

“Participación argentina en inspecciones antárticas: ¿actividades esporádicas o ejercicios regulares?”

Rodrigo J. Conde Garrido*

“¿Qué posibilidades teníamos antes de la firma del Tratado de controlar eso? Absolutamente ninguna; todo el mundo podría entrar y salir de la Antártida en la forma que quisiera e instalar las bases que creyera conveniente. Desde la firma del tratado existe la seguridad que pueden dar los observadores, que están facultados para entrar en las bases y denunciar si los países firmantes del tratado en los hechos lo desvirtúan completamente”, Diputado Juan Carlos Manes (UCRI), 14/4/1961¹. (Manes, 1961)

Resumen

El objetivo de este trabajo es poder ofrecer una mirada estadística, comparativa e histórica, sobre la participación argentina en inspecciones del Sistema del Tratado Antártico, la importancia de haber alcanzado regularidad en su realización, así como exponer sobre la trascendencia de este mecanismo y el activo rol que la Argentina despliega en el concierto de países antárticos.

Palabras claves: sistema del tratado antártico; inspecciones; protección del medio ambiente antártico; sector antártico argentino; islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur.

Abstract

The purpose of this article is to offer a comparative and historical statistical look of the Argentine participation in inspections of the Antarctic Treaty System, the importance of having achieved regularity in its implementation, as well as illustrate on the significance of this mechanism and the active role that Argentina plays in the concert of Antarctic countries.

Keywords: antarctic treaty system; inspections; protection of the antarctic environment; argentine antarctic sector; South Georgias and South Sandwich islands

TRABAJO RECIBIDO: 13/08/2023 TRABAJO ACEPTADO: 24/11/2023



Esta obra está bajo una licencia internacional <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>

* Funcionario del Servicio Exterior de la Nación desde 2011. Actualmente en funciones en la Embajada Argentina ante la Unión Europea. Se desempeñó anteriormente en la Unidad de Gabinete del Ministro (octubre 2021-julio 2023), en la Dirección Nacional del Antártico (noviembre 2020 – octubre 2021) y en la Dirección Nacional de Política Exterior Antártica (agosto 2011 – diciembre 2013), participando en diversas reuniones de los foros multilaterales antárticos. Entre enero 2014 y noviembre 2020 estuvo destinado en la Embajada Argentina en Brasil. Los contenidos del presente trabajo reflejan solamente la opinión personal del autor. E-mail: rodrigocondegarrido@gmail.com

¹ COLACRAI, M. “La negociación y puesta en marcha del Tratado Antártico (1961)”, en *La Argentina en la Antártida a sesenta años de vigencia del Tratado Antártico*. Buenos Aires, Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales. 2021, p. 49.

Introducción

Las inspecciones antárticas son un mecanismo contemplado en los principales instrumentos del Sistema del Tratado Antártico (en adelante “STA”), es decir el Tratado Antártico (“Tratado”) - en vigor desde 1961-, la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (“CCRVMA”) -en vigor desde 1982- y el Protocolo al Tratado Antártico sobre el Medio Ambiente (“Protocolo”) -en vigor desde 1998- que ofrece la posibilidad de que las Partes puedan verificar el cumplimiento y el compromiso de las otras Partes, con los valores, principios y objetivos que emanan de esos instrumentos y de las decisiones alcanzadas en los principales foros antárticos.

Si bien cada instrumento persigue fines específicos, a saber: las inspecciones del Tratado Antártico (Art. VII) contemplan cuestiones operacionales y relacionados con el uso pacífico de la región (no militarización y desnuclearización); las del “Protocolo” (Art. XIV) al cumplimiento de la normativa tendiente a la protección del medio ambiente; y las de CCRVMA (Art. XXIV), a la conservación de los recursos vivos marinos antárticos -incluyendo la “utilización racional”-, podría considerarse que las inspecciones son un mecanismo de control entre pares, que les permite conocer las actividades que los otros países se encuentran desarrollando en la Antártida y verificar que cumplan con los compromisos multilaterales asumidos.

En palabras del Embajador Orlando Rebagliati, “el amplio sistema de inspecciones que permite la posibilidad de confirmar en cualquier momento el cumplimiento de las disposiciones del Tratado por cualquier Estado Parte [constituye un] pilar básico para fortalecer la confianza mutua entre las Partes”. (Rebagliati, 1966, p.53)

En términos generales y operativos, podemos identificar por un lado las inspecciones previstas por el “Tratado” y por el “Protocolo” como una unidad y, por otro, las previstas por la CCRVMA. Más allá de los diferentes fines específicos, existe plena consistencia entre los distintos instrumentos del “STA” y la previsión de mecanismo de inspecciones en cada uno de ellos responde a los mismos propósitos de favorecer la transparencia, el intercambio de información y la construcción de confianza.

En cuanto a sus áreas de aplicación, es interesante para nuestro país tener presente los espacios nacionales que abarcan, en tanto el “Tratado” incluye el Sector Antártico Argentino -en adelante “SAA”- y, en el caso de la CCRVMA, incluye además los espacios marítimos circundantes a las islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur.

1. Caracterización de las inspecciones en el marco del Tratado Antártico y del Protocolo

Inicialmente, y signadas por el contexto de la Guerra Fría imperante en la época, las inspecciones del “Tratado” estuvieron principalmente enfocadas en verificar que ningún país realice actividades militares de forma encubierta en sus instalaciones antárticas². Luego, con la

² El Artículo I del Tratado Antártico dispone:

“1- La Antártida se utilizará exclusivamente para fines pacíficos. Se prohíbe, entre otras, toda medida de carácter militar, tal como el establecimiento de bases y fortificaciones militares, la realización de maniobras militares, así como los ensayos de toda clase de armas. 2- El presente Tratado no impedirá el empleo de personal o equipo militares para investigaciones científicas o para cualquier otro fin pacífico”.

entrada en vigor del “Protocolo” y frente a los nuevos contextos internacionales, las preocupaciones sobre las eventuales actividades militares fueron relegadas ante mayores consideraciones respecto de la protección del medio ambiente antártico. Así,

En la actualidad una inspección suele poner énfasis en la verificación del cumplimiento de requisitos ambientales asociados al manejo de residuos y combustibles, a la evaluación del impacto ambiental previa a la realización de cualquier actividad, y al otorgamiento de permisos para la toma de especies e ingreso a áreas protegidas. Las inspecciones también se concentran en las condiciones ambientales y de seguridad de las bases, en el nivel de capacitación ambiental del personal, y en el desarrollo de programas científicos en curso en el ámbito de la instalación inspeccionada (Sanchez, 2007, p.139)

Para la realización de inspecciones, las Partes acordaron mediante la Resolución 5 de 1995 las “Listas de verificación de las inspecciones antárticas”, documento que sirve de guía para planear y llevar a cabo inspecciones en virtud del “Tratado” y del “Protocolo”.

Luego, en la XXXI RCTA (Kiev, 2008) y a instancias de una propuesta argentina, se aceptó efectuar una revisión a esa Resolución 5, que condujo a la aprobación de la Resolución 3 (2010) “Lista de verificación “A” revisada para inspecciones antárticas”, que es el documento vigente para la realización de inspecciones³. Que la delegación argentina haya impulsado esas modificaciones refleja la importancia que la Argentina otorgaba al sistema de inspecciones, aun en períodos en que no llevaba a cabo inspecciones con regularidad, y ya demuestran en esos años la voluntad de las autoridades nacionales antárticas en avanzar en el compromiso argentino con ese mecanismo.

Por último, la dinámica respecto de las inspecciones implica que, una vez que la inspección tuvo lugar, la Parte inspectora remite un informe de inspección a la Parte inspeccionada, permitiéndole la posibilidad de responder sobre los puntos señalados. El informe luego es circulado a todas las Partes Consultivas y miembros del Comité Protección Ambiental. Seguidamente es incluido para su tratamiento en la siguiente Reunión Consultiva del Tratado Antártico (RCTA) y su contenido se torna público en el sitio de la Secretaría del Tratado Antártico.

La responsabilidad de tomar medidas en base a las sugerencias que surjan del informe le pertenece exclusivamente a la Parte inspeccionada. En algunos casos, que contribuyen a la transparencia, los países que han recibido inspecciones han presentado en RCTA posteriores documentos informando las medidas adoptadas respecto de las observaciones recibidas. Un caso ejemplar en ese sentido es el documento presentado por Corea del Sur en la RCTA de París, 2021⁴

Este último punto fue introducido a instancias de la delegación argentina en la negociación del texto del Tratado, en la Conferencia de Washington de 1959.

³ Al Texto de la Resolución 3 (2010) y de la “Lista de verificación “A” revisada para inspecciones antárticas” puede accederse en el link: <https://www.ats.aq/devAS/Meetings/Measure/473?lang=s&id=473>

⁴ XLIII RCTA - BP 7 “Follow-up on Recommendations from the Inspection at the Antarctic Jang Bogo Station during 2019-2020 Antarctic Summer Season”, Corea del Sur, 2021.

2. La Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA) y las especificidades de las inspecciones que en ella se establecen

Para poder tener una mejor comprensión del sistema de inspección característico de la CCRVMA, resulta oportuno primero abordar conceptos fundamentales de esta Convención tan especial.

La CCRVMA tiene por objeto la conservación (que incluye la utilización racional) de los recursos vivos marinos antárticos en el área de aplicación de la Convención. Como expresó el Embajador Orlando Rebagliati al presidir la Comisión en el año 1985, “cabe también tener presente que la Convención fue adoptada para complementar al “Tratado” en un campo no abarcado por este, ante la evidencia de un notable crecimiento de la actividad pesquera en las aguas antárticas”

Así, su Artículo I define que la Convención se aplica a los recursos vivos marinos antárticos de la zona situada al sur de los 60° de latitud Sur y a los recursos vivos marinos antárticos de la zona comprendida entre dicha latitud y la Convergencia Antártica que forman parte del ecosistema marino antártico.

La Convergencia Antártica es un concepto biogeográfico que se refiere al área marina:

donde se produce el encuentro de las aguas gélidas antárticas con las menos frías, que se deslizan sobre aquéllas, configurándose al sur un medio homogéneo desde el punto de vista biológico y físico. [...] el área de la Convención incluye aguas antárticas (las situadas al sur del paralelo 60) y aguas subantárticas (las que se encuentran entre dicho paralelo y la Convergencia antártica, cuando ésta lo excede al norte) (Mansi, 2005, p. 91)

De esta forma, esta Convención posee especial relevancia respecto de sectores de nuestro país ya que, además de incluir al “SAA”, el área de aplicación de la CCRVMA alcanza también a las aguas adyacentes a las islas Georgias del Sur y a las islas Sandwich del Sur. Cabe señalar adicionalmente que en el caso de las islas Malvinas, siendo que no poseen condición subantártica y al encontrarse al norte de la Convergencia Antártica, éstas escapan al ámbito de aplicación de la Convención.

¿Qué busca conservar la CCRVMA y cómo?

Por recursos vivos marinos antárticos, la Convención se refiere a las poblaciones de peces, moluscos, crustáceos y todas las demás especies de organismos vivos, incluidas las aves, que se encuentran al sur de la Convergencia Antártica.

Así, la Convención dispone que toda recolección y actividades conexas en la zona de aplicación de la Convención se realizará acorde con los siguientes principios de conservación: prevención de la disminución del tamaño o de la población de cualquier especie recolectada a niveles inferiores a aquéllos que aseguren su restablecimiento a niveles estables; mantenimiento de las relaciones ecológicas entre poblaciones recolectadas, dependientes y afines; prevención de cambios o minimización del riesgo de cambios en el ecosistema marino que no sean potencialmente reversibles en el lapso de dos o tres decenios.

Cabe tener presente que los desafíos a los que se enfrentan los regímenes internacionales que persiguen la conservación de los recursos están generalmente dados por diversas actitudes que atentan contra ese fin superior, tales como:

Los gobiernos evitan accionar contra sus propios nacionales; los gobiernos buscan activamente maximizar los beneficios de sus nacionales; los intereses nacionales fuera del mandato del organismo internacional influyen en el proceso de toma de decisiones (a veces las necesidades políticas predominan sobre el asesoramiento técnico o científico); los actores con intereses en el recurso están mal identificados. (Marschoff, 2005, p. 116)

Asumiendo esos desafíos, la CCRVMA intentó establecer mecanismos que pudieran superar estas dificultades y lograr establecer medidas eficaces tendientes a la conservación de los recursos, al tiempo que se mantenga la “utilización racional”.

Inspecciones CCRVMA: Mismo espíritu, diferente naturaleza

En lo que respecta al Sistema de inspección, el Artículo XXIV de la Comisión sostiene que “con el fin de promover el objetivo y asegurar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Convención, las Partes Contratantes acuerdan que se establecerá un sistema de observación e inspección”⁵ que se guiará por una serie de principios, entre los que se destaca: Cooperar para asegurar la aplicación efectiva del sistema; y que los inspectores designados (por los miembros de la Comisión y sujetos a la jurisdicción del país designante) podrán inspeccionar solamente a buques dedicados a la investigación científica o a la recolección de recursos vivos marinos en el área de la Convención.

Evolución del sistema de inspección en la CCRVMA

En cumplimiento de lo establecido en el Artículo XXIV de la Convención, la Comisión dispuso en 1987 la creación de un Comité Permanente de Observación e Inspección, a fin de proponer un texto que regulara el sistema de inspecciones de la CCRVMA. Así, en la CCRVMA VII de 1988, este Comité puso a consideración de la Comisión los resultados de sus trabajos, los cuales fueron aprobados mediante “lenguaje de informe” (“language report”) incluido en el informe final de esa reunión, quedando así adoptadas las disposiciones del Sistema de Inspección de la CCRVMA⁶.

El Sistema de inspecciones de la CCRVMA y su texto ha sido enmendando en posteriores reuniones, teniendo su última modificación en la CCRVMA XXVI (2007). Este texto estipula: procedimientos para la designación de inspectores; los derechos y deberes de los inspectores; los procedimientos para el abordaje y la inspección; la notificación de los informes de inspección y los procedimientos para que el Estado del pabellón interponga una acción judicial; las sanciones basadas en las pruebas recabadas por el Sistema de inspección⁷.

⁵ Ver <https://www.ccamlr.org/es/organisation/texto-de-la-convenci%C3%B3n-sobre-la-crvma>

⁶ Informe de la Séptima Reunión de la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCAMLR-VII), Hobart, Australia, 1988, par. 123-126.

Como se puede observar, el sistema de inspecciones de CCRVMA posee una naturaleza diferente al del “Tratado”/”Protocolo”, en tanto apunta a verificar el cumplimiento de las medidas de conservaciones por parte de los buques de pabellón de los Estados Parte, y ante incumplimiento verificado, el Estado Parte respectivo debe imponer sanciones a los particulares de su bandera lo suficientemente severas como para asegurar el cumplimiento de las medidas de conservación, y luego presentar esa información ante los otros Miembros de la Comisión.

Otras medidas de la CCRVMA que complementan a las inspecciones

El sistema de inspección de la CCRVMA se complementa con otras medidas adoptadas por la Comisión como herramientas para contribuir a la conservación y administración de los recursos vivos marinos antárticos. Estas medidas son: Monitoreo de buques, monitoreo de transbordo, el Sistema de seguimiento de Barcos (VMS por sus siglas en inglés “Vessel Monitoring System”), el sistema de documentación de captura (CDS por sus siglas en inglés “Catch Documentation Scheme”), listas de buques INDNR (pesca Ilegal, No Declarada y No Regulada) tanto de Partes contratantes como no contratantes.

Un elemento de verificación adicional destacado está dado por la Medida de Conservación 10-03 que estipula las “Inspecciones en Puerto de buques pesqueros cargando recursos vivos marinos antárticos”⁸. Estas inspecciones son realizadas por los Estados Parte en sus puertos ante buques que hayan capturado *Dissostichus spp.* -merluza negra- (u otras especies) en el área de la CCRVMA, a efectos de verificar que esas actividades de recolección fueron realizadas en conformidad con las medidas de conservación de la CCRVMA.

El sistema de inspecciones de la CCRVMA establece que los funcionarios designados para tal acción podrán inspeccionar los dispositivos de captura, redes y otros elementos de pesca, así como actividades de recolección e investigación científica. Además, verificarán los documentos de la embarcación, el Sistema “VMS”, licencias y permisos emitidos por el Estado del pabellón del buque, y la presencia de observadores científicos internacionales. Tendrán también acceso a registros e informes de captura e información de localización, en caso de ser necesario. Podrán sacar fotografías y realizar filmaciones.

Es dable señalar también que un sistema complementario a las inspecciones que apunta a fortalecer la transparencia en el funcionamiento de la CCRVMA está dado por el “El Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA (SOCI)”.

Este dispone que todos los barcos que operan en las pesquerías de la CCRVMA deben llevar un observador científico a bordo durante la totalidad de sus actividades pesqueras.

La función de los observadores científicos a bordo de los barcos dedicados a la pesca o investigación de los recursos vivos marinos es la de observar e informar sobre la ejecución de las actividades de pesca en el Área de la Convención teniendo presente los objetivos y principios de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos.

⁷ Ver <https://www.ccamlr.org/es/document/publications/texto-del-sistema-de-inspecci%C3%B3n-de-la-ccrvma>

⁸ Ver <https://cm.ccamlr.org/en/measure-10-03-2019>

3. Consideraciones sobre la realización de inspecciones de manera conjunta

Un punto que merece consideración especial es la realización de inspecciones de manera conjunta entre diversos Programas Antárticos. Desde una aproximación numérica, se puede constatar que esta representa una práctica creciente en tanto entre 1961 y 2000, de las 34 actividades de inspección que se realizaron, solamente 5 fueron de manera conjunta, es decir, un 14%, habiendo sido las primeras en 1988/1989. Luego, entre 2000 y la actualidad, conjuntamente se realizaron 11 actividades de inspección de 26, un 42%.

A continuación, se brindarán una serie de elementos que permiten interpretar por qué los Programas Antárticos se han inclinado por la tendencia a realizar inspecciones de manera conjunta de manera creciente, al menos en el marco del “Tratado”/”Protocolo”, constatándose luego las diferencias con al régimen de la CCRVMA.

Ventajas de las inspecciones conjuntas en el marco del “Tratado”/”Protocolo”

La realización de inspecciones de manera conjunta ofrece una serie de aspectos positivos en tanto permite compartir los costos logísticos, construye confianza y fomenta la solidaridad entre los integrantes de los distintos programas, y demuestra transparencia, entre otros aspectos.

Como sostienen Belinda Harding y otras, en “The Utility of Inspections”:

“La primera inspección conjunta de 11 bases fue realizada por Nueva Zelanda y los Estados Unidos durante la temporada 1988/89. Durante la reunión del Tratado de 1991, las Partes acordaron que se deberían fomentar las inspecciones conjuntas entre dos o más programas (ATCM 1991).

[...] Hay beneficios notables cuando las Partes trabajan al unísono al planificar y llevar a cabo programas de inspección. La gestión y coordinación de una inspección conjunta es un logro tanto práctico como político en el esfuerzo por mejorar la eficiencia de las operaciones y el valor de los esfuerzos cooperativos en la Antártida. A su vez, es esperable que aumenten la frecuencia de realización de inspecciones conjuntas.” (Harding, 2016, p.8)

Por su parte, como se refleja en el informe presentado por Argentina y Chile en las inspecciones realizadas en 2019: “Las inspecciones conjuntas permiten la colaboración directa entre los medios logísticos a disposición de diversos países, ampliando así las alternativas de medios, además de contribuir con la optimización de los recursos económicos disponibles y la socialización de los costos derivados. Esta sinergia permite acceder a estaciones más alejadas que, en general, son menos inspeccionadas.”⁹

⁹ Informe del programa de inspecciones conjuntas realizadas por la Argentina y Chile, en virtud del Artículo VII del Tratado Antártico y el Artículo 14 del Protocolo de Protección del Medio Ambiente. 2019, p. 9.

Inspecciones conjuntas en el marco del “Tratado”/”Protocolo”

FRANCIA - ALEMANIA	1988-89
REINO UNIDO - NUEVA ZELANDIA	1988-89
REINO UNIDO - ITALIA - COREA	1992-93
REINO UNIDO - ALEMANIA	1998-99
FRANCIA - BÉLGICA	1998-99
REINO UNIDO - AUSTRALIA - PERÚ	2004-05
ESTADOS UNIDOS - NUEVA ZELANDIA - REINO UNIDO	2005-06
FRANCIA - SUECIA - NUEVA ZELANDIA	2006-07
ESTADOS UNIDOS - FEDERACIÓN DE RUSIA	2011-12
ALEMANIA - SUDÁFRICA	2012-13
ESTADOS UNIDOS - RUSIA	2012-13
REINO UNIDO - PAÍSES BAJOS - ESPAÑA	2012-13
REINO UNIDO - REPÚBLICA CHECA	2014-15
ARGENTINA-CHILE	2015-16
ARGENTINA-CHILE	2016-17
ARGENTINA-CHILE	2018-19

Fuente: Elaboración propia con información de la base de datos de inspecciones de la Secretaría del Tratado Antártico

Inspecciones conjuntas CCRVMA - Diferencias normativas

Ahora bien, en materia de inspecciones conjuntas en el marco de la CCRVMA, la situación normativa es diferente. Aunque varios países han señalado un fuerte interés por fomentar la realización de inspecciones conjuntas, y así lo alentó también el Informe de revisión de CCRVMA de 2008 en el que se incluyó entre las “Recomendaciones del Comité de Evaluación” la indicación de que “se deberá hacer mayor uso de las inspecciones multilaterales por inspectores designados por dos o más miembros de la CCRVMA. De esta manera no sólo se estaría fomentando la cooperación aludida en el artículo XXIV, sino que también se reducirían los costos al compartir las plataformas de inspección”¹⁰, hay un impedimento normativo que se deriva del texto del Sistema de Inspección de la CCRVMA que aún no se ha modificado.

Este impedimento se evidenció fácticamente cuando, en la temporada 2015-16, el Programa Antártico británico circunnavegaba la Antártida con el Buque Protector y en parte de ese recorrido, en el Mar de Ross, intentaron realizar inspecciones en conjunto con inspectores de Australia y Nueva Zelanda.

¹⁰ Informe del Comité de evaluación del funcionamiento de la CCRVMA. 1 de septiembre de 2008, p. 81.

Sin embargo, y tal como consta en el informe presentado ante la Comisión, “conforme al Sistema de Inspección de la CCRVMA, las inspecciones debieron ser realizadas únicamente por el Reino Unido, dado que el HMS Protector es un barco perteneciente al Reino Unido (véase el Texto del Sistema de Inspección de la CCRVMA, párrafo III(a) ‘La inspección puede ser llevada a cabo por los inspectores designados desde los barcos del miembro designante’)”¹¹.

Atento que han surgido otros temas de mayor urgencia en los debates de la CCRVMA, hasta el momento no se han evidenciado discusiones que busquen abordar esta cuestión y tratar alguna modificación al texto del Sistema de Inspección de la CCRVMA, para que la normativa permita la realización de inspecciones de manera conjunta.

4. Inspecciones al turismo antártico: un desafío creciente.

En el marco de las discusiones de las RCTA/CPA también se ha abordado el análisis de implementar actividades de inspección al turismo antártico.

En tiempos previos a la pandemia COVID-19, ésta era una de las actividades humanas con mayor crecimiento en la Antártida y es esperable que, habiéndose superado las limitaciones logísticas y sanitarias, retome sus índices crecientes.

Ello tiene importantes implicancias para el medio ambiente antártico, tanto por el posible impacto ambiental de buques y visitantes –particularmente en los sitios más visitados-, como también por los riesgos propios de la navegación antártica. Además, eso guarda relación cercana con las discusiones que han tenido lugar recientemente sobre potenciales desarrollos de logística e infraestructura asociada al turismo.

En materia de ejercicio concreto de inspecciones a buques de turismo, la experiencia indica que hubo un período de 10 años que concentró este tipo de acciones: entre 2004 y 2014, 6 actividades de inspección incluyeron la observación de 21 embarcaciones turísticas. Sin embargo, desde entonces, las últimas 9 actividades de inspección no incluyeron este tipo de embarcaciones.

Tal como observa Alan Hemmings, (2013) “aunque formalmente, tanto a nivel internacional como estatal, el Protocolo de Madrid se aplica al turismo (y otras ONG), en realidad a menudo no se aplica tan rigurosamente como lo hace en relación con muchos programas antárticos nacionales. Ello tiene especial interés para nuestro país, ya que más del 95% del turismo antártico se desarrolla en la región de la Península Antártica, es decir dentro del “SAA” y, a su vez, más del 90 % del turismo antártico pasa por la ciudad de Ushuaia en su trayecto hacia o desde la Antártida, con todo lo que ello podría implicar en materia de desarrollos para la región austral del país.

De esta forma, “el turismo ha ido ocupando un lugar cada vez más relevante en la agenda de las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico (RCTA) en virtud del incremento y la diversificación que las prácticas turísticas han tenido desde los primeros viajes comerciales hasta la actualidad” (Vereda y Jensen, 2021). En ese contexto, ha sido creciente el interés por

¹¹ CCAMLR-XXXV/02 “Temas relativos a la política de inspecciones de la CCRVMA surgidos de las inspecciones realizadas por el HMS Protector durante 2015–2016 en el marco del Sistema de Inspección de la CCRVMA”, presentado por el Reino Unido, Australia y Nueva Zelanda.

conocer y verificar el cumplimiento con la normativa antártica por parte de los operadores turísticos valiéndose de los mecanismos multilaterales que le ofrece el STA, en particular a través de la “Lista de Verificación B Buques en el área del Tratado Antártico” y de la “Lista de verificación para actividades de visitantes en el terreno”, cuya redacción fue coordinada por Argentina.

En el contexto de esas discusiones, se inscribe el trabajo realizado por Rodolfo Sánchez y Ricardo Roura (2016) quienes exploran una serie de opciones posibles para supervisar las actividades asociadas al turismo antártico. Amén de las clásicas inspecciones previstas por el artículo VII del “Tratado” y 14 del “Protocolo”, estas opciones incluyen programas de observadores a bordo de cruceros y en sitios fijos donde el turismo desembarca. Justamente el primero de ellos fue motivo de debate en la RCTA a partir de 2019 -en el que Argentina tuvo un rol destacado-, el cual concluyó con la aprobación de la Resolución 9 (2021), que fija un marco operativo, de carácter voluntario, para el trabajo de observadores embarcados en cruceros de turismo antártico.

5. Inspecciones antárticas en cifras: perspectivas comparativas. Un primer comentario sobre la Argentina

La Argentina desempeña un rol destacado en el concierto de países con intereses antárticos, siendo el que cuenta con más tiempo de presencia permanente e ininterrumpida en la Antártida (desde 1904) y ejerció desde sus inicios una participación activa en los diversos foros e instituciones antárticas. Mantiene una vasta presencia física en las numerosas bases antárticas con las que cuenta; desarrolla una significativa actividad científica, mantiene un rol de actor central en el “STA”, y es sede de la Secretaría del Tratado Antártico. Estas características lo posicionan en el ámbito antártico, como un país “con capacidades sectoriales y especiales (issue specific power)¹²”.

Sin embargo, en términos históricos, esas características no se vieron acompañadas por una participación consistente en inspecciones antárticas, circunstancia que empezó a percibirse recién después de 2015.

Así, se pueden distinguir dos grandes momentos de participaciones argentinas en inspecciones. En un primer período, más extenso, la realización de inspecciones en el marco del “Tratado” por parte de la Argentina fue significativamente esporádica: La primera inspección fue en 1965/66 y la segunda casi 30 años después, en la temporada 1994/95.

Y un segundo momento, en que, 24 años después, se establecería cierta regularidad en la realización de inspecciones que abarcaron: 2015-2016, 2016-2017 y 2018-2019 –las cuales se hicieron de forma conjunta con Chile-.

Si bien existía voluntad de ambos países en dar continuidad a estos ejercicios, este período de regularidad debió ser interrumpido por los condicionantes logísticos que impuso la pandemia

¹² Término utilizado por Colacrai para referirse “a aquellos países que guardan una relación de cercanía geográfica y antecedentes relevantes en el quehacer antártico”, en “La Argentina y sus intereses antárticos: proyecciones de su accionar en un contexto complejo”, p. 141.

COVID-19, existiendo aún la voluntad de retomarlas en cuanto las posibilidades de coordinación lo permitan.

Debe tenerse en cuenta que la realización de inspecciones, sea en el marco del “Tratado” y del “Protocolo”, como de la CCRVMA, son procesos de alta complejidad logística y que para que puedan resultar más fructíferas, sus equipos deben comprender un alto grado de multidisciplinariedad.

Momento de la verdad. ¿Qué dicen los números?

A continuación, presentaremos información estadística sobre realización de inspecciones. A los fines del presente estudio, las estadísticas se establecieron solamente respecto de las inspecciones a bases antárticas logísticas y científicas, sin tomarse en consideración las realizadas a: buques en punto de embarque, Sitios Históricos, Monumentos o Áreas Protegidas, Refugios¹³.

En primer lugar, cabe señalar que desde la entrada en vigor del “Tratado”, se han realizado un total de 60 actividades de inspección que abarcaron inspecciones a 335 bases.

De esas 60 actividades, 44 se realizaron de forma individual y 16 de manera conjunta entre distintos Programas antárticos. Las 44 actividades individuales inspeccionaron a 106 bases. Mientras que las 16 conjuntas, lo hicieron sobre 129 bases.

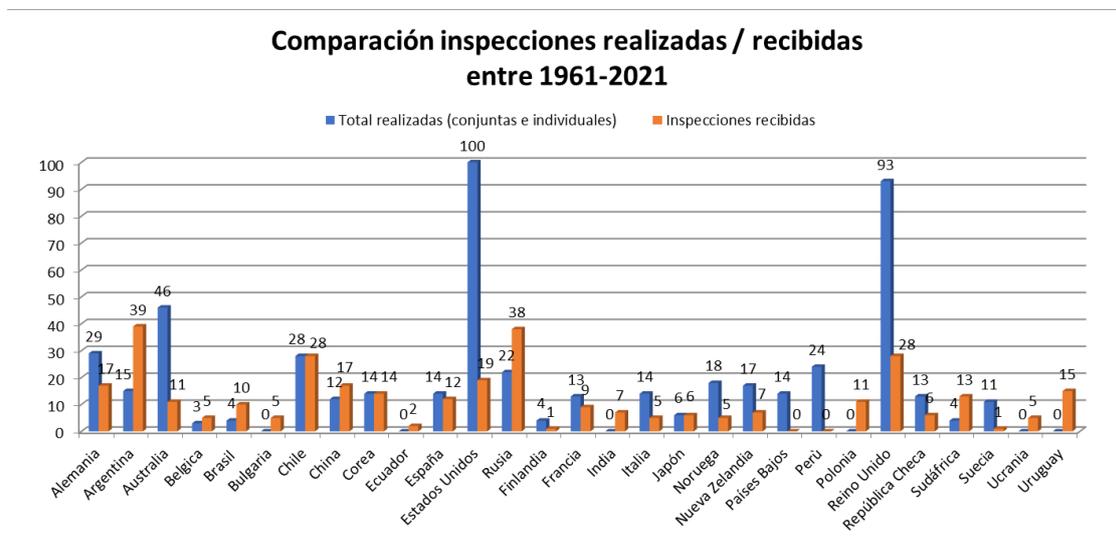
	CANTIDAD DE ACTIVIDADES DE INSPECCION	CANTIDAD DE BASES INSPECCIONADAS
INDIVIDUALES	44	206
CONJUNTAS	16	129
TOTALES	60	335

Fuente: Elaboración propia con información de la base de datos de inspecciones de la Secretaría del Tratado Antártico.

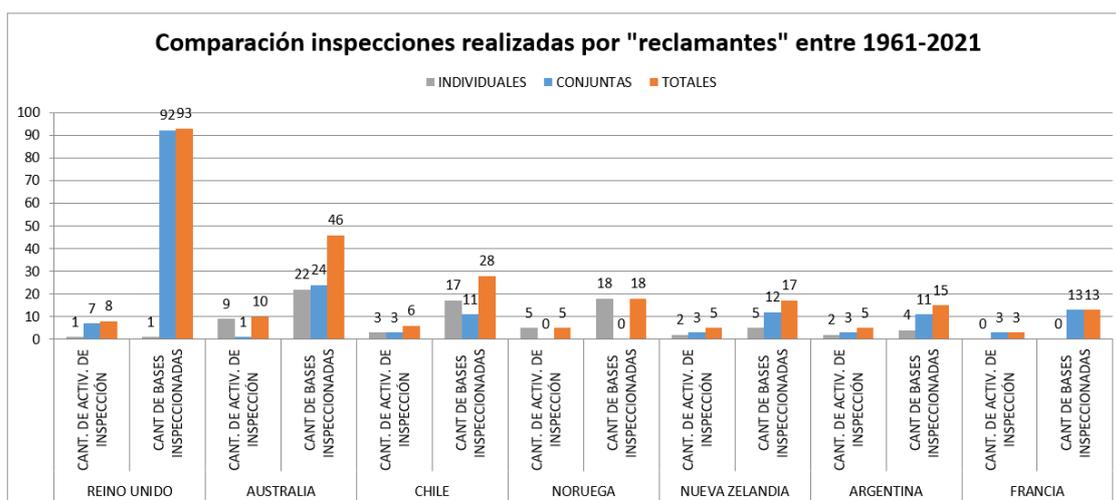
Por su parte, en el primer gráfico que se presenta a continuación, se reflejan las cifras entre 1961-2021, en cuanto a la cantidad de bases inspeccionadas por cada país y a las recibidas en sus bases.

Luego, la segunda tabla se refiere al desempeño específico de los países denominados “reclamantes” de soberanía, también entre 1961-2021. En esta comparación se disgrega tanto la cantidad de actividades de inspección que realizaron, diferenciándolo de la cantidad de bases inspeccionadas en cada actividad. Así como la cantidad de actividades de inspecciones que realizaron de forma conjunta o individual.

¹³ El sitio web de la Secretaría del Tratado Antártico www.ats.aq posee una serie de bases de datos de diversa información que ofrece una enorme riqueza investigativa. Para el presente trabajo en particular, resultó una inestimable fuente de consulta la “Base de datos de inspecciones”: <https://www.ats.aq/devAS/Ats/InspectionsDatabase?lang=s>



Fuente: Elaboración propia con información de la base de datos de inspecciones de la Secretaría del Tratado Antártico.



Fuente: Elaboración propia con información de la base de datos de inspecciones de la Secretaría del Tratado Antártico.

Principales conclusiones de las estadísticas de inspecciones

➡ Aun cuando todas las Partes Consultivas tienen derecho a efectuarlas, la experiencia en los 62 años desde la entrada en vigor del “Tratado” indica que, sobre un total de 335 bases que han sido inspeccionadas, sólo un grupo de países ha concentrado principalmente la realización de las mismas:

- Estados Unidos (100 – 29,8%)
- Reino Unido (93 – 27,7%)
- Australia (46 – 13,7%)

Es decir que sólo 3 países concentran poco más del 70% de las inspecciones realizadas a bases antárticas.

➡ En total y desde 1961, de las 29 Partes Consultivas, han realizado inspecciones 23 países, mientras que 6 aún no lo han hecho, estos son: Bulgaria, Ecuador, India, Polonia, Ucrania y Uruguay (país que incorporó un observador en las últimas inspecciones llevadas a cabo por la Argentina y Chile en 2018-2019).

➡ Como puede observarse, el país que más protagonismo y recursos invierte en la realización de inspecciones es Estados Unidos. Fue este país -en el contexto conocido de la Guerra Fría- el que con mayor fuerza impulsó la inclusión de un régimen de inspección durante el proceso de negociación del texto del “Tratado”. Y aún hoy es la Parte que mayor defensa realiza respecto de fortalecer el sistema de inspección antártico.

Asimismo, tal como ofrecen las estadísticas, el Reino Unido es el segundo país (y con una marcada distancia del tercero), que más bases ha inspeccionado.

Un segundo comentario sobre la Argentina

➡ En el caso de la Argentina, en términos históricos, su participación en materia de inspecciones ha sido significativamente reducida, en especial al compararla con los otros países “reclamantes” de soberanía. Desde la entrada en vigor del “Tratado”, nuestro país realizó inspecciones en 5 oportunidades. Si bien esta es de por sí una cantidad relativamente importante de veces, si se desagrega ese dato, se obtienen dos características:

➡ Por un lado, en total (entre inspecciones individuales y conjuntas con Chile) inspeccionó a 15 bases. Mientras que el Reino Unido, por ejemplo, realizó inspecciones en 8 ocasiones e inspeccionó 93 bases en total; y Chile, inspeccionó 6 veces (3 de ellas junto a la Argentina) y en total lo hizo sobre 28 bases.

➡ Por otro lado, se observa una marcada dispersión temporal y falta de regularidad en la actuación de nuestro país.

AÑOS	BASES
1965-66	Base Palmer (Estados Unidos)
1994-95	King Sejong (Corea del Sur), Rothera y Signy (ambas del Reino Unido)
2015-16	Bellingshausen (Rusia), Great Wall (China), Henryk Arctowski (Polonia), Juan Carlos I (España) y King Sejong (Corea del Sur)
2016-17	Johann Gregor Mendel (Rep. Checa) y Rothera (Reino Unido)
2018-19	Palmer (Estados Unidos), St. Kliment Ohridski (Bulgaria), Vernadsky (Ucrania) ¹⁴

Fuente: Elaboración propia con información de la base de datos de inspecciones de la Secretaría del Tratado Antártico

¹⁴ Que incluyeron a un observador de Uruguay y otro de Corea del Sur.

➡ Debe reconocerse que el esfuerzo por alcanzar mayor regularidad en la realización de inspecciones antárticas en el marco del “Tratado”, fue fruto del impulso que las autoridades con responsabilidad en cuestiones antárticas de la Argentina supieron consolidar en los últimos 15 años, reconociendo los beneficios que ello aportaría tanto al Sistema multilateral, como al propio programa antártico nacional.

“Autoinspecciones” argentinas

En ese contexto y como ejercicio preparatorio para retomar las inspecciones, el Programa Antártico Argentino realizó en la Campaña Antártica de Verano de 2013-2014 una serie de “autoinspecciones” a bases argentinas.

Este mecanismo, si bien no constituye un elemento dispuesto por los instrumentos del “STA”, consiste en, como la palabra lo expresa, el envío de funcionarios del país a las propias bases, en un virtual rol de inspectores, a fin de realizar una verificación del cumplimiento de la normativa internacional, según las listas de revisión del Sistema antártico.

Si bien la Argentina ya había hecho ejercicios similares anteriormente, esa campaña de “autoinspecciones” de 2013-14 fue ejemplarmente útil para la formación de funcionarios y su familiarización con los procedimientos y prácticas relativas a las inspecciones; para identificar fortalezas y debilidades en nuestras las bases y como mecanismo de relacionamiento entre las agencias antárticas de distintos ministerios.

Asociación estratégica con Chile en materia antártica

El hecho de haber realizado las últimas tres series de inspecciones de manera conjunta con Chile expresa una decisión de ambos países de profundizar aún más la asociación estratégica y acercamiento que vienen desplegando en materia antártica.

En el plano de las relaciones bilaterales, Argentina y Chile se reconocen mutuamente sus sectores antárticos no superpuestos. Desde el año 1941 han existido diversas Declaraciones y Notas Reversales intercambiadas entre ambos países con respecto a la cuestión antártica¹⁵.

“Siendo Argentina y Chile los países más cercanos a la Antártida, y dado su histórico vínculo con ese continente, todo lo que allí ocurra es de interés vital y estratégico para ambas naciones. Por eso no puede sino celebrarse la consolidación de relación bilateral antártica con Chile como se encuentra hoy, fortalecida como nunca antes en nuestra historia” (Cancillería Argentina, 2017)

Las inspecciones conjuntas con Chile se circunscriben al coordinado trabajo que se viene realizando en asuntos antárticos y que ha encontrado manifestación también, por ejemplo, en la presentación conjunta de la propuesta de Área Marina Protegida (AMP) en el Dominio 1 (Península Antártica) de la Comisión para la Conservación de Recursos Marinos Vivos Antárticos (CCRVMA), y en la sintonía desplegada en la Comisión Binacional Argentina-Chile en Materia Antártica.

¹⁵ Para un análisis pormenorizado de esta cuestión se sugiere la lectura de: COLACRAI, Miryam O., *Reflexiones en torno al Régimen Antártico y las relaciones argentino chilenas*, Cuadernos de Política Exterior Argentina, 2003, n° 73.

La creación de esta Comisión fue anunciada por los presidentes Alberto Fernández y Gabriel Boric durante su encuentro en Buenos Aires en el mes de marzo de 2022, y es heredera del Comité Ad-Hoc Argentina-Chile en Materia Antártica, que se había reunido 20 veces desde el año 2012. La Comisión ya ha mantenido tres reuniones hasta el momento y se trata de una asociación estratégica que ha permitido la coordinación bilateral de posiciones en los principales foros del “STA”, así como la articulación de la cooperación científica y logística. Allí se ha señalado la importancia de retomar la realización de inspecciones de manera conjunta, y constituye a su vez, un espacio propicio de discusión y análisis bilateral de los resultados de las inspecciones conjuntas y las lecciones aprendidas.

Como se observa en el informe presentado ante la RCTA relativo a las inspecciones en 2018-2019:

“La experiencia de realizar una tercera ronda de inspecciones conjuntas en cuatro años permite a la Argentina y a Chile proponer algunas observaciones respecto de este útil instrumento, establecido en el artículo VII del Tratado Antártico y el artículo 14 del Protocolo Medioambiental.

Tanto la Argentina como Chile cuentan con una ubicación geográfica privilegiada en términos de su acceso a la región antártica, así como cuentan con facilidades e instalaciones logísticas en las ciudades de Punta Arenas y Ushuaia. Estas ventajas permiten una amplia gama de operaciones aéreas y navales hacia el continente antártico, además de la disponibilidad de varias estaciones e instalaciones en la Península Antártica.

Esta localización particular permite contar con opciones más variadas durante la ejecución de las inspecciones, como la disponibilidad de medios navales o capacidades aéreas, bases y estaciones a las que recurrir en caso de fuerza mayor o la necesidad de refugio. Sin embargo, se ha podido constatar la complejidad que tiene la organización de este tipo de operaciones, aun cuando se han visto muy beneficiadas por la cooperación internacional”¹⁶.

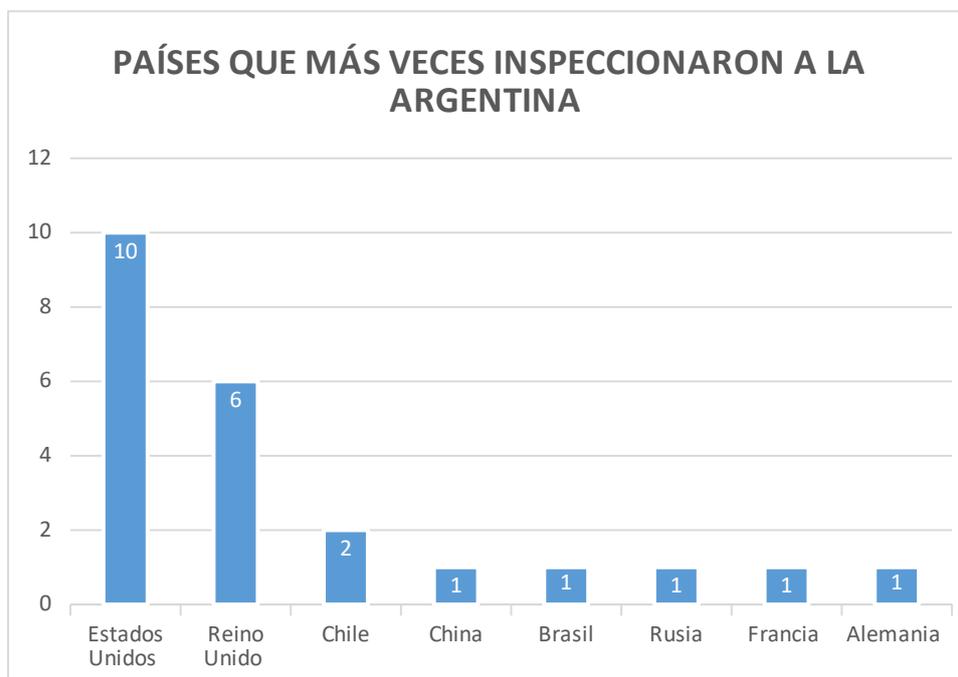
Es dable destacar que, en las Reuniones del Tratado Antártico, las Partes han reconocido muy positivamente esos esfuerzos realizados por la Argentina y Chile, y esa participación contribuye de forma contundente a demostrar el compromiso de ambos países con los valores y objetivos del “STA”.

Un tercer comentario sobre la Argentina

Respecto de las estadísticas sobre las inspecciones recibidas por la Argentina, podemos decir que un 75% han estado concentradas en sólo 5 bases de las 13 que administra el Programa Antártico, esto es: Esperanza: 8; Carlini: 7; Brown: 5; Decepción: 5; Marambio: 4. Luego, un 25% se centró en otras 5 bases: Orcadas: 3; San Martín: 3; Petrel: 2; Belgrano II: 1; Cámara: 1. Mientras que Matienzo, Melchior y Primavera no recibieron ninguna hasta el momento.

¹⁶ Informe del programa de inspecciones conjuntas realizadas por la Argentina y Chile, p. 9.

Asimismo, el orden de países que más veces inspeccionaron a la Argentina es:



Fuente: elaboración propia con información de la base de datos de inspecciones de la Secretaría del Tratado Antártico.

Como puede observarse, el 70% de las veces que la Argentina fue inspeccionada, estas actividades estuvieron concentradas por dos países: Estados Unidos 10 (siempre de forma individual) y Reino Unido 6 (siempre de forma conjunta con otros países, con excepción de una vez). Luego, del 30% restante, Chile lo hizo en dos ocasiones y los que la hicieron sólo una sola vez fueron: China, Brasil, Rusia, Francia y Alemania (conjuntamente)

¿Cuáles son las bases más inspeccionadas?

Ahora bien, aun cuando la Argentina es el país que más inspecciones ha recibido en sus bases en total, visto de forma individual por base, la base Esperanza (la más inspeccionada de las bases argentinas) es la séptima a nivel general, antecedida por: Bellingshausen (Rusia) 15; Artigas (Uruguay) 12; Great Wall (China) 12; King Sejong (Corea del Sur) 12; Henryk Arctowski (Polonia) 11; Comandante Ferraz (Brasil) 10. Todas ellas ubicadas en las islas Shetland del Sur, al norte de la Península Antártica, área de mayor accesibilidad.

El hecho de que la Argentina sea el país que más inspecciones ha recibido en sus bases se puede argumentar por diversos motivos, en particular por ser el programa antártico que posee mayor cantidad de bases y de más larga data, y concentradas, a su vez, mayormente en una zona de relativo fácil acceso como ser la Península Antártica.

Inspecciones CCRVMA – Estadísticas diferentes

En el marco de la CCRVMA, la participación de la Argentina en inspecciones a buques en el mar ha sido notoriamente más reducida, de acuerdo con la información accesible, las últimas veces que las realizó fue en el marco de las temporadas 1994/1995 y 1996/1997.

Por otro lado, un dato de interés está dado por el hecho de que, en las inspecciones realizadas en 2021, los países que concentraron las actividades de inspecciones en CCRVMA fueron Chile y el Reino Unido, y en menor medida, Rusia. Así, las 13 inspecciones a buques realizadas ese año se distribuyeron de la siguiente manera:

PAÍS	CANT. INSPECCIONES	ÁREA CCRVMA
Chile	8	48.1 (Península Antártica)
Reino Unido	4	48.3 (islas Georgias del Sur)
Rusia	1	48.1 (Península Antártica)

Fuente: elaboración propia con información de la base de datos de inspecciones de la Secretaría del Tratado Antártico.

Otras acciones desplegadas por la Argentina – compromiso con la CCRVMA

Sin embargo, esa baja participación en inspecciones en el marco de la CCRVMA se vio contrarrestada por otras acciones desplegadas por la Argentina tanto en 2013 como recientemente en 2023 que, junto con otras iniciativas, exhiben el firme compromiso de nuestro país con los valores de la Convención y que resultan de alguna manera complementarias al trabajo del Sistema de Inspección de la CCRVMA.

Misiones de vigilancia aérea

En primer lugar, se destaca la realización de misiones de vigilancia aérea, mediante las cuales se identifican a los buques realizando actividades pesqueras dentro del área de la Convención. Este mecanismo fue iniciado por Nueva Zelanda y luego, en 2013, seguido por la Argentina, mediante un ejercicio de reconocimiento aéreo en la Subárea estadística CCRVMA 48.1 (Península Antártica)¹⁷. En la ocasión, la Argentina identificó siete buques pesqueros, todos ellos operando en el marco de la CCRVMA, y brindó información sobre los barcos

¹⁷ CCAMLR-XXXII/BG/20 “Información relevada en vuelo de reconocimiento aéreo en la Subárea Estadística CCRVMA 48.1”, Delegación de Argentina.

identificados, así como de la ruta del vuelo realizado. Esta actuación fue reconocida y valorada por el Comité de Implementación y Cumplimiento de la CCRVMA.

Cruceros de investigación marina

En segundo lugar, ese mismo año, la Argentina realizó un crucero de investigación marina en la Subárea estadística CCRVMA 48.3 (aguas adyacentes a las islas Georgias del Sur) con el Buque de investigación Holmberg perteneciente al Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP). La delegación argentina presentó ante el Grupo de Trabajo de Evaluación de las Poblaciones de Peces seis documentos de trabajo que describen los resultados de investigaciones multidisciplinarias, esfuerzo que fue altamente valorado por las Partes¹⁸.

Luego, una campaña similar se llevó a cabo entre el 27 de febrero y el 3 de abril de 2023 a bordo del Buque de Investigación Pesquera Oceanográfica (BIPO) Víctor Angelescu del INIDEP. Campaña en la que se buscó relevar la abundancia de los juveniles de merluza negra y de otras especies demersales en las plataformas de las Islas Georgias del Sur, y las Rocas Cormorán y Negra, con la intención de reforzar el conocimiento científico sobre las especies que habitan la zona, y sumar información sobre las poblaciones de peces que contribuirá a la sustentabilidad de la pesquería de merluza negra (*Dissostichus eleginoides*) en las Georgias del Sur.

Conclusiones

El propósito principal de este trabajo consistió en intentar ofrecer un abordaje amplio y multidimensional sobre la temática específica de las inspecciones antárticas, cuestión que hasta el momento no ha tenido un lugar destacado en la literatura antártica especializada en la Argentina.

Así, se eligió el enfoque de trabajo descriptivo/comparativo, bajo el entendimiento de que la presentación de datos estadísticos constituye una útil herramienta para tomar dimensión de la relevancia que, en este caso, cada programa antártico le otorga a la realización de inspecciones. Además, representa un sólido recurso para efectuar comparaciones entre actores, trazar proyecciones y percibir tendencias.

A su vez, el análisis de esos datos estadísticos nos permite identificar una serie de ventajas que ofrecen las inspecciones, tanto para el sistema multilateral como para los Programas nacionales, así como arribar a algunas consideraciones adicionales respecto de la actuación argentina en la materia.

Ventajas de las inspecciones para el Sistema multilateral

 Constituye un mecanismo clave para la cooperación internacional, la construcción de confianza, el fortalecimiento de la transparencia en el Sistema y como elemento de verificación del cumplimiento de las obligaciones asumidas por las Partes. Asimismo, como

¹⁸ Informe del Grupo de Trabajo de Evaluación de las Poblaciones de Peces. Hobart, Australia, 2013. Párr. 10.7 - <https://www.ccamlr.org/es/system/files/s-sc-xxxii.pdf>

argumenta Giuliani (1996) “las inspecciones contribuyen a “aprender lo máximo posible de la experiencia de los otros”

➡ Esa construcción de confianza se evidencia tanto entre países inspectores e inspeccionados, como dentro del propio equipo inspector (cuando provienen de diferentes sectores de un mismo programa o entre inspectores de distintos programas).

➡ Fortalecen la cooperación internacional tanto en la relación que se desarrolla entre el equipo inspector y la base inspeccionada, pero más especialmente cuando las inspecciones son realizadas de forma conjunta entre distintos países.

➡ Favorecen el intercambio de experiencias y mejores prácticas en lo que hace a la administración de las bases, gestión de residuos/combustibles, introducción de especies no nativas, utilización de nuevas tecnologías, desarrollo científico, logística, etc.

Presentando también información de especial relevancia para identificar posibles falencias de gestión ambiental y dar seguimiento a las mismas.

Ventajas de las inspecciones para los Programas Antárticos

➡ Realizar inspecciones también aporta beneficios para los programas antárticos que las llevan adelante, ya que permiten potenciar el protagonismo en el “STA”, así como verificar de primera mano a la luz de las disposiciones de esos instrumentos, la actuación de los otros países en el área de aplicación del “Tratado” así como de la CCRVMA.

➡ Posibilitan recabar información "in situ" sobre la experiencia y tecnología utilizada por otros países en sus bases antárticas, especialmente en materia científica, logística y ambiental, lo que, mediante un procesamiento adecuado, constituye información de importancia vis á vis el propio programa antártico, a fin de mejorar las condiciones y metodologías utilizadas.

➡ Desde un punto de vista de la diplomacia del “STA”, tener un rol activo en la realización de inspecciones permite también consolidar prestigio en el sistema antártico.

Efectos positivos de doble vía, importancia de la regularidad

Un enfoque adicional respecto de la “utilidad de las inspecciones” es el planteado por Rodolfo Sánchez y Bridgit Njaastad (2014) en el que sostienen -bajo una visión de efectos positivos de doble vía- que “las inspecciones deben llevarse a cabo bajo un espíritu de cooperación y comprensión mutua y pueden funcionar como una auditoría, en busca de "oportunidades de cambio", en lugar de "errores"”. Argumentan que “el enfoque de "auditoría" no debe desestimarse como una poderosa herramienta para contribuir a la mejora del desempeño ambiental de las bases antárticas, tanto desde el lado inspeccionado como desde el equipo de observadores”, pero que, para ser eficaz, debe existir cierta repetición en las inspecciones a las

mismas bases, de forma tal que pueda percibirse el grado de avances en las recomendaciones respecto del desempeño ambiental implementado.

De esta forma, sostienen que “en la práctica, este mecanismo no ha probado ser efectivo para una supervisión regular de las bases antártica (...) debido a la corta duración de las inspecciones (normalmente menos de un día completo), éstas sólo pueden ofrecer un cuadro superficial”. Por lo que, bajo una mirada realista, expresan que las inspecciones “deben ser tomadas como una manera complementaria, aunque también limitada, de supervisar el trabajo ambiental de los Programas Antárticos. Han demostrado ser efectivos en promover un mínimo de estándares ambientales en las bases, pero difícilmente promuevan o favorezcan la implementación de medidas hechas para alcanzar estándares ambientales más altos que los establecidos por el Protocolo” (Sanchez y Njaastad, 2014, pp.303-304)

Consideraciones sobre la práctica argentina en inspecciones – un largo camino hacia la regularidad

Como se deriva del análisis estadístico, a pesar de que la Argentina es un actor con presencia histórica en la Antártida y un destacado protagonismo en el Sistema del Tratado Antártico, durante casi 50 años de vigencia del TA, ese protagonismo no se vio acompañado por una participación constante en materia de inspecciones antárticas, habiéndolo hecho sólo de forma esporádica y aislada.

Sin embargo, esta circunstancia comenzó a ser revertida en los últimos 15 años, gracias al trabajo de las autoridades antárticas nacionales que lograron impulsar la decisión de fortalecer la participación en inspecciones antárticas y revertir el histórico déficit, por lo menos, en el marco del “Tratado”/“Protocolo”.

Ese trabajo sostenido y coordinado entre distintas administraciones, tuvo un notable éxito al lograr que las inspecciones se retomaran en 2015, mediante gestiones burocráticas que fueran generando conciencia y un contexto propicio para que se pudieran alinear los componentes diplomáticos, científicos, técnicos-ambientales y logísticos, para poder realizarlas. Proceso al que contribuyó la realización de “autoinspecciones”, y en el cual resulta especialmente destacable que se hayan podido realizar inspecciones en tres temporadas, en un período de solamente cuatro años

Lamentablemente, ese impulso se vio interrumpido por los efectos devastadores de la pandemia COVID-19, circunstancia que impuso estrictos condicionantes logísticos de acceso a la Antártida, que impidieron que los programas antárticos pudieran realizar inspecciones.

Queda por ver ahora que esos condicionantes logísticos se encuentran ya superados, si logra ser retomado ese impulso que se ha sabido alcanzar. Tal vez no necesariamente para efectuar inspecciones todos los años, pero sí para que pueda haber cierta regularidad en su realización, y que ese mismo impulso pueda ampliarse en mayores acciones en el marco de la CCRVMA

Finalmente, resulta interesante destacar que, siendo la cooperación internacional uno de los valores rectores del “STA” resultaría altamente beneficioso que, si ese impulso se logra retomar, sea también para dar continuidad a la actuación conjunta con Chile en materia de inspecciones, ya que como se ha afirmado anteriormente “dado su histórico vínculo con el continente

antártico, todo lo que allí ocurra es de interés vital y estratégico para ambas naciones”.
 (Cancillería Argentina, 2017)

ANEXO: INSPECCIONES RECIBIDAS POR ARGENTINA

	AÑO	PAIS INSPECTOR	BASE/INSTALACION INSPECCIONADA
1	2014-2015	Reino Unido República Checa	Brown; Cámara; Petrel
2	2012-2013	Países Bajos España Reino Unido	Carlini; Esperanza; Bahía Paraíso (restos buque)
3	2006-2007	Estados Unidos	Esperanza
4	2004-2005	Reino Unido Australia Perú	Brown; Decepción; Esperanza; Marambio; Petrel; San Martín
5	2000-2001	Estados Unidos	Carlini
6	1998-1999	Reino Unido Alemania	Carlini; Esperanza; SMH 38 - Cabaña de Nordenskjöld
7	1994-1995	Estados Unidos	Orcadas
8	1992-1993	Reino Unido Italia Corea Del Sur	Decepción; Esperanza; San Martín
9	1990-1991	China	Carlini
10	1989-1990	Brasil	Carlini
11	1989-1990	Chile	Carlini; Decepción; HSM 41 - Cabaña de Isla Paulet
12	1988-1989	Francia Alemania	Esperanza
13	1988-1989	Nueva Zelandia Reino Unido	Orcadas; San Martín
14	1988-1989	Rusia	Marambio
15	1986-1987	Chile	Brown; Decepción
16	1984-1985	Estados Unidos	Carlini
17	1982-1983	Estados Unidos	Belgrano II; Marambio
18	1979-1980	Estados Unidos	Brown; Esperanza
19	1976-1977	Estados Unidos	Marambio
20	1974-1975	Estados Unidos	Brown
21	1966-1967	Estados Unidos	Orcadas
22	1963-1964	Estados Unidos	Decepción; Esperanza

Fuente: Elaboración propia con información de la base de datos de inspecciones de la Secretaría del Tratado Antártico

Referencias bibliográficas

- Beltramino, J (2010)., “Testimonios: La Conferencia Antártica de 1959”, en *Temas de Política Exterior, Comercio y Relaciones Internacionales*, APSEN, Buenos Aires, Edición N° 3.
- Colacrai, M (2021)., “La negociación y puesta en marcha del Tratado Antártico (1961). Contexto Internacional y percepciones políticas en el escenario doméstico de la Argentina” en *La Argentina en la Antártida a Sesenta Años de Vigencia del Tratado Antártico*, Comité de Estudios Antárticos – CARI.
- Colacrai, M (2018)., *La Argentina y sus intereses antárticos: proyecciones de su accionar en un contexto complejo*; Universidad de Buenos Aires. Facultad Ciencias Económicas. Plan Fénix; Voces en el Fénix; 67; 6.
- Colacrai, M (2005)., “La Secretaría del Tratado Antártico. El reconocimiento de su necesidad y la negociación por la sede en Buenos Aires”. en *La Argentina en la Antártida. 100 años de presencia permanente e ininterrumpida*, Coordinador Ángel Ernesto Molinari, Buenos Aires, Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales.
- Colacrai, M (2003)., *Reflexiones en torno al Régimen Antártico y las relaciones argentino chilenas*, Cuadernos de Política Exterior Argentina , n° 73.
- Colacrai, M (1998)., “Consensos multilaterales y disensos bilaterales en el régimen antártico”, En *La política exterior argentina 1994/1997*, Ediciones CERIR,
- Colacrai, M (1997)., *Cambios y continuidades en la política antártica argentina, 1959-1983*. Fundación de Investigaciones Históricas Económicas y Sociales.
- Colacrai, M (2021)., *El Sistema Político-Jurídico Antártico*; Rio de Janeiro. FGV. 1984.
- Dias, Fabio; Lee González, Horacio y Moreno, Sonia. “Safeguards Implementation by ABACC during the COVID-19 Pandemic”, 2021: <https://www.abacc.org.br/es/wp-content/uploads/2021/08/SG-Implementation-by-ABACC-during-the-COVID-19-Pandemic-INMM-2021-503.pdf>
- Giuliani, P (1996), “Inspections under the Antarctic Treaty”, en *International Law for Antarctica*, 2nd Edition.
- Gowland, M (2021) “El sistema antártico en alerta – El impacto del Covid-19 para la Antártida”, En *La Argentina en la Antártida a sesenta años de vigencia del Tratado Antártico*, Compiladora Miryam Colacrai, Buenos Aires, CARI.
- Harding, B, Strachan, K e Innes, R, (2016) *The Utility of Inspections*. University of Canterbury.
- Hemmings, A. (2013), “‘Environmental Management’ as Diplomatic Method: The Advancement of Strategic National Interest in Antarctica”, en *Exploring Antarctic Values*, University of Canterbury.
- Jabour, J, (2013) “The Utility of Official Antarctic Inspections: Symbolism without Sanction?” en *Exploring Antarctic Values*, University of Canterbury,
- Mansi, A. (2015), “The System of Inspection of the Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources”, en *Law of the Sea, From Grotius to the International Tribunal for the Law of the Sea Liber Amicorum Judge Hugo Caminos*, Edited by Lilian del Castillo, Brill / Nijhoff Leiden / Boston,

- Mansi, A. (2005), “Las características y el funcionamiento del régimen jurídico de la conservación de los recursos vivos marinos antárticos”, en *La Argentina en la Antártida. 100 años de presencia permanente e ininterrumpida*, Coordinador Ángel Ernesto Molinari, Buenos Aires, CARI.
- Marschoff, E. (2005). “La conservación de los recursos vivos marinos antárticos”, en *La Argentina en la Antártida. 100 años de presencia permanente e ininterrumpida*, Coordinador Ángel Ernesto Molinari, Buenos Aires, CARI.
- Orrego Vicuña, F. (2000), “Port State Jurisdiction in Antarctica: A New Approach to Inspection, Control and Enforcement”, en *Implementing the Environmental Protection Regime for the Antarctic*, editado por Davor Vidas,
- Patto, R. (2005), “La política argentina en materia antártica. Situación y perspectiva”, en *La Argentina en la Antártida. 100 años de presencia permanente e ininterrumpida*, Coordinador Ángel Ernesto Molinari, Buenos Aires, CARI.
- Rebagliati, O. (1996)., *La Antártida – Reseña de su situación jurídica y política internacional*, Buenos Aires, Ediciones Dunken.
- Rebagliati, O. (2005) Presidente de la Comisión, Informe de la 4ta Reunión de la Comisión. (Mimeo)
- Sánchez, R. (2007)., *Antártida, introducción a un continente remoto*, Buenos Aires, Albatros,
- Sánchez, R. y Njaastad B. (2014), “Future challenges in environmental management of National Antarctic Programs”, en *Antarctic futures: human engagement with the Antarctic environment*, Editores Tin, T, D. Liggett, P. Maher and M. Lamers. Dordrecht: Springer.
- Sánchez, R y Roura, R (2016), “Supervision of Antarctic Shipborne Tourism: A Pending Issue?”, en *Tourism in Antarctica: A Multidisciplinary View of New Activities Carried Out on the White Continent*, Editores: M Schillat, M Jensen, M Vereda, R.A. Sánchez & R. Roura, Springer.
- Vereda, M. y Jensen, M. (2021), Las prácticas turísticas en la Antártida: Consideraciones para su análisis desde la evolución de los flujos de visitantes y el Sistema del Tratado Antártico. En *La Argentina en la Antártida a sesenta años de vigencia del Tratado Antártico*, Compiladora Miryam Colacrai, Buenos Aires, CARI.
- Walton, D (2015), *Failing to learn from inspections*. Cambridge University Press.