

Experto en derecho antártico abordó incidente en el estrecho de Bransfield

## “Chile podría haber citado al comandante del Bandero a la Capitanía de Puerto y no lo hizo”

» Luis Valentin Ferrada Walker, profesor de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile e investigador principal del Instituto Milenio Base, valida la intervención de la Armada en el Bransfield pero advierte que quedó una herramienta jurídica sin usar. Además califica las acciones de la Fundación Captain Watson como piratería bajo el derecho internacional.

LUCAS ULLOA INTERVEN  
 LUCAS.ULLOA@LAPRENSAAUSTRAL.CL



Foto: Aweber/PA

El doctor Luis Valentin Ferrada fue redactor principal de la Ley Antártica Chilena.

Claro que se podría. No se hizo”.

Lo fundamenta en un precedente cercano: el caso del joven influencer estadounidense Ethan Guo, que aterrizó en la Antártica sin autorización, donde Chile ejerció plenamente su jurisdicción y el sistema internacional, por acción u omisión, terminó aceptándolo. Sobre el desempeño general de Chile en el episodio, Ferrada es mesurado: “Hay ciertas declaraciones que yo, profesor de Derecho Internacional dedicado a estas cosas, las habría hecho distintas. Pero creo que se hizo bastante bien. No hay nada que me parezca grave”.

### La piratería y el problema de quién juzga

Ferrada recuerda que el propio Paul Watson -fundador de la organización- fue condenado en el pasado por hechos similares. Sin embargo, advierte que la calificación de piratería no resuelve automáticamente la pregunta de quién tiene competencia para juzgar. “El derecho internacional está estructurado para

juzgar las conductas de los Estados, más que de los particulares. Y aquí lo que tenemos es un particular que está perturbando las actividades de otro particular”.

Hay, sin embargo, una salida jurídica: “La piratería es un tipo de delito que permite el ejercicio de la jurisdicción universal. Cualquiera puede perseguir al pirata. Si esto es piratería, los tribunales chilenos podrían actuar legítimamente y nadie pudiera impugnarlo”. La primera responsabilidad, en todo caso, recae sobre el país de bandera del buque Bandero -San Cristóbal y Nieves- que “en tanto autoridad marítima sobre la embarcación, tiene una responsabilidad también”.

Ferrada también hizo notar un dato que complejiza aún más el cuadro: la Fundación Captain Paul Watson tiene domicilio legal tanto en Reino Unido como en Estados Unidos, constituida en ambos países como organización sin fines de lucro. Eso adquiere una dimensión particular considerando que fueron precisamente las autoridades de las

Islas Falklands -territorio británico- quienes le prohibieron el ingreso al Bandero el 9 de abril, invocando razones de interés nacional.

### ¿Quién manda en el Bransfield?

Para entender por qué la situación jurídica es tan compleja, Ferrada recurre a una analogía concreta: así como Chile no puede instalar piezas de artillería en el Morro de Arica -que es 100% territorio chileno- porque un tratado internacional lo impide, algo similar ocurre en el Bransfield. “Como todas estas cosas, se gana algo y se pierde algo”, dice. Chile cedió la administración exclusiva del territorio antártico al suscribir el Tratado Antártico en 1959, pe-

ro a cambio obtuvo derecho a voto sobre las decisiones que afectan a toda la Antártica. “Eso le permite a Chile participar en el gobierno no sólo del territorio chileno antártico, sino de la Antártica completa”.

El Bransfield, en todo caso, cae íntegramente dentro de la zona económica exclusiva chilena. “Por supuesto, al ser zona económica exclusiva chilena, Chile ejerce allí jurisdicción”, afirma. Cuando la Armada intervino, lo hizo entonces con doble respaldo: el de la soberanía chilena y el del cumplimiento del derecho internacional. “Chile interviene también para dar cumplimiento a una construcción jurídica internacional muy sólida y que a Chile le interesa que se respete”. /LPA

### Lo que Chile hizo y lo que no hizo

El académico valida la decisión de desplegar el remolcador Lientur de la Armada. “Chile se hace presente en el sector, impide que sigan los actos de agresión contra un buque pesquero. Hacer colisionar un buque contra otro -eso se llama una maniobra de abordaje- es algo sancionado por el derecho internacional y también por el derecho doméstico”, explica.

Sin embargo, identifica una herramienta jurídica concreta que Chile no utilizó: “Se podría haber dejado citado al comandante del Bandero para que se presentara ante la autoridad marítima en la Capitanía de Puerto.



Los dos buques protagonistas de la colisión del pasado 31 de marzo.

Foto: Archivo