



# RESGUARDO DE LA SOBERANÍA EN LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA\*

Felipe Jesús González Iturriaga\*\*

## - Introducción.

La demanda marítima presentada por el gobierno peruano en contra de Chile, a principios de este año, ante la Corte de La Haya, y la experiencia obtenida a lo largo de tres años y medio participando activamente en el proceso de captura de pesqueros que transgreden nuestra legislación en nuestra Zona Económica Exclusiva, me ha llevado a escribir este artículo, con el fin de explicar el procedimiento efectuado por la Autoridad Marítima y las diferentes Instituciones Públicas que participan en el proceso, desde su captura hasta la escolta hacia aguas peruanas.

## - Antecedentes.

La Armada de Chile realiza la tarea de vigilancia y control de la Zona Económica Exclusiva, la cual se extiende a lo largo de la costa hacia mar adentro hasta alcanzar las 200 millas náuticas de ancho. Lo anterior, dado la extensión de nuestro país y su territorio insular, hace que contemos con una superficie de 4,5 millones de kilómetros cuadrados de Zona Económica Exclusiva y plataforma continental sobre la cual tenemos derechos exclusivos de explotación de los recursos vivos y no vivos que se encuentren allí, así como para el establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones

y estructuras; la investigación científico – marina; y la protección y preservación del medioambiente.

La Zona Económica Exclusiva tiene su origen en la proclamación del presidente Gabriel González Videla el año 1947, en la cual se reivindica la soberanía sobre el zócalo continental y el mar adyacente hasta una distancia de 200 millas náuticas, un tiempo después en el año 1952 se suscribió la “Declaración de Santiago”, la cual fue firmada por Chile, Ecuador y Perú, siendo países pioneros en cuanto a la creación de la Zona Económica Exclusiva. Posteriormente esta zona fue aprobada a nivel mundial el 30 de abril de 1982 en la CONVEMAR, conferencia convocada por la Organización de Naciones Unidas con el fin de establecer normas internacionales sobre la exploración de recursos marinos.

El constante aumento de la actividad marítima, ha requerido que nuestra Armada ejerza su soberanía, mediante constante monitoreo del tráfico marítimo, actividades de patrullaje y exploraciones aeromarítimas, logrando tener un panorama de superficie que permite a los respectivos mandos tomar decisiones con respecto a la optimización de medios para detener transgresiones efectuadas por pesqueros extranjeros en nuestra Zona Económica Exclusiva.

\* Segundo lugar en el “Concurso Aniversario de Revista de Marina 2008”.

\*\* Teniente 1° LT.

Desde el año 2006 a la fecha las embarcaciones pesqueras peruanas solicitan autorización para cruzar por nuestra Zona Económica Exclusiva hacia zona de pesca, informando su ingreso en el paralelo 18° 21' 03" y su QTH cada 8 horas, siendo fiscalizadas durante exploraciones aeromarítimas y patrullajes oceánicos de unidades de la Armada. Lo anterior se da porque Perú declara que cuenta con 200 millas náuticas de Mar Territorial, lo cual, ante el concepto de reciprocidad, nos obliga a exigir la solicitud de autorización para navegar por nuestra Zona Económica Exclusiva, como será explicado más adelante.

Constantemente se registran casos en que embarcaciones peruanas flagrantemente ingresan, sin autorización en nuestra Zona Económica Exclusiva para efectuar labores de pesca, mayormente de tiburón, usando como aparejo el espinel.



*Patrullaje en la zona norte por unidades de la Armada.*

Por lo anteriormente expuesto, me voy a centrar en el procedimiento de captura de una embarcación infractora.

#### - **Procedimiento.**

Una vez que es detectado un acto ilícito, en la Zona Económica Exclusiva, ya sea por alguna unidad de la Armada o mediante exploración aeromarítima, se sigue una serie de acciones por parte

de la Autoridad Marítima y otras autoridades relacionadas al tema, para llevar a buen término el procedimiento, siempre ajustados a derecho.

Como primera acción se procede a la captura de la embarcación infractora, siendo detenidos sus tripulantes por infringir al Art. 115 de la Ley General de Pesca y Acuicultura, el Art. 13 del Reglamento de Recepción y Despacho de Naves y, los Art. 28 y 97 de la Ley de Navegación.

El Art. 115 de la Ley General de Pesca y Acuicultura indica: "Prohíbanse las faenas de pesca extractivas en aguas interiores, mar territorial o Z.E.E. por naves o embarcaciones que enarboles pabellón extranjero, salvo que estén especialmente autorizadas para realizar pesca de investigación.

Los infractores serán sancionados con una multa equivalente, en pesos oro<sup>1</sup>, de cien hasta ciento cincuenta al valor diario fijado por el Banco Central de Chile en el momento del pago, por cada registro de tonelada grueso de la nave infractora.

Además, las especies hidrobiológicas capturadas caerán en comiso, como a sí mismo los artes y aparejos de pesca empleados. En caso de reincidencia, la multa se duplicará".

En el caso del Reglamento de Recepción y Despacho de Naves, Art., 13 indica que: "Toda nave que se dirija a un puerto nacional avisará su arribada a la Autoridad Marítima con una anticipación mínima de 24 hrs.

Asimismo, se exhorta a las naves que ingresen al área marítima de responsabilidad nacional establecida en el D.S. (M) N° 1.190 de 1976 sobre búsqueda y rescate marítimo, a que comuniquen su posición usando el sistema de Notificación de la Situación de naves.

1.- Ésta se encuentra estipulado en la Ley de Navegación, DL (M), de fecha 21 de mayo de 1978, al cual se refiere en los siguientes términos:

"Artículo 168: Para calcular la equivalencia a moneda corriente del peso oro a que se hace referencia en esta ley, se estará al valor o valores que para el cobro de derechos de aduana determine el Banco Central de Chile, que deberá certificar tal equivalencia gratuitamente, a requerimiento escrito de cualquiera que los solicite".

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso precedente, será obligatorio, en reciprocidad, para aquellas naves matriculadas en países que exijan a las naves chilenas cumplir con disposiciones análogas o equivalentes a las establecidas en el presente inciso, dar de inmediato su posición y su plan de navegación cuando naveguen en aguas sometidas a la jurisdicción chilena, debiendo indicar, además, su nombre, distintivo de llamada o identidad de la estación de la nave, próximo puerto de escala o el de destino, derrota proyectada, y velocidad. Asimismo será su obligación comunicar diariamente su posición a las 08:00 horas y a las 20:00 horas”.

El caso anterior es aplicable a las naves pesqueras peruanas, ya que al contar ellos con 200 millas de Mar Territorial, exigen a nuestras naves informar su posición y plan de navegación.

En cuanto a los Artículos 28 y 97 de la Ley de Navegación el Art. 28 dice: “Antes que una nave ingrese en aguas sometidas a la jurisdicción nacional, deberá dar aviso a la Autoridad Marítima, con la anticipación que indique el reglamento, señalando su situación y la ruta de navegación que seguirá.

Si por cualquier causa una nave debe modificar su itinerario y cambiar el puerto prefijado de recalada, sus armadores, agentes o capitán deberán solicitar, con la debida anticipación, el permiso de la Autoridad Marítima respectiva”.

Y, el Art., 97 indica: “Corresponde a la Autoridad Marítima supervigilar el cumplimiento de todas las normas legales y reglamentarias y de las resoluciones administrativas que rijan o deban llevarse a efecto en aguas sometidas a la jurisdicción nacional.

La Autoridad Marítima velará también por el cumplimiento de las resoluciones judiciales que deban ejecutarse en su zona jurisdiccional.

Las resoluciones o actuaciones administrativas que deban cumplirse o

llevarse efecto en agua sometidas a la jurisdicción nacional se ejecutarán por intermedio o con asistencia de la Autoridad Marítima”.

Una vez verificada la trasgresión de las leyes y reglamentos expuestos anteriormente, se procede a la detención de la dotación y la correspondiente lectura de los derechos a los imputados, se realiza una inspección de seguridad a la embarcación infractora y se efectúa un registro fotográfico de la falta. Una vez terminado lo anterior se procede a su remolque o escolta hacia el puerto de Arica, donde es esperada por personal del Departamento de Operaciones Marítimas de la Capitanía de Puerto de Arica, para llevar a cabo los procedimientos, los cuales han sido establecidos por el gobierno desde hace aproximadamente 12 años, y, que a continuación se detallan en el mismo orden con que son llevados a cabo:



PZM 81 “Piloto Pardo”.

- **Recepción de la embarcación:** Este procedimiento consiste en tomar la embarcación detenida, sus equipos de navegación para dejarla en custodia de la Autoridad Marítima durante su estadía en el puerto de Arica. Dentro de las acciones efectuadas la Subcomisión Local de Inspección de Naves (Sub-CLIN) realiza una revista del estado de la embarcación y funcionamiento de sus equipos electrónicos, los cuales quedan en custodia del Departamento de Operaciones Marítimas de la Capitanía de Puerto

- hasta el día del zarpe de la embarcación hacia Perú.
- *Constatación de Lesiones:* Los tripulantes son trasladados, por personal de Policía Marítima, al Servicio de Urgencias del Hospital "Dr. Juan Noe" en el cual se les realiza el procedimiento de constatación de lesiones, mediante el cual se certifica que no existieron apremios físicos en contra de los tripulantes por parte de los funcionarios de la Armada. Con los certificados en la mano se continúa a la siguiente etapa.
  - *Control de Ingreso y Salida del país:* Una vez terminada la constatación de lesiones, los tripulantes son trasladados al cuartel de la Policía de Investigaciones para realizar toda la documentación de ingreso y salida del país. En este proceso los tripulantes son expulsados del territorio nacional, quedando solamente en Chile una dotación mínima de seguridad dispuesta por la Autoridad Marítima local, con el objeto de poder navegar en forma segura hacia Perú. Se pone en conocimiento a la Intendencia de la falta, objeto ordene la expulsión.
  - *Constatación del estado organoléptico de la pesca:* Este procedimiento es llevado a cabo por el Departamento de Acción Sanitaria de la Comuna y consiste en verificar si el producto incautado reúne las características necesarias para el consumo humano o debe ser depositada en el vertedero municipal.
  - *Puesta a disposición del producto decomisado:* Una vez constatado el estado organoléptico se solicita al tribunal instrucciones sobre el destino del producto. En la mayoría de los casos el producto llega a Arica con avanzado estado de descomposición por lo cual es llevado al vertedero municipal para su depósito. Como medida de seguridad el producto, además se inutiliza con esencia de pino para evitar que sea robado del vertedero y comercializado posteriormente.
  - *Denuncia a la Justicia por Ley General de Pesca y Ley de Navegación:* El Capitán de Puerto de Arica efectúa la denuncia a la justicia, proveyendo los medios de prueba (fotografías y/o grabaciones) y adjuntando los certificados de los organismos involucrados en los pasos anteriores. (Constatación de lesiones, estado organoléptico de la pesca, expulsión de los tripulantes).
  - *Proceso de Justicia ante la Autoridad Marítima:* En este paso el pescador debe comparecer ante la Fiscalía Marítima por haber incurrido en una falta concerniente al Art. 13 del Reglamento de Recepción y Despacho.
  - *Despacho de la Embarcación a Perú:* Una vez canceladas las multas de los Tribunales de Justicia y de la Autoridad Marítima, la embarcación es autorizada a retornar a su país. Existe un procedimiento previo a su zarpe que consiste en la devolución de sus equipos electrónicos y una nueva inspección por parte de la Sub-CLIN en todo lo concerniente a seguridad en la navegación a su destino. Una vez terminado lo anterior se efectúa el despacho de la embarcación, informando a la Autoridad Marítima del Perú de la hora de cruce por el Límite Marítimo Internacional.
  - *Escolta al Límite Internacional Marítimo:* Efectuado el despacho por la Capitanía de Puerto, la embarcación pesquera peruana es escoltada hasta el límite internacional marítimo, verificando que retorne en forma segura a las aguas de su país.
- Paralelamente a todos estos pasos se informa a las autoridades competentes de Perú y Chile, por vías oficiales, del procedimiento que se está efectuando, manteniendo a todos los involucrados informados, de manera que todo se efectúe de modo transparente. (Nivel Consulado, Autoridad Marítima).

El procedimiento anteriormente descrito requiere de dedicación total y de un alto grado de compromiso por parte del personal dependiente de la Autoridad Marítima Local, la cual se ha visto prestigiada en todos y cada uno de los procedimientos efectuados a la fecha, logrando mediante sus acciones proteger los recursos de nuestra Zona Económica Exclusiva.

Además existe una experiencia en Arica, en cuanto a este tipo de procedimientos que hace recomendable que sean realizados en esta ciudad, ya que por la cercanía con Tacna y la frontera a 15 minutos ayuda a agilizar los trámites, además está el factor humano, en cuanto

a las estrechas relaciones entre las autoridades de ambas ciudades limítrofes.

#### - Conclusiones.

El procedimiento explicado anteriormente es el que está siendo aplicado actualmente por la Autoridad Marítima de Arica, siendo un importante eslabón en nuestra tarea de control de la Zona Económica Exclusiva nacional. Realizar un buen procedimiento, ajustado a derecho, nos prestigia como país y como autoridad marítima, reafirmando ante la comunidad internacional nuestro derecho a contar con este espacio marítimo que es de vital importancia para el desarrollo de nuestro país.

\* \* \*

### BIBLIOGRAFÍA

1. [www.armada.cl](http://www.armada.cl)
2. [www.mardechile.cl](http://www.mardechile.cl) Artículo de P.Cereceda.
3. *El mundo y sus guerras* – Raúl Sohr.

