y documentación para poner en práctica los convenios internacionales de la OMI y, en especial, sobre la reglamentación nacional de cada país para facilitar la aplicación de tales convenios de manera uniforme. Además promueve la cooperación entre las Autoridades Marítimas de la región para hacer más efectiva la puesta en práctica de los convenios internacionales sobre seguridad marítima, contaminación por buques, formación de oficiales mercantes y personal marítimo, facilitación del tráfico marítimo, búsqueda y salvamento, transporte de pasajeros y telecomunicaciones.

Otra de las instancias del ámbito regional es el Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto, entidad que establece parámetros de seguridad para las naves, exigiendo éstos al momento de ingresar a los puertos asociados a ROCRAM. A ellos se incorporan el Acuerdo de Viña del Mar, con normas que indican los estándares de calidad de las naves al momento de ingresar a los puertos asociados a ese convenio. Asimismo formamos parte del Acuerdo de Tokio que tiene los mismos fines para con los países que son parte del Asia-Pacífico.

Reflexiones finales.

Tenemos la firme convicción que el desarrollo y progreso de Chile, como país esencialmente marítimo, está íntimamente ligado al real, efectivo y seguro aprovechamiento de las facilidades y explotación de los recursos que generen las actividades relacionadas con el uso de nuestro mar.

Es por ello que el accionar de la Autoridad Marítima está orientado por las siguientes premisas fundamentales y permanentes: *Proteger* los Intereses Marítimos del Estado en la jurisdicción Marítima Nacional, *Proyectar* los Intereses Marítimos del Estado en los ámbitos nacional e internacional,

Desarrollar los medios humanos y materiales que permitan satisfacer los requerimientos de los usuarios marítimos y *Otorgar* un servicio público marítimo, eficiente y eficaz.

La Armada de Chile, en su expresión Naval y Marítima, asegura al Estado la autonomía necesaria para ser soberano hasta el límite de sus territorios marítimos, salvaguardando y defendiendo los intereses nacionales vitales con un sentido de país y le permite asumir las responsabilidades que le corresponden en el escenario marítimo internacional.

El panorama mundial actual, en donde la globalización y amenazas asimétricas como acciones de terrorismo internacional, constituyen nuevas e insospechadas amenazas emergentes para las naciones, ya han impuesto la redacción internacional de variadas exigencias vinculadas con la seguridad y protección de los Intereses Marítimos.

Por su interdependencia con el comercio marítimo, el cual proviene y concurre desde y hacia muy diferentes y lejanos lugares del orbe, conjugando intereses comunes de las naciones, en el ámbito internacional, visualizamos la necesidad de reforzar nuestra participación en organismos marítimos afines, dado que la comunidad internacional, tan comprometida con el libre comercio, con la estabilidad y la seguridad internacional, reaccionará en conjunto ante este tipo de situaciones.

En el ámbito regional, la intensificación de los lazos de entendimiento, de cooperación y de confianza mutua, con las Armadas de Latinoamérica, especialmente con Argentina y Perú, realizados desde hace algunos años por la Armada de Chile, mediante intercambios académicos, visitas profesionales y ejercicios combinados en los ámbitos Naval y Marítimo, se visualizan como una alternativa válida para lograr las condiciones para ejercer un Control Marítimo cooperativo, tendiente a neutralizar las potenciales nuevas amenazas provenientes desde el mar.

En el ámbito global de la Seguridad Marítima Internacional, Chile ha adquirido compromisos internacionales que lo comprometen a asumir parte de las responsabilidades asociadas a la Seguridad Marítima Internacional. Por esta razón, anualmente, la Armada de Chile participa en diferentes ejercicios combinados, con Armadas amigas, de modo de estar en condiciones de realizar operaciones de protección de los Intereses Marítimos comunes.

Deseo finalizar mi intervención citando lo expresado por el Sr. Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Don Miguel Ángel Vergara Villalobos, durante su discurso de clausura del Seminario de Inauguración "Mes del Mar 2002": "La Armada de Chile tiene la íntima convicción que, en beneficio de los más altos Intereses Marítimos Nacionales, debe participar no sólo en la promoción y conservación de la seguridad global, hemisférica y regional, sino también en la identificación de oportunidades de cooperación mutua que tiendan a consolidar aquella seguridad".

* * *

* Vicealmirante. Oficial de Estado Mayor. Director General del Territorio Marítimo y Marina Mercante. Conferencia dictada el 20 de mayo de 2003, en Buenos Aires, República de Argentina.