



**Antarctic Treaty
Meeting of Experts**
9 - 11 DECEMBER 2009
WELLINGTON, NEW ZEALAND

Informe de los Presidentes

Reunión de Expertos del Tratado Antártico sobre la gestión del turismo marítimo en el Área del Tratado Antártico

9 al 11 de diciembre de 2009

Wellington, Nueva Zelanda

Índice

1. Resumen de los Presidentes y recomendaciones de la reunión.....	3
2. Informe de la Reunión de Expertos del Tratado Antártico sobre la gestión del turismo marítimo en el Área del Tratado Antártico	5
Introducción.....	5
Bienvenida y apertura	5
Elección de autoridades	5
Aprobación del programa.....	5
Ponencias y documentos.....	6
Tema 1: Tendencias del turismo marítimo en el Área del Tratado Antártico en los últimos diez años, incluidos los incidente marítimos, y proyecciones.	6
Tema 2: Sucesos en la Organización Marítima Internacional relacionados con el turismo marítimo en el Área del Tratado Antártico.	8
Tema 3: La seguridad marítima en el Área del Tratado Antártico.....	10
3) (a) Prevención de un incidente marítimo en el Área del Tratado Antártico.....	10
3) (b) Búsqueda y salvamento marítimos.....	12
Tema 4: La protección del medio ambiente antártico.....	13
4) (a) Salvaguardias ambientales	14
4) (b) Acciones de respuesta en casos de emergencia (artículo 15 del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente)	15
Topic 5: Embarcaciones con pabellón de países que no son Partes	17
Topic 6: Cooperación entre la RCTA, la Organización Marítima Internacional y la Organización Hidrográfica Internacional.....	17
3. Anexos	19
Anexo 1. Decisión 7 (2009)	19
Anexo 2. Lista de participantes	21
Anexo 3. Discurso de apertura	27
Anexo 4. Palabras del Excelentísimo Señor Ministro de Relaciones Exteriores de Nueva Zelanda, Murray McCully.....	29
Anexo 5. Lista completa de documentos.....	31

1. Resumen de los Presidentes y recomendaciones de la reunión

La Reunión de Expertos del Tratado Antártico (RETA) sobre la gestión del Turismo Marítimo en el Área del Tratado Antártico se celebró en Wellington del 9 al 11 de diciembre de 2009 con la participación de 72 delegados de 19 Partes del Tratado Antártico y 14 expertos invitados de seis organizaciones. La RETA fue convocada de conformidad con la Decisión 7 (2009), en la cual se solicitaba que en la reunión se abordaran los siguientes temas:

- Tendencias del turismo marítimo en el Área del Tratado Antártico en los últimos 10 años, incluidos los incidentes marítimos, y proyecciones
- Sucesos en la Organización Marítima Internacional relacionados con el turismo marítimo en el Área del Tratado Antártico
- La seguridad marítima en el Área del Tratado Antártico
- La protección del medio ambiente antártico
- Embarcaciones con pabellón de países que no son Partes
- Cooperación entre la RCTA, la Organización Marítima Internacional y la Organización Hidrográfica Internacional

El primer día de la reunión, en sesión plenaria, se presentaron 31 documentos. La amplia gama de documentos de buena calidad posibilitó un debate de fondo sobre temas importantes en el curso de toda la reunión. El trabajo se realizó principalmente en sesión plenaria, excepto por un grupo de contacto informal que se formó para examinar posibles elementos de un Código Polar obligatorio de la OMI.

A continuación se resumen las recomendaciones sobre las cuales se llegó a un acuerdo en la reunión:

Recomendación 1: Las Partes del Tratado Antártico deberían considerar los incidentes en los que estén implicadas embarcaciones de turismo en el Área del Tratado Antártico a fin de extraer enseñanzas concretas para evitar que se produzcan incidentes similares en el futuro. Se debería pedir a las Partes que tengan alguna relación pertinente con dichos incidentes (especialmente el Estado del pabellón o el Estado que haya expedido la autorización) que proporcionen información con el propósito de facilitar tal análisis.

Recomendación 2: Basándose en las listas de verificación que se usan actualmente para otras operaciones antárticas, las Partes del Tratado deberían considerar la posibilidad de elaborar una lista de verificación específicamente para las inspecciones efectuadas en el marco del Tratado Antártico de las embarcaciones de turismo y las actividades turísticas en la Antártida.

Recomendación 3: Se recomienda que las Partes del Tratado tengan en cuenta, según corresponda, las opiniones expresadas en las deliberaciones de expertos sobre el proyecto de Código Polar obligatorio de la OMI en sus preparativos para las próximas reuniones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque, de la OMI, y de la RCTA, y que busquen en la RCTA la mejor forma de efectuar aportes a las deliberaciones de la OMI.

Recomendación 4: Se recomienda que las Partes del Tratado continúen aportando información sobre levantamientos hidrográficos y cartografía y que consideren la posibilidad de avisar a las embarcaciones que tengan la intención de operar en el Área del Tratado Antártico que muchas zonas todavía no han sido objeto de levantamientos de acuerdo con las normas modernas.

Recomendación 5: Se recomienda que las Partes del Tratado sigan contribuyendo a la continuación y la mejora de los servicios relacionados con el hielo marino en el Área del Tratado Antártico.

Recomendación 6: Se recomienda que las Partes del Tratado apliquen de forma proactiva a las embarcaciones de turismo que se dirijan al Área del Tratado Antártico el régimen actual de control por el Estado rector del puerto, por medio de memorandos de entendimiento o acuerdos al respecto si corresponde, de forma tal que puedan cumplir todas las normas internacionales pertinentes que sean jurídicamente vinculantes.

Recomendación 7: La reunión estuvo de acuerdo en que las cinco las Partes que desempeñan funciones de coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento en la zona antártica deberían intercambiar planes y coordinar también con los programas nacionales y la IAATO.

Recomendación 8: Se recomienda que a todos los tripulantes de embarcaciones que planeen navegar en aguas antárticas se les exija que reciban capacitación apropiada para las condiciones que se prevé encontrar y, en los casos en que corresponda, que reciban capacitación según lo dispuesto en el capítulo 14 de las directrices de la OMI para los buques que naveguen en aguas polares.

Recomendación 9: Las Partes del Tratado Antártico deberían continuar instando a las embarcaciones de turismo y de organizaciones no gubernamentales que participan en los sistemas de seguimiento de barcos de la IAATO o del COMNAP a que notifiquen regularmente su posición al centro de coordinación de salvamento marítimo pertinente. Todas las embarcaciones de turismo y de ONG deberían ceñirse a las “Orientaciones mejoradas para buques de pasaje que naveguen en zonas alejadas de los medios SAR”, de la OMI, de conformidad con la Resolución 6 (2008) de la RCTA.

Recomendación 10: Se recomienda que las Partes del Tratado Antártico que todavía no han aprobado la Medida 4 (2004) sobre seguros y planes de contingencia para el turismo y las actividades no gubernamentales en el Área del Tratado Antártico consideren la posibilidad de hacerlo con carácter prioritario.

Recomendación 11: La reunión recomendó que los comités y grupos pertinentes de la RCTA (como el CPA y el Grupo de Trabajo sobre Temas Operacionales) consideren la forma en que se podría utilizar la evaluación de los aspectos ambientales y el impacto ambiental del turismo marítimo antártico que se presenta en el documento WP008 (apéndice A) como base de sus deliberaciones sobre la gestión del turismo marítimo y de la navegación en general.

Recomendación 12: La reunión recomendó que se inste a las Partes y a aquellos que participen en actividades no gubernamentales a que proporcionen datos geográficos y temporales para apoyar estudios y síntesis futuros que puedan abordarse en el CPA y la RCTA.

Recomendación 13: Las Partes del Tratado deberían intercambiar información sobre los planes de contingencia que preparen en cumplimiento del artículo 15 para responder a incidentes que puedan tener efectos adversos en el medio ambiente antártico.

Recomendación 14: Se recomienda que la RCTA considere la posibilidad de formular directrices para responder a grandes derrames de combustible en los mares del Área del Tratado Antártico.

Recomendación 15: La reunión estuvo de acuerdo en que una mejor coordinación entre las Partes del Tratado Antártico y la OMI con respecto a asuntos relacionados con la Antártida podría ser útil en algunos casos y señaló que la RCTA debería examinar mecanismos de coordinación.

Recomendación 16: Reconociendo la utilidad de la presencia de la OMI y las valiosas contribuciones efectuadas por su representante, la reunión instó a la OMI a que asista a la próxima RCTA. La reunión recomendó que, en la XXXIII RCTA, se sigan buscando formas de mejorar las relaciones de trabajo basadas en la cooperación entre la RCTA y la OMI.

Recomendación 17: Se debería continuar invitando a la CHA de la OMI a las RCTA que se realizan anualmente a fin de que informe sobre la situación de los levantamientos hidrográficos y la producción de cartas náuticas de aguas antárticas. Las Partes estuvieron de acuerdo también en que, cuando corresponda, la RCTA debería estar representada en reuniones de la CHA de la OMI. En los casos en que una reunión de la CHA de la OMI se celebre en un país que también sea Parte Consultiva, dicha Parte Consultiva debería considerar la posibilidad de asistir a la reunión de la CHA.

2. Informe de la Reunión de Expertos del Tratado Antártico sobre la gestión del turismo marítimo en el Área del Tratado Antártico

Introducción

1. La Reunión de Expertos del Tratado Antártico (RETA) sobre la gestión del turismo marítimo en el Área del Tratado Antártico se celebró en Wellington (Nueva Zelanda) del 9 al 11 de diciembre de 2009, de conformidad con la Decisión 7 (2009), que figura en el anexo 1.
2. El propósito de la RETA era tratar de acelerar la consideración de los asuntos relacionados con la gestión del turismo marítimo en el Área del Tratado Antártico y formular recomendaciones que puedan abordarse en la XXXIII Reunión Consultiva del Tratado Antártico, que tendrá lugar en Punta del Este (Uruguay), del 3 al 14 de mayo de 2010.
3. Asistieron representantes de las siguientes Partes del Tratado Antártico: Alemania, Argentina, Australia, Chile, China, España, Estados Unidos, Francia, Italia, Japón, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Perú, Reino Unido, Rusia, Sudáfrica, Suecia y Uruguay.
4. Estuvieron representados también los siguientes órganos de expertos: la Coalición Antártica y del Océano Austral (ASOC), el Consejo de Administradores de los Programas Antárticos Nacionales (COMNAP), la Asociación Internacional de Operadores Turísticos en la Antártida (IAATO), la Organización Hidrográfica Internacional (OHI), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Mundial del Turismo (OMT).
5. La lista de participantes figura en el anexo 2.

Bienvenida y apertura

6. Catherine Taylor, Directora de la Dirección Marítima de Nueva Zelanda, pronunció el discurso de apertura, que consta en el anexo 3.

Elección de autoridades

7. Caroline Forsyth, Secretaria Adjunta del Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio de Nueva Zelanda, y Olav Orheim, de Noruega, fueron elegidos copresidentes de la reunión. El capitán de corbeta Carlos Salgado, de Chile, y Ewan McIvor, de Australia, fueron elegidos vicepresidentes. James Walker, del Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio de Nueva Zelanda, fue nombrado jefe de la Secretaría de la reunión. Amanda Vercoe, del Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio de Nueva Zelanda, fue nombrada relatora principal.

Aprobación del programa

8. Se aprobó el siguiente programa, que Nueva Zelanda había distribuido antes de la reunión:
 1. Introducción
 2. Elección de autoridades
 3. Aprobación del programa
 4. *Tema 1:* Tendencias del turismo marítimo en el Área del Tratado Antártico en los últimos diez años, incluidos los incidentes marítimos, y proyecciones
 5. *Tema 2:* Sucesos en la Organización Marítima Internacional relacionados con el turismo marítimo en el Área del Tratado Antártico

6. *Tema 3: La seguridad marítima en el Área del Tratado Antártico*
7. *Tema 4: La protección del medio ambiente antártico*
8. *Tema 5: Embarcaciones con pabellón de países que no son Partes*
9. *Tema 6: Cooperación entre la RCTA, la Organización Marítima Internacional y la Organización Hidrográfica Internacional*
10. Propuestas e informe para la XXXIII RCTA

Ponencias y documentos

9. El primer día de la reunión, en sesión plenaria, las delegaciones presentaron 31 documentos para que fuesen tratados durante la reunión. El anexo 4 contiene una lista completa de los documentos y los temas del programa a los cuales corresponden.

Tema 1: Tendencias del turismo marítimo en el Área del Tratado Antártico en los últimos diez años, incluidos los incidentes marítimos, y proyecciones

10. Nueva Zelanda presentó dos documentos en relación con este tema del programa: WP001, *Antarctic Treaty Meeting of Experts on the Management of Ship-borne Tourism in the Antarctic Treaty Area; An Overview* [Panorama de la Reunión de Expertos del Tratado Antártico sobre la gestión del turismo marítimo en el Área del Tratado Antártico], y WP002, *Past and future changes in sea ice around Antarctica* [Cambios pasados y futuros en el hielo marino alrededor de la Antártida].

11. En el documento WP001 se presenta un panorama del trabajo realizado hasta la fecha para manejar el turismo marítimo en aguas antárticas y se menciona el hundimiento de la *M/N Explorer*, que fue una señal de alerta en particular para muchas Partes del Tratado Antártico en la XXXI RCTA. En el documento se describen también las expectativas de Nueva Zelanda en relación con la RETA y se formulan varias recomendaciones que se sometieron a la consideración de la reunión, incluso sobre asuntos relacionados con un código de navegación polar obligatorio, el control por el Estado rector del puerto, las operaciones de búsqueda y salvamento y la cartografía de las aguas antárticas.

12. En el documento WP002 se presentan estudios de los cambios ocurridos con el tiempo en el hielo marino antártico y predicciones de cambios del hielo marino, especialmente a largo plazo. Se señala que, a pesar de que los modelos del clima predicen una disminución de la extensión del hielo marino, seguirá habiendo hielo alrededor de la Antártida durante el resto del siglo XXI y, por consiguiente, el hielo seguirá constituyendo un riesgo para la navegación de los buques de turismo en un futuro previsible.

13. La ASOC presentó el documento IP001, *Antarctic Ship-borne Tourism and Inspections Under Article VII of the Antarctic Treaty and Article 14 of the Protocol on Environmental Protection* [El turismo marítimo en la Antártida y las inspecciones de conformidad con el artículo VII del Tratado Antártico y el artículo 14 del Protocolo sobre Protección del medio ambiente], que contiene un análisis de las inspecciones oficiales de embarcaciones de turismo en el Área del Tratado Antártico. En el documento se recomienda que se preste más atención al turismo en las inspecciones, para lo cual es posible que se necesite una lista de verificación elaborada específicamente con el propósito de facilitar la inspección de embarcaciones de turismo y actividades turísticas en la Antártida.

14. La ASOC presentó también el documento IP003, *Making Tangible Progress on a Strategic Vision for Antarctic Tourism* [Progreso tangible en una visión estratégica del turismo antártico], en el cual se señala que actualmente no existe un régimen integral de gestión del turismo en la región antártica. En el documento se destaca la necesidad de aprobar con urgencia los instrumentos fundamentales jurídicamente vinculantes que todavía no están en vigor, así como los principios rectores del turismo enunciados en la Resolución 7 (2009). El documento contiene recomendaciones sobre la determinación de las lagunas en la reglamentación actual del turismo, el examen y la mejora de la aplicación de las evaluaciones del impacto ambiental al turismo, y el uso proactivo de ZAEP y ZAEA como instrumento de gestión del turismo.

15. La IAATO presentó el documento IP007, *IAATO Summary of Antarctic Ship-Based Tourism* [Resumen de la IAATO del turismo marítimo en la Antártida], que contiene un resumen del turismo

marítimo en la Antártida durante la temporada 2008-2009 y las proyecciones para la temporada 2009-2010 y para temporadas subsiguientes. La IAATO afirmó que, a pesar de la disminución actual de la demanda como consecuencia del clima económico desfavorable, es probable que la demanda de viajes a la Antártida por los consumidores continúe en el futuro.

16. Estados Unidos y la IAATO presentaron el documento IP009, *Spatial Patterns of Tour Ship Traffic in the Antarctic Peninsula Region* [Esquemas geográficos del tráfico de buques de turismo en la región de la Península Antártica], en el cual se examinan las características del tráfico de buques de turismo a lo largo de la Península Antártica utilizando las estadísticas sobre desembarcos de pasajeros recopiladas a lo largo de 19 años y los itinerarios reconstruidos correspondientes a cinco años. Los asuntos principales que se plantean en el documento son los siguientes:

- los desembarcos de pasajeros y el tráfico marítimo están sumamente concentrados en ciertos lugares;
- el crecimiento de la actividad turística se produjo con una rapidez desproporcionada en estos sitios en comparación con el aumento de las visitas a la Península en conjunto; y
- este análisis proporciona un mecanismo útil que podría utilizarse en un examen y una evaluación de los instrumentos de gestión actuales.

17. El Reino Unido presentó el documento IP012, *Final Report of the Antarctic Treaty Meeting of Experts – Guidelines for Antarctic Shipping and Related Activities* [Informe Final de la Reunión de Expertos del Tratado Antártico: Directrices para la navegación antártica y actividades conexas], que había sido presentado originalmente como documento de trabajo 26 en la XXIV RCTA. Noruega presentó el documento IP015, *Report of the Continued Intersessional Contact Group on Issues Concerning Passenger Ships Operating in Antarctic Waters* [Informe del Grupo de Contacto Intersesional sobre asuntos relativos a los buques de pasajeros que operan en aguas antárticas], que se había presentado en la XXXII RCTA.

18. La Organización Mundial de Turismo, de las Naciones Unidas, presentó el documento IP016, *Observations on Ship-borne Tourism in Antarctica* [Observaciones sobre el turismo marítimo en la Antártida], en el cual se aborda la importancia del turismo sostenible en la Antártida a fin de reducir al mínimo los posibles efectos negativos en los sitios antárticos y se formulan varias recomendaciones.

19. La reunión tomó nota del documento WP001 y estuvo de acuerdo en que era importante que las Partes del Tratado Antártico estuvieran al corriente de los incidentes con embarcaciones de turismo en el Área del Tratado Antártico, a fin de evitar que se produjeran incidentes similares en el futuro. La reunión recordó que la OMI tenía un grupo de trabajo para el análisis de siniestros que examinaba los informes de incidentes marítimos, concentrándose en aspectos técnicos específicos. Se señaló que podría haber enseñanzas más amplias de utilidad para las Partes del Tratado.

20. *Recomendación 1: Las Partes del Tratado Antártico deberían considerar los incidentes en los que estén implicadas embarcaciones de turismo en el Área del Tratado Antártico a fin de extraer enseñanzas concretas para evitar que se produzcan incidentes similares en el futuro. Se debería pedir a las Partes que tengan alguna relación pertinente con dichos incidentes (especialmente el Estado del pabellón o el Estado que haya expedido la autorización) que proporcionen información con el propósito de facilitar tal análisis.*

21. La reunión recibió con beneplácito las conclusiones del documento WP002, en el cual se señala que es improbable que se produzcan grandes cambios dentro de poco en el total de la cobertura de hielo marino en la Antártida. No obstante, la reunión observó que, en los últimos 20 años, el número de días en que no hay hielo en la Península Antártica durante la temporada de verano ha aumentado en 85 días, aproximadamente.

22. La reunión abordó los documentos IP003 e IP009 y estuvo de acuerdo en que se necesitaba una planificación estratégica para la gestión de los sitios turísticos en la Antártida, en vista de las tendencias geográficas observadas en el turismo marítimo. Se debía considerar si era preferible que el turismo marítimo estuviera concentrado en un número selecto de sitios o más disperso en todo el continente. Algunos participantes señalaron que la planificación estratégica de la gestión de zonas debería incluir el examen de otras actividades que se llevan a cabo en la Antártida a fin de tener una idea de los efectos de mayor alcance.

23. Australia observó que el Comité para la Protección del Medio Ambiente (CPA) estaba realizando un estudio del impacto ambiental del turismo en la Antártida, que abarcaba tanto el turismo marítimo como

otras actividades turísticas de índole más general. El propósito del estudio era proporcionar una base objetiva para las deliberaciones del CPA sobre el manejo del impacto de las actividades turísticas en el futuro. El grupo de gestión del proyecto iba a reunirse la semana siguiente en Christchurch y pidió a la RETA que formulara comentarios. Se entregó en la reunión un esquema del estudio a título de información.

24. La RETA recibió favorablemente este estudio, que sería útil para avanzar en las deliberaciones sobre un enfoque estratégico de la gestión de zonas en la Antártida.

25. La reunión tomó nota del documento IP001 y del importante papel que desempeñaron las inspecciones de embarcaciones de turismo por las Partes del Tratado en el suministro de información sobre el grado de cumplimiento de las disposiciones del Tratado y el Protocolo. La reunión estuvo de acuerdo en que el proceso de inspecciones debía continuar y que se debería considerar la posibilidad de elaborar una lista de verificación específicamente para la inspección de embarcaciones de turismo y operaciones turísticas que se dirigieran a la Antártida.

26. *Recomendación 2: Basándose en las listas de verificación que se usan actualmente para otras operaciones antárticas, las Partes del Tratado deberían considerar la posibilidad de elaborar una lista de verificación específicamente para las inspecciones efectuadas en el marco del Tratado Antártico de las embarcaciones de turismo y las actividades turísticas en la Antártida.*

Tema 2: Sucesos en la Organización Marítima Internacional relacionados con el turismo marítimo en el Área del Tratado Antártico

27. La OMI presentó el documento IP005, *International Requirements for Ships Operating in Polar Waters* [Requisitos internacionales para los buques que naveguen en aguas polares], con información actualizada sobre los diversos requisitos de la OMI para los buques que naveguen en aguas polares (árticas y antárticas). En el documento se mencionan también las disposiciones pertinentes de los convenios SOLAS y MARPOL, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar y el Protocolo de Torremolinos en rubros tales como la estabilidad, dispositivos de salvamento, la navegación, directrices para los buques que naveguen en aguas polares, áreas especiales, requisitos para el transporte de aceite pesado, la certificación de pilotos de hielos y las embarcaciones de pesca.

28. La OMI presentó también el documento IP006, *Draft Assembly Resolution: Guidelines for Ships Operating in Polar Waters* [Proyecto de resolución de la Asamblea: Directrices para los buques que naveguen en aguas polares], en el cual se enuncian los requisitos para los buques que naveguen en aguas árticas y antárticas, e informó a la reunión que las directrices habían sido aprobadas en el ínterin (el 3 de diciembre de 2009) por medio de la resolución 1024(26) de la Asamblea de la OMI. Las directrices abordan asuntos relacionados con el diseño y la construcción de embarcaciones; su equipamiento, incluidos los dispositivos de salvamento y para apagar incendios; mecanismos operacionales, incluida la dotación; y la protección ambiental y el control de daños.

29. La reunión agradeció a la OMI la información actualizada y completa sobre los requisitos vigentes para los buques que naveguen en aguas polares contenida en el documento IP005, que podría ser un antecedente útil para las deliberaciones que tendrían lugar en febrero de 2010 en el Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque sobre la elaboración de un Código Polar obligatorio para los buques que naveguen en aguas polares. El representante de la OMI confirmó que se haría llegar el documento al Subcomité atendiendo a la solicitud de la RETA.

30. La reunión recordó la Resolución 8 (2009), en la cual la RCTA recibió con beneplácito el trabajo de la OMI en lo que se refiere a la elaboración de directrices para los buques que naveguen en aguas polares y expresó el deseo de las Partes del Tratado de que la OMI formulara requisitos obligatorios para buques que naveguen en aguas antárticas. La reunión observó complacida que la Asamblea de la OMI había aprobado las directrices el 3 de diciembre de 2009 por medio de la resolución 1024 (26). La reunión reiteró su firme apoyo a la elaboración de un Código Polar obligatorio. Las Partes presentes confirmaron que continuarían participando activamente en el proceso a fin de aportar su pericia en el campo de la navegación con fines turísticos en la Antártida.

31. La reunión consideró que podría ser útil proporcionar a la OMI la información que se había presentado sobre aspectos prácticos de la navegación con fines turísticos en la Antártida (por ejemplo, el número de embarcaciones, la distribución geográfica de los viajes y las condiciones meteorológicas), puesto que ayudaría al Subcomité a comprender las condiciones imperantes específicamente en la región antártica. Se sugirió que el Subcomité tuviera en cuenta también la información sobre otras actividades de navegación realizadas en la Antártida, como las actividades de las embarcaciones de programas nacionales. Se señaló también que era importante considerar en el código la interacción entre el turismo marítimo y los desembarcos en la Antártida.

32. Nueva Zelanda se ofreció a preparar un documento para la reunión del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque, de la OMI, que tendrá lugar en febrero de 2010, a fin de informarle sobre la celebración de la RETA del 9 al 11 de diciembre. En el documento también se podría señalar el interés de la reunión en la elaboración de un Código Polar obligatorio y anunciar un posible aporte de la RCTA a la reunión de octubre de 2010 del Subcomité. El informe completo de la RETA se presentaría en la XXXIII RCTA, en Uruguay, en mayo de 2010.

33. La reunión estableció un grupo de contacto informal para tratar diversos aspectos del Código Polar obligatorio de la OMI y se señaló que el grupo había puesto de relieve lo siguiente:

- En esta RETA no sería factible elaborar una lista exhaustiva de los elementos de las actuales directrices polares que deberían trasladarse a un Código Polar obligatorio.
- Un Código Polar obligatorio debería ser más amplio que las directrices polares actuales. Se señaló la conveniencia de la aplicación general y uniforme a las embarcaciones que naveguen en el Ártico y en la Antártida.
- En un Código Polar obligatorio se deberían tener en cuenta los distintos requisitos para los buques que naveguen en la Antártida y en el Ártico. La RCTA tiene un importante papel que desempeñar en la transmisión a la OMI de información relacionada específicamente con la Antártida.
- El Código Polar obligatorio tendría que aplicarse a los buques nuevos y, en la medida de lo posible, a los buques que ya estén operando en la zona.
- Al definir las áreas de operación propuestas, se podría considerar la capacidad del buque para sobrevivir un siniestro y la disponibilidad de servicios de búsqueda y salvamento.
- El Código Polar obligatorio debería centrarse principalmente en la prevención de siniestros y en la protección del medio ambiente, en vista de la lejanía de la Antártida. Sin embargo, en el Código Polar obligatorio se deben tener en cuenta también otros aspectos tales como los medios SAR, que actualmente no figuran en las directrices polares.
- En el documento IP005 (OMI) se presenta una síntesis útil de las normas vigentes de la OMI que es necesario tener en cuenta en la formulación del Código Polar obligatorio.
- Hay que tener presente que el Código Polar obligatorio debería ser un código exhaustivo, vinculado a los instrumentos obligatorios actuales (entre ellos los convenios SOLAS y MARPOL, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, etc.).
- La RCTA debería señalar a la OMI la importancia de la protección ambiental en la Antártida e instarle a que, en la elaboración del Código Polar, considere en detalle la forma de reducir al mínimo la contaminación marina en el Área del Tratado Antártico.
- Se debería instar a todas las Partes del Tratado a que participen plenamente en la formulación del Código Polar obligatorio.
- La RCTA debería considerar lo que sería útil incluir en el Código Polar obligatorio de la OMI con respecto a los derrames de combustible y la protección del medio ambiente.

34. La reunión observó que la negociación de Código Polar obligatorio no sería tarea fácil.

35. *Recomendación 3: Se recomienda que las Partes del Tratado tengan en cuenta, según corresponda, las opiniones expresadas en las deliberaciones de expertos sobre el proyecto de Código Polar obligatorio de la OMI en sus preparativos para las próximas reuniones del Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque, de la OMI, y de la RCTA, y que busquen en la RCTA la mejor forma de efectuar aportes a las deliberaciones de la OMI.*

36. El grupo de contacto informal sugirió que una Parte que estuviera interesada presentara a la OMI, para su consideración, el Informe del Grupo de Contacto Intersesional sobre asuntos relativos a los buques de pasajeros que operan en aguas antárticas (IP015, Noruega).

Tema 3: La seguridad marítima en el Área del Tratado Antártico

3) (a) Prevención de un incidente marítimo en el Área del Tratado Antártico

3) (a) (i) Diseño y construcción de embarcaciones, y seguridad de las operaciones marítimas

37. La IAATO presentó el documento IP008, *IAATO Actions and Recommendations to Tourism Vessel Operators to Enhance Marine Safety* [Medidas de la IAATO y recomendaciones para los operadores de embarcaciones de turismo a fin de mejorar la seguridad marítima], en el cual se explican de forma sucinta las medidas que ha tomado la IAATO a raíz del análisis del informe de Liberia sobre el incidente de la *M/N Explorer*, entre otros. Entre esas medidas se encuentran cambios en los procedimientos relativos al uso del sistema de rastreo de buques de la IAATO, el fomento del uso de botes salvavidas cerrados y el cumplimiento de las “Directrices para los buques que naveguen en aguas polares”. Se hicieron cambios también en los estatutos de la IAATO a fin de reforzar los requisitos relativos a la experiencia de la dotación de puente. Asimismo, la IAATO ha recomendado revisar la información sobre las condiciones meteorológicas, el hielo y el itinerario; examinar regularmente los procedimientos para la respuesta en situaciones de emergencia; mantenerse al día con las técnicas de navegación; tener en cuenta los daños ocasionados por el hielo en los simulacros a bordo y cerciorarse de que tanto los pasajeros como los tripulantes estén al tanto de la necesidad de usar ropa adecuada para las condiciones imperantes en la Antártida.

38. La reunión recibió con beneplácito los documentos de información sobre este tema, así como la noticia del proyecto de evaluación de riesgos en distintos niveles que llevará a cabo la IAATO a fin de continuar el trabajo iniciado por el grupo de contacto intersesional que presentó sus conclusiones en la XXXII RCTA.

3) (a) (ii) Hidrografía y cartografía

39. El Reino Unido presentó el documento WP012, *The Antarctic Polar View Program, Information from Satellite Observations for Safer and Efficient Sea Ice Navigation* [El programa “Vista Polar de la Antártida”: información obtenida por medio de observaciones satelitales para una navegación más segura y eficiente entre hielos marinos]. El Reino Unido afirmó que el programa Vista Polar ayudaba a aumentar la seguridad y la eficiencia de las embarcaciones que navegaban en la Antártida proporcionando información actualizada sobre el hielo marino obtenida por medio de imágenes satelitales. Esta información contribuye a la seguridad de la navegación y la eficiencia de los itinerarios y es útil en situaciones de emergencia. El programa Vista Polar se lleva a cabo desde la temporada del verano austral de 2006-2007 y lo usan ampliamente las embarcaciones de los programas antárticos nacionales, los buques de turismo y las embarcaciones de pesca. Hasta la fecha, los servicios del programa Vista Polar han sido financiados por la Agencia Espacial Europea y el Ministerio de Relaciones Exteriores y del Commonwealth del Reino Unido. Actualmente, los servicios del programa Vista Polar son gratuitos y están a disposición de todos, pero su financiamiento acabará en junio de 2010.

40. La reunión reconoció la gran utilidad de la información actualizada sobre el hielo marino que proporciona el excelente sistema Vista Polar (www.polarview.aq) y recalcó la necesidad de continuar la dotación de fondos después de junio de 2010. Argentina subrayó las ventajas operacionales que había tenido este sistema en relación con una embarcación de turismo que quedó atascada en el hielo en el mar de Weddell en noviembre de 2009. Nueva Zelandia comentó que el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Nueva Zelandia también usaba el programa Vista Polar en las situaciones de emergencia en el mar de Ross.

41. Nueva Zelandia presentó el documento WP004, *New Zealand: Hydrographic Surveying and Charting in the Ross Sea Region, Antarctica* [Nueva Zelandia: levantamientos hidrográficos y cartografía en la región del mar de Ross, Antártida], en el cual se señala que, en la mayoría de las zonas antárticas, todavía

no se han hecho levantamientos o es necesario repetirlos en la actualidad, y que menos del 1% de la zona marina situada dentro del contorno batimétrico de los 200 m ha sido objeto de levantamientos adecuados para las necesidades de los buques contemporáneos que entran en aguas antárticas. En el documento se recomienda que las Partes del Tratado Antártico aconsejen a todas las embarcaciones de turismo que tengan la intención de navegar en el Área del Tratado Antártico que estén al tanto de las limitaciones de las cartas náuticas de la región y que las Partes contribuyan a la mejora de la información cartográfica.

42. La OHI presentó el documento IP013, en el cual se señala el papel de la OHI y el trabajo que la Comisión Hidrográfica sobre la Antártida (CHA) ha realizado en las aguas antárticas hasta la fecha. En el documento se recuerda la Resolución 5 (2008) de la XXXI RCTA, en la cual se señala la importancia de mejorar “los levantamientos hidrográficos y la cartografía para contribuir a la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente en la región antártica” y se recomienda que las Partes consideren la posibilidad de aumentar el número de días en que los buques realizan levantamientos hidrográficos y realicen una labor más mancomunada de cartografía de las aguas antárticas.

43. La reunión expresó su firme apoyo a la importancia de la cartografía y el útil trabajo de la CHA, y tomó nota de la opinión de la OHI sobre una posible disparidad entre el uso obligatorio, después de 2012, del Sistema de Información y Visualización de Cartas Náuticas Electrónicas (ECDIS) a bordo de buques que se ciñen al convenio SOLAS y la disponibilidad de las cartas náuticas electrónicas necesarias.

44. *Recomendación 4: Se recomienda que las Partes del Tratado continúen aportando información sobre levantamientos hidrográficos y cartografía y que consideren la posibilidad de avisar a las embarcaciones que tengan la intención de operar en el Área del Tratado Antártico que muchas zonas todavía no han sido objeto de levantamientos de acuerdo con las normas modernas.*

45. *Recomendación 5: Se recomienda que las Partes del Tratado sigan contribuyendo a la continuación y la mejora de los servicios relacionados con el hielo marino en el Área del Tratado Antártico.*

3) (a) (iii) Control por el Estado rector del puerto

46. Nueva Zelandia presentó el documento WP007, *A Proposal to Enhance Port State Control for Tourist Vessels Departing to Antarctica* [Propuesta para reforzar el control por el Estado rector del puerto de las embarcaciones de turismo que zarpan con rumbo a la Antártida], en el cual se señala la necesidad del control por el Estado rector del puerto debido al control inefectivo que ejercen algunos Estados sobre embarcaciones que enarbolan su pabellón. En el documento se propone recurrir al régimen actual de control multilateral por el Estado rector del puerto a fin de realizar inspecciones de embarcaciones de turismo con destino a la Antártida con el propósito de mitigar los riesgos de un siniestro marítimo o un derrame de combustible.

47. La reunión abordó dos asuntos planteados en el documento de trabajo: las inspecciones de embarcaciones por el Estado rector del puerto de conformidad con los instrumentos obligatorios de la OMI y posibles evaluaciones voluntarias de las embarcaciones utilizando las directrices polares de la OMI para el Estado rector del puerto.

48. Hubo un reconocimiento general de la importancia de las inspecciones de conformidad con los instrumentos obligatorios de la OMI y del derecho y el deber generales del Estado rector del puerto de realizar esas inspecciones. Un Código Polar obligatorio futuro se sumaría a estos instrumentos de la OMI.

49. Estados Unidos recalcó que el control por el Estado rector del puerto era una extensión del derecho propio de un Estado de ejercer la autoridad del Estado rector del puerto para proteger sus intereses en las aguas sobre las cuales tiene soberanía. En su opinión, esta autoridad se ejerce con el propósito primordial de velar por la seguridad marítima y proteger el medio ambiente en las aguas sobre las cuales el Estado rector del puerto tiene soberanía. Toda ventaja adicional para la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente fuera de su territorio es un efecto incidental de la aplicación por los Estados Partes de medidas en el ámbito del control por el Estado rector del puerto. Reconociendo que el Estado del pabellón tiene la responsabilidad primordial de cerciorarse de que los buques que enarbolan su pabellón cumplan los convenios pertinentes de la OMI, y reafirmando la utilidad del control por el Estado rector del puerto, Estados Unidos subrayó la necesidad de que toda propuesta de reforzar el control por el Estado rector del puerto en el hemisferio sur sea específica.

50. Argentina recordó que el control por el Estado rector del puerto está estipulado también en los artículos 218 y 219 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS).

51. La reunión reconoció que el control por el Estado rector del puerto no se limitaba a las embarcaciones de turismo sino que podría ser de particular utilidad como complemento de otros mecanismos de gestión. Las embarcaciones de turismo deberían inspeccionadas por el Estado rector del puerto. De lo contrario, las embarcaciones registradas en Estados que no sean Partes del Tratado Antártico posiblemente no estén sometidas a un escrutinio adecuado.

52. Aunque posiblemente sea necesario reforzar la capacidad de los puertos para ejercer tal control, es necesario que ese control por el Estado rector del puerto se base en los acuerdos internacionales vigentes y se evite la duplicación innecesaria. Se señaló que el convenio MARPOL designa la zona al sur de los 60 grados de latitud sur como zona especial, lo cual podría proporcionar un foco de atención adicional para las inspecciones efectuadas por el Estado rector del puerto.

53. Algunos participantes opinaron que las evaluaciones voluntarias de las embarcaciones basadas en otros criterios, en particular las obligaciones establecidas en los instrumentos del Sistema del Tratado Antártico, podrían ser útiles, pero hubo acuerdo en que eso no podría formar parte del control por el Estado rector del puerto.

54. *Recomendación 6: Se recomienda que las Partes del Tratado apliquen de forma proactiva a las embarcaciones de turismo que se dirijan al Área del Tratado Antártico el régimen actual de control por el Estado rector del puerto, por medio de memorandos de entendimiento o acuerdos al respecto si corresponde, de forma tal que puedan cumplir todas las normas internacionales pertinentes que sean jurídicamente vinculantes.*

3) (b) Búsqueda y salvamento marítimos

55. Francia presentó el documento WP003, *Managing Human and Environmental Risks in Antarctica* [Gestión de los riesgos humanos y ambientales en la Antártida] en relación con este tema del programa y también en relación con el tema 4(b). En este documento se examina el mecanismo actual para manejar los incidentes humanos y ambientales en la Antártida y se proponen algunos cambios que podrían imprimir una mayor coherencia a la gestión de riesgos en el Área del Tratado Antártico en conjunto.

56. Nueva Zelandia presentó el documento WP011, *Enhancing Cooperation between MRCCs and National Antarctic Programmes* [Mejora de la cooperación entre los centros de coordinación de salvamento marítimo y los programas antárticos nacionales], en el cual se explica la cooperación de Nueva Zelandia con Estados Unidos en las operaciones de búsqueda y salvamento (SAR) en la Antártida. En el documento se señala que los servicios SAR presentan dificultades formidables en el Área del Tratado Antártico y se recomienda que los cinco centros de coordinación de salvamento marítimo que desempeñan funciones SAR en la región intercambien planes para la respuesta a situaciones de emergencia que requieran operaciones SAR y coordinen con los programas nacionales.

57. Chile presentó el documento WP013, *Recomendaciones para disminuir los riesgos que afectan a la seguridad de la vida humana, ante el aumento de cruceros turísticos a la Antártica en la última década*, en el cual se analiza el número creciente de visitas de buques de turismo en aguas antárticas y la necesidad de que las Partes con responsabilidades SAR cuenten con información adecuada sobre el rumbo de dichos buques por si se produce un incidente que requiera una operación SAR. En el documento se recomienda que las dotaciones de puente reciban capacitación en navegación de aguas antárticas, para lo cual se ofrece el curso de “Operación en aguas antárticas”, y que las naves notifiquen regularmente su posición y los medios de que disponen para salvamento y asistencia médica.

58. Argentina presentó el documento WP015, *Incremento de incidentes originados por buques de turismo antártico: análisis y acciones recomendadas*, en el cual se señalan algunos de los factores comunes y las enseñanzas extraídas de los incidentes más recientes con embarcaciones de turismo en la Antártida, entre ellos la falta de experiencia de la tripulación, la cartografía incompleta y las dificultades de la navegación entre hielos marinos. En el documento se recomiendan condiciones mínimas para los oficiales que naveguen en aguas antárticas y se ofrece el “Curso de navegación antártica”, que incluye un simulacro en cubierta.

59. La ASOC presentó el documento IP002, *Antarctic Ship-borne Tourism: Perspectives on Shipping Management* [El turismo marítimo en la Antártida: perspectivas de la gestión de la navegación], que contiene recomendaciones sobre diversos asuntos relacionados con la seguridad marítima y la protección del medio ambiente antártico, entre ellos varios asuntos que deberían abordarse en un Código Polar obligatorio, la necesidad de un sistema de monitoreo del tráfico marítimo en la Antártida y la necesidad de examinar más a fondo las medidas relativas a los itinerarios, las zonas a evitar y las zonas marinas especialmente sensibles.
60. El COMNAP presentó el documento IP010, *Search and Rescue Coordination and Response in the Antarctic: Workshop Discussions* [Deliberaciones del taller sobre la respuesta y la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento en la Antártida], con información del segundo de los dos talleres organizados en noviembre de 2009 para mejorar la respuesta y la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento en la Antártida. En la RETA se presentaron los puntos fundamentales para facilitar las deliberaciones; en la RCTA se presentará un informe completo con recomendaciones.
61. Tras examinar estos documentos, la reunión observó que el medio ambiente antártico presentaba dificultades formidables para las operaciones de búsqueda y salvamento y estuvo de acuerdo en que sería útil que las cinco Partes con cobertura SAR en la región antártica intercambiaran planes y coordinaran mejor sus actividades con los programas nacionales. Se señaló que el intercambio de planes SAR no estaba limitado a esas cinco Partes.
62. *Recomendación 7: La reunión estuvo de acuerdo en que las cinco las Partes que desempeñan funciones de coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento en la zona antártica deberían intercambiar planes y coordinar también con los programas nacionales y la IAATO.*
63. Se recaló la importancia de la capacitación adecuada de la tripulación y los oficiales que realizan guardia de puente en las embarcaciones de turismo para navegar en condiciones polares. La capacitación inadecuada fue un factor que influyó en algunos de los incidentes recientes en la Antártida.
64. *Recomendación 8: Se recomienda que a todos los tripulantes de embarcaciones que planeen navegar en aguas antárticas se les exija que reciban capacitación apropiada para las condiciones que se prevé encontrar y, en los casos en que corresponda, que reciban capacitación según lo dispuesto en el capítulo 14 de las directrices de la OMI para los buques que naveguen en aguas polares.*
65. La reunión abordó también la conveniencia de que las embarcaciones de turismo proporcionen a los centros de coordinación de salvamento marítimo apropiados ciertos detalles que podrían cambiar de un viaje a otro; por ejemplo, el número de personas a bordo, el número de tripulantes y los medios para asistencia médica, además de la información que proveen las embarcaciones cada temporada. La ASOC afirmó que le parecía que era útil también considerar la posibilidad de establecer un sistema de monitoreo e información en relación con el tráfico marítimo en la Antártida.
66. *Recomendación 9: Las Partes del Tratado Antártico deberían continuar instando a las embarcaciones de turismo y de organizaciones no gubernamentales que participan en los sistemas de seguimiento de barcos de la IAATO o del COMNAP a que notifiquen regularmente su posición al centro de coordinación de salvamento marítimo pertinente. Todas las embarcaciones de turismo y de ONG deberían ceñirse a las “Orientaciones mejoradas para buques de pasaje que naveguen en zonas alejadas de los medios SAR”, de la OMI, de conformidad con la Resolución 6 (2008) de la RCTA.*
67. Se destacó la importancia de la Medida 4 (2004) sobre seguros y planes de contingencia para el turismo y las actividades no gubernamentales en el Área del Tratado Antártico. Se recomendó que las Partes del Tratado Antártico que todavía no han aprobado la Medida 4 consideren la posibilidad de hacerlo con carácter prioritario.
68. *Recomendación 10: Se recomienda que las Partes del Tratado Antártico que todavía no han aprobado la Medida 4 (2004) sobre seguros y planes de contingencia para el turismo y las actividades no gubernamentales en el Área del Tratado Antártico consideren la posibilidad de hacerlo con carácter prioritario.*

Tema 4: La protección del medio ambiente antártico

4) (a) Salvaguardias ambientales

4) (a) (i) Impacto del turismo marítimo en el Océano Austral

69. Australia presentó el documento WP008, *Environmental Aspects of Antarctic Ship-borne Tourism* [Aspectos ambientales del turismo marítimo en la Antártida], en el cual se evalúa la interacción del turismo marítimo con el medio ambiente antártico y se señalan las interacciones (los aspectos ambientales) que se abordan en la normativa y las directrices actuales. Australia propuso que la RETA utilizara la evaluación para facilitar sus deliberaciones con objeto de señalar y priorizar el trabajo futuro a fin de manejar los aspectos ambientales del turismo marítimo en la Antártida.

70. Australia presentó asimismo el documento WP010, *Review of Protocol Annex IV Prevention of Marine Pollution* [Examen del Anexo IV al Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente, Prevención de la contaminación marina], en el cual se propone que se solicite al CPA que aborde el Anexo IV, Prevención de la contaminación marina, como tema de su próxima revisión en el marco de la revisión evolutiva de los anexos del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente. En el documento se señala que, durante dicha revisión, sería útil examinar más a fondo los aspectos del turismo marítimo relacionados con la contaminación mencionados en la RETA.

71. La ASOC presentó el documento IP004, *Coastal Hydrocarbon Pollution: A Case Study From Deception Island, Antarctica* [La contaminación costera por hidrocarburos: estudio de caso de la isla Decepción, Antártida], en el cual se presenta información actualizada sobre las actividades de monitoreo que la ASOC y el Instituto de Química Física de los Materiales, Medio Ambiente y energía de la Universidad de Buenos Aires en la isla Decepción realizan conjuntamente desde 2001-2002. Durante el monitoreo se detectaron hidrocarburos en varios lugares de la costa de la isla Decepción y se recomendó un monitoreo regular y efectivo a fin de evaluar el impacto de las actividades en curso. En el documento se recomendó también realizar un monitoreo en otros lugares de la Antártida donde hay mucho tráfico marítimo.

72. Nueva Zelandia presentó el documento IP011, *Annex VI to the Environmental Protocol to the Antarctic Treaty* [El Anexo VI del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente], en el cual se muestra un panorama del Anexo VI y se describe su alcance, así como los beneficios y las repercusiones del Anexo.

73. La reunión consideró las propuestas formuladas en varios documentos con respecto al uso de los mecanismos disponibles en el marco del Anexo V del Protocolo a fin de manejar el impacto del turismo marítimo. Algunas delegaciones expresaron preocupación por la posibilidad de que se usara el Anexo V para limitar el turismo u otras actividades, pero hubo acuerdo en que sería apropiado considerar la designación de zonas antárticas especialmente protegidas (ZAEP) y zonas antárticas especialmente administradas (ZAEA) como parte de un enfoque estratégico más amplio de la gestión del turismo en el contexto general de la protección del medio ambiente. La designación de tales zonas debería considerarse caso por caso, teniendo debidamente en cuenta las disposiciones relacionadas con la designación de ZAEP y ZAEA contenidas en los artículos 3 y 4 del Anexo V. Se señaló que la ZAEA N° 2 de los valles secos McMurdo incluía un área designada para el turismo y que la ZAEA N° 3 de la isla Decepción también contaba con disposiciones relativas al manejo del turismo.

74. La reunión abordó los posibles efectos de las anclas de las embarcaciones de turismo en los ecosistemas marinos vulnerables señalados en el documento WP001. Algunas delegaciones explicaron que, en investigaciones científicas a largo plazo, se había comprobado que, en las zonas marinas litorales, el efecto mayor en el medio ambiente del fondo marino era la socavación por los icebergs. Opinaron que el tratamiento de este tema debería basarse en datos y pruebas claras, y que era importante contar con más información a fin de determinar si se justificaba tomar medidas. Un factor importante que debía tenerse en cuenta era la necesidad de que las embarcaciones de turismo fondearan por razones de seguridad. La reunión estuvo de acuerdo en que sería útil que el CPA asesorara a la RCTA sobre la posible necesidad de manejar el impacto del fondeo. También se planteó la posibilidad de la introducción de especies no autóctonas en las anclas y cadenas.

75. La reunión ponderó la idea de proponer la designación por la OMI del Área del Tratado Antártico como zona marina especialmente sensible, con mecanismos conexos tales como medidas para la fijación de itinerarios y las áreas que deben evitarse, planteada en los documentos WP001 e IP002. Varias delegaciones

apoyaron la idea, agregando al mismo tiempo que la consideración de una zona marina especialmente sensible requeriría mucho trabajo y un análisis minucioso de los criterios y los objetivos de su designación. Otras delegaciones recalcaron que toda propuesta de ese tipo debía analizarse primero de forma pormenorizada en la RCTA, incluida la consideración de si podrían emplearse los mecanismos del Sistema del Tratado Antártico u otras medidas de protección de la OMI para alcanzar los mismos fines.

76. La reunión recibió favorablemente la evaluación presentada en el documento WP008 como resumen útil de la interacción entre el turismo marítimo y el medio ambiente antártico. Se señaló que las cuestiones planteadas debían abordarse en el marco de las evaluaciones del impacto ambiental de las actividades turísticas y que se podría ampliar la evaluación a fin de hacer referencia al impacto detectado en las investigaciones y los estudios de monitoreo y a la posibilidad de que se introduzcan especies no autóctonas en las anclas.

77. *Recomendación 11: La reunión recomendó que los comités y grupos pertinentes de la RCTA (como el CPA y el Grupo de Trabajo sobre Temas Operacionales) consideren la forma en que se podría utilizar la evaluación de los aspectos ambientales y el impacto ambiental del turismo marítimo antártico que se presenta en el documento WP008 (apéndice A) como base de sus deliberaciones sobre la gestión del turismo marítimo y de la navegación en general.*

78. La reunión trató la propuesta contenida en el documento WP010 de que se solicite al CPA que aborde el Anexo IV, Prevención de la contaminación marina, como tema de su próxima revisión en el marco de la revisión evolutiva de los anexos del Protocolo. En general hubo acuerdo en que sería apropiado considerar la posibilidad de indicar las lagunas en la normativa vigente con respecto a la contaminación marina, pero algunas delegaciones se mostraron reacias a iniciar a esa altura la revisión de otro Anexo. La reunión observó que la evaluación presentada en el documento WP008 servía de base para una evaluación por el CPA de los asuntos relacionados con la navegación en general, que podría aportar elementos para una posible decisión sobre la necesidad de una revisión del Anexo IV.

79. Con respecto a la recomendación contenida en el IP003 de examinar y mejorar la aplicación de las evaluaciones del impacto ambiental (EIA) al turismo, se señaló que la EIA era una piedra angular del Protocolo sobre Protección del Medio Ambiente y que el trabajo realizado hasta la fecha en el estudio realizado por el CPA de los aspectos ambientales y el impacto del turismo en la Antártida había mostrado las grandes dificultades que presenta la recopilación de información y datos que sirvan de base para la gestión. La reunión estuvo de acuerdo en que las decisiones y el asesoramiento sobre la gestión debían basarse en la mejor información disponible y, en ese sentido, recibió favorablemente la información muy útil proporcionada en el documento IP009, que sería también una contribución útil para el estudio del CPA. Se señaló asimismo que sería conveniente colocar la información sobre la navegación con fines turísticos en el contexto de la navegación en la Antártida en conjunto.

80. La reunión consideró que el documento IP004 presentaba un estudio de caso útil sobre el monitoreo de la contaminación costera por hidrocarburos y observó que la ASOC había mencionado la necesidad de más información científica sobre el impacto del turismo.

81. *Recomendación 12: La reunión recomendó que se inste a las Partes y a aquellos que participen en actividades no gubernamentales a que proporcionen datos geográficos y temporales para apoyar estudios y síntesis futuros que puedan abordarse en el CPA y la RCTA.*

4) (b) Acciones de respuesta en casos de emergencia (artículo 15 del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente)

82. Francia puso de relieve las conclusiones del documento WP003 relativas a la falta de una organización mundial que coordine las respuestas de contingencia en los casos de contaminación en gran escala en la Antártida.

83. La reunión examinó la propuesta formulada en los documentos WP001, WP005, WP006 e IP002 de que se considere la posibilidad de intercambiar información sobre los planes de contingencia de las Partes establecidos de conformidad con el artículo 15 del Protocolo para responder a incidentes que puedan tener efectos adversos en el medio ambiente antártico. La reunión estuvo de acuerdo en que sería útil intercambiar

tal información. El COMNAP señaló que los miembros habían formulado directrices para los planes de contingencia y que se habían presentado varios planes a la Secretaría del COMNAP.

84. *Recomendación 13: Las Partes del Tratado deberían intercambiar información sobre los planes de contingencia que preparen en cumplimiento del artículo 15 para responder a incidentes que puedan tener efectos adversos en el medio ambiente antártico.*

4) (b) (i) *Respuesta y limpieza ambiental en casos de contaminación por petróleo*

85. Nueva Zelandia presentó el documento WP005, *Marine oil spills in the Antarctic Treaty Area – Environmental considerations regarding oil spill behaviour and potential for impacts* [Derrames de combustible en los mares del Área del Tratado Antártico: consideraciones ambientales relativas al comportamiento de los derrames de combustible y su posible impacto]. En el documento se señala que un derrame de combustible en los mares que rodean la Antártida podría tener un gran impacto en diversos componentes de la biota y, según el tipo de combustible, podría tener efectos persistentes en la costa. Además, la respuesta a un gran derrame de combustible en los mares de la Antártida sería sumamente difícil y, de emprenderse, sería muy lenta debido a las limitaciones de logística. En el documento se recomienda a la RETA que promueva la pronta adopción de un Código Polar obligatorio para los buques que naveguen en aguas polares, incluidas medidas para reducir el riesgo de los derrames de combustible en los mares del Área del Tratado Antártico y medidas específicas sobre el manejo del combustible a bordo de los buques.

86. Nueva Zelandia presentó también el documento WP006, *Oil Spill Response* [Respuesta a los derrames de combustible], en el cual se analizan los requisitos y las restricciones especiales que puede plantear la organización de la respuesta a un derrame de combustible en los mares del Área del Tratado Antártico. En el documento se señalan diversas consideraciones especiales para responder a un derrame de combustible en la Antártida y varias opciones con respecto a la respuesta (desde el uso de dispersantes hasta la contención). En el documento se recomienda la elaboración de un plan de contingencia para derrames de combustible en el Área del Tratado Antártico.

87. La reunión abordó el tema de un mecanismo para la coordinación de los planes de contingencia y la respuesta frente a un gran derrame de combustible en el mar, que se había planteado en documentos presentados en la reunión. Varias delegaciones dijeron que habían experimentado desastres marítimos de gran escala en otros lugares del mundo e insistieron en la necesidad de coordinar los planes de respuesta por anticipado, incluida una cadena de mando clara. La reunión reconoció que la adopción de un enfoque de ese tipo para la Antártida sería un asunto complejo que requeriría un análisis pormenorizado. El COMNAP informó que sus miembros habían elaborado planes de respuesta para sitios específicos y algunos planes regionales coordinados, y que había algunos documentos en los cuales se señalaba la capacidad de respuesta de las estaciones (por ejemplo, el Manual de información sobre vuelos antárticos). La reunión subrayó la importancia de este tema y, recordando la medida que se prevé que la OMI tomará de prohibir el transporte y el uso de aceite combustible pesado, estuvo de acuerdo en que sería útil que el Grupo de Trabajo sobre Temas Operacionales de la RCTA considerara los factores que habría que tener en cuenta al responder a un derrame de gasoil marino.

88. Con respecto a las propuestas formuladas en el documento WP006 sobre la incorporación de medidas específicas relacionadas con el manejo de combustible en un Código Polar obligatorio para los buques que naveguen en aguas polares, la reunión observó la complejidad del asunto, y en particular la necesidad de tener en cuenta las repercusiones en la seguridad. La reunión estuvo de acuerdo en que sería procedente solicitar a la OMI que considerara la orientación que podría incorporarse en un Código Polar obligatorio con respecto a los derrames de combustible en el mar y la protección del medio ambiente en términos más generales, especialmente en vista de la prohibición prevista del uso y el transporte de combustible pesado.

89. La reunión estuvo de acuerdo en que sería importante recalcar a la OMI la importancia de proteger el medio ambiente y reducir al mínimo la contaminación marina en el Área del Tratado Antártico.

90. *Recomendación 14: Se recomienda que la RCTA considere la posibilidad de formular directrices para responder a grandes derrames de combustible en los mares del Área del Tratado Antártico.*

Tema 5: Embarcaciones con pabellón de países que no son Partes

91. Nueva Zelandia presentó el documento WP014, *Vessels Flagged to Non-Parties: Possible implications for Emergency Response to Environmental Emergencies* [Embarcaciones con pabellón de países que no son Partes: posibles implicaciones para la respuesta en situaciones de emergencia ambiental], en el cual se recomienda que las Partes tengan en cuenta las ramificaciones que las embarcaciones de turismo con pabellón de países que no son Partes pueden tener en la respuesta en situaciones de emergencia ambiental que se produzcan en el Área del Tratado Antártico.

92. La reunión señaló que una parte considerable de la flota de embarcaciones de turismo (alrededor del 50%) enarbola pabellón de países que no son Partes. Eso podría ser problemático para el Sistema del Tratado Antártico en lo que se refiere a la acción de respuesta en casos de emergencia de acuerdo con el Protocolo y las obligaciones del operador en relación con el anexo sobre responsabilidad (Anexo VI), que todavía no ha entrado en vigor. La reunión indicó la posible falta de conexión en la cadena de obligaciones que se produciría si una compañía turística que opera en la Antártida usara una embarcación con pabellón de un país que no sea una Parte del Tratado.

93. La IAATO dijo que las obligaciones enunciadas en el anexo sobre responsabilidad deberían estar cubiertas por el seguro de la embarcación, que debería abarcar la responsabilidad de todos aquellos que estén vinculados a la embarcación (incluido el operador). La IAATO agregó que podría ser útil que la parte que expida el permiso solicite una aclaración de cada operador y que vería con buenos ojos una continuación del debate sobre este tema.

94. Muchas Partes afirmaron que estaban elaborando leyes nacionales para poner en práctica el anexo sobre responsabilidad de acuerdo con las cuales la obligación corresponderá al operador. Las Partes podrían aprender unas de otras la forma de lograr que sus leyes nacionales cumplan las obligaciones enunciadas en el anexo sobre responsabilidad. A medida que estas leyes entren en vigor, será necesario procurar que los operadores comprendan sus obligaciones.

95. La reunión expresó interés en continuar deliberando en la XXXIII RCTA sobre la implementación del anexo sobre responsabilidad en la legislación nacional.

Tema 6: Cooperación entre la RCTA, la Organización Marítima Internacional y la Organización Hidrográfica Internacional

96. Australia presentó el documento WP009, *Enhanced coordination of Antarctic Treaty Proposals within the IMO* [Mejora de la coordinación de las propuestas del Tratado Antártico en la OMI], en el cual se afirma que la RCTA y los foros conexos son el lugar primordial para tratar los asuntos relacionados con la Antártida, incluida la navegación en la región antártica, y se reconoce al mismo tiempo el papel de la OMI en la seguridad de la navegación y la protección ambiental en dicha región. Australia propuso que las Partes consideraran la posibilidad de buscar formas sencillas en que las Partes del Tratado puedan examinar las opiniones sobre propuestas remitidas por la RCTA a la OMI, darles seguimiento y, si es necesario, coordinarlas a medida que pasan por los distintos foros de la OMI. Por ejemplo, una Parte que formule una propuesta en la RCTA podría mantener a las Partes del Tratado al tanto del progreso realizado en la OMI en relación con la propuesta.

97. La OHI presentó el documento IP014 y abordó la cooperación entre la RCTA y la OHI hasta la fecha. En el documento se señala que la OHI ha participado activamente en las RCTA desde 1989 y se pide a la RCTA que considere la posibilidad de que un representante de la RCTA asista a las reuniones de la OHI de la OMI.

98. Australia, al presentar el documento WP009, afirmó que la RCTA desempeñaba un papel importante en la gestión de las actividades marítimas y ocupaba el mejor lugar para tratar temas antárticos. Destacó el importante papel de OMI y recalcó la necesidad de una coordinación efectiva entre la OMI y la RCTA. Australia agregó que, anteriormente, la RCTA había remitido asuntos a la OMI y que probablemente continúe haciéndolo.

99. Australia propuso que la reunión se mantuviera al corriente de las propuestas relacionadas específicamente con la Antártida que se trataran en la OMI. Concretamente, propuso que toda Parte del

Tratado que presentara una propuesta en la RCTA se comprometiera a dar seguimiento al progreso de dicha propuesta en la OMI y a informar a la RCTA al respecto.

100. La reunión observó que la relación entre la RCTA y la OMI tenía una importancia creciente, especialmente en lo que concierne a la elaboración del Código Polar obligatorio. Las Partes agradecieron a la OMI la asistencia a esta reunión y la instaron a que continuara asistiendo a las RCTA. Se convino también en que las Partes continuaran coordinando con sus representantes ante la OMI en Londres y llevaran a sus expertos en asuntos de la OMI a las RCTA. Australia sugirió que se invitara a la OMI a proporcionar información en la próxima RCTA sobre el calendario y la marcha del Código Polar obligatorio, especialmente las fechas para la presentación de documentos.

101. Algunas de las Partes destacaron la complejidad de la coordinación con la OMI, especialmente en lo que se refiere a la celeridad con la cual avanzaba la OMI, y propusieron que se ampliara el WP009 a fin de indicar la forma y el momento en que debería tener lugar dicha coordinación. El Presidente invitó a Australia a actualizar el documento WP009 y a presentarlo en la XXXIII RCTA.

102. *Recomendación 15: La reunión estuvo de acuerdo en que una mejor coordinación entre las Partes del Tratado Antártico y la OMI con respecto a asuntos relacionados con la Antártida podría ser útil en algunos casos y señaló que la RCTA debería examinar mecanismos de coordinación.*

103. *Recomendación 16: Reconociendo la utilidad de la presencia de la OMI y las valiosas contribuciones efectuadas por su representante, la reunión instó a la OMI a que asista a la próxima RCTA. La reunión recomendó que, en la XXXIII RCTA, se sigan buscando formas de mejorar las relaciones de trabajo basadas en la cooperación entre la RCTA y la OMI.*

104. La reunión estuvo de acuerdo en que se debería invitar a la CHA de la OMI a las RCTA que se realizan anualmente con objeto de que informe sobre la situación de los levantamientos hidrográficos y la producción de cartas náuticas en aguas antárticas. Las Partes estuvieron de acuerdo también en que, en los casos en que corresponda, la RCTA debería estar representada en las reuniones de la CHA. Sin embargo, algunas Partes señalaron el problema de la falta de recursos para asistir a todas las reuniones de la CHA. Las Partes estuvieron de acuerdo en que, en los casos en que se realice una reunión de la CHA en un país que también sea Parte Consultiva, esa Parte Consultiva asista a la reunión de la CHA.

105. *Recomendación 17: Se debería continuar invitando a la CHA de la OMI a las RCTA que se realizan anualmente a fin de que informe sobre la situación de los levantamientos hidrográficos y la producción de cartas náuticas de aguas antárticas. Las Partes estuvieron de acuerdo también en que, cuando corresponda, la RCTA debería estar representada en reuniones de la CHA de la OMI. En los casos en que una reunión de la CHA de la OMI se celebre en un país que también sea Parte Consultiva, dicha Parte Consultiva debería considerar la posibilidad de asistir a la reunión de la CHA.*

3. Anexos

Anexo 1. Decisión 7 (2009)

Decisión 7 (2009)

Reunión de Expertos sobre la gestión del turismo marítimo en el Área del Tratado Antártico

Los representantes,

Deciden:

1) Convocar una Reunión de Expertos, de acuerdo con las disposiciones de la Recomendación IV-24, en Wellington (Nueva Zelanda) del 9 al 11 de diciembre de 2009, a fin de considerar temas relacionados con la gestión del turismo marítimo en el Área del Tratado Antártico;

2) Solicitar a la Reunión de Expertos que aborde los siguientes temas:

- Tendencias del turismo marítimo en el Área del Tratado Antártico en los últimos diez años, incluidos los incidentes marítimos y las proyecciones
- Sucesos en la Organización Marítima Internacional relacionados con el turismo marítimo en el Área del Tratado Antártico
- La seguridad marítima en el Área del Tratado Antártico
 - Prevención de un incidente marítimo en el Área del Tratado Antártico
 - Diseño y construcción de embarcaciones, seguridad de las operaciones marítimas
 - Hidrografía y cartografía
 - Control del Estado rector del puerto
 - Búsqueda y salvamento marítimos
- La protección del medio ambiente antártico
 - Salvaguardias ambientales
 - Impacto del turismo marítimo en el Océano Austral
- Acciones de respuesta en casos de emergencia (artículo 15 del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente)
 - Respuesta y limpieza ambiental en casos de contaminación por petróleo
- Embarcaciones con pabellón de países que no son Partes
- Cooperación entre la RCTA, la Organización Marítima Internacional y la Organización Hidrográfica Internacional

3) Promover la asistencia de representantes de Partes Consultivas a la reunión e invitar a expertos de Partes no Consultivas, el Consejo de Administradores de los Programas Antárticos Nacionales (COMNAP), la Asociación Internacional de Operadores Turísticos en la Antártida (IAATO), la Coalición Antártica y del Océano Austral (ASOC), la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Mundial del

Turismo (OMT), la Unión Mundial para la Naturaleza (UICN), la Organización Hidrográfica Internacional (OHI), el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y los centros de coordinación de salvamento marítimo, en particular los de Partes que se ocupan de las tareas de búsqueda y salvamento en el Área del Tratado Antártico.

4) De conformidad con la Recomendación IV-24, solicitar a Nueva Zelandia que someta un informe de la Reunión de Expertos a la consideración de la XXXIII RCTA.

Anexo 2. Lista de participantes

DELEGACIÓN	NOMBRE		FUNCIÓN	DIRECCIÓN DE CORREO ELECTRÓNICO
Secretaría Del Tratado Antártico	Reinke, Dr. Manfred		Secretario Ejecutivo, Secretaría del Tratado Antártico	manfred.reinke@ats.aq
Alemania	Herata, Sra. Heike	<i>Jefa de delegación</i>	Jefa, Sección de Protección de la Antártida, Organismo Federal de Protección Ambiental	heike.herata@uba.de
	Holfort, Dr. Jürgen,		Jefe, Servicio de Hielos de Alemania, Organismo Marítimo e Hidrográfico Federal	juergen.holfort@bsh.de
Argentina	Mansi, Sr. Ariel	<i>Jefe de delegación</i>	Director General de Asuntos Antárticos, Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto	rpc@mrecic.gov.ar
	López Franco, Cap. Rubén		Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo, Armada Argentina	rjlopezfranco@hotmail.com
	Marotta, Sr. Pedro		Primer Secretario, Embajada Argentina en Nueva Zelanda	ambass.assistant@arg.org.nz
Asociación Internacional de Operadores Turísticos en la Antártida (IAATO)	Wellmeier, Sr. Stephen	<i>Jefe de delegación</i>	Director Ejecutivo	swellmeier@iaato.org
	Bowen, Dave		Delegado de la IAATO	dave@heritage-expeditions.com
	Crosbie, Dra. Kim		Directora de Operaciones Ambientales de la IAATO	kimcrosbie@iaato.org
	Evenhand, Richard		Comité Marítimo de la IAATO	richard.evenhand@vships.com
	Russ, Nathan		Delegado de la IAATO	nathan@heritage-expeditions.com
	Wikander, Erica		Comité Ejecutivo de la IAATO	ericawikander@aol.com
Australia	Maddock, Sra. Lyn	<i>Jefe de delegación</i>	Directora, División Antártica Australiana	lyn.maddock@aad.gov.au
	Barr, Sr. Colin		Gerente, Planificación y Apoyo Comercial, Dirección de Seguridad Marítima de Australia	colin.barr@amsa.gov.au
	Groves, Sr. Brad		Director General Adjunto Interino, Dirección de Seguridad Marítima de Australia	brad.groves@amsa.gov.au
	McIntyre, Sr. Don		Asociación Internacional de Operadores Turísticos en la Antártida	icebound@ozemail.com.au

	McIvor, Sr. Ewan	<i>Vice-presidente</i>	Funcionario principal de política ambiental, División Antártica Australiana	Ewan.Mcivor@aad.gov.au
	Palmisano, Sr. Edward		Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio	edward.palmisano@dfat.gov.au
	Tracey, Dr. Phillip		Asesor principal sobre políticas, División Antártica Australiana	Phillip.Tracey@aad.gov.au
Coalición Antártica y del Océano Austral	Roura, Sr. Ricardo	<i>Jefe de delegación</i>	Asesor principal de la ASOC	ricardo.roura@worldonline.nl
	Graham, Cap. Robert		Piloto de hielos	ragraham@xtra.co.nz
	Prior, Dra. (Judith) Sian		Asesora de la ASOC y coordinadora con la OMI	sianprior9@hotmail.com
	Scott, Sra. Karen		Profesora titular, Facultad de Derecho de la Universidad de Canterbury	Karen.Scott@canterbury.ac.nz
COMNAP	Rogan-Finnemore, Michelle	<i>Jefa de delegación</i>	Secretaria Ejecutiva, COMNAP	michelle.finnemore@comnap.aq
Chile	Carvalho, Sra. María Luisa	<i>Jefa de delegación</i>	Jefa, División Antártica, Ministerio de Relaciones Exteriores	mlicarvalho@minrel.gov.cl
	Hidalgo, Cap. de Fragata (LT) Eduardo		Oficial experto en temas marítimos del Estado Mayor, Armada de Chile	ehidalgoa@armada.cl
	Riffo, Cap. de Fragata (LT) Marco		Jefe, Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo, Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DIRECTEMAR	mriffo@directemar.cl
	Ruiz, Cap. de Navío (LT) Víctor		Jefe, Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo, Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DIRECTEMAR	vruiz@directemar.cl
	Salgado, Sr. Carlos	<i>Vice-presidente</i>	Subjefe, Tecnologías de Información, Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DIRECTEMAR	csalgado@directemar.cl
	Valenzuela, Sr. Jorge		Segundo Secretario, Embajada de Chile in Nueva Zelanda	jvalenzuela@embchile.co.nz
China	Gou, Sr. Haibo	<i>Jefe de delegación</i>	Director de División, Departamento de Tratados y Derecho, Ministerio de Relaciones Exteriores	gou_haibo@mfa.gov.cn
	Wu, Sr. Yilin		Primer Secretario,	science@chinaembassy.org.nz

			Embajada de China en Nueva Zelandia	
	Xie, Sr. Hui		Consultor, Dirección de Seguridad Marítima	xiehui@msa.gov.cn
España	Gómez-Martínez, Sr. Marcos	<i>Jefe de delegación</i>	Embajador de España, Embajada de España	emb.wellington@maec.es
	Pérez de Agreda-Sáez, Sr. Emilio		Subjefe de Misión, Embajada de España	emb.wellington@maec.es
Estados Unidos de América	Bloom, Sr. Evan	<i>Jefe de delegación</i>	Director Interino, Departamento de Estado	bloomet@state.gov
	Bergmann, Dra. Trisha		Administración Nacional para los Océanos y la Atmósfera	trisha.bergmann@noaa.gov
	Edwards, Sr. David		Búsqueda y Salvamento Internacionales, Guardia Costera de Estados Unidos (CG-534)	david.l.edwards@uscg.mil
	Hawkins, Cap. de Fragata Benjamin		Guardia Costera de Estados Unidos	benjamin.j.hawkins@uscg.mil
	Hessert, Sra. Aimee		Especialista en protección ambiental, Organismo de Protección Ambiental de Estados Unidos	hessert.aimee@epa.gov
	Penhale, Dra. Polly		Funcionaria ambiental, Fundación Nacional de Ciencias	ppenhale@nsf.gov
Francia	Reuillard, Sr. Emmanuel	<i>Jefe de delegación</i>	Dirección Austral y Antártica de Francia	emmanuel.reuillard@taaf.fr
Italia	Trizzino, HE Gioacchino	<i>Jefe de delegación</i>	Embajador de Italia, Embajada de Italia	Ambasciata.wellington@esteri.it
Japón	Fujimoto, Sra. Masami	<i>Jefa de delegación</i>	Funcionaria, División del Medio Ambiente Mundial, Ministerio de Relaciones Exteriores	masami.fujimoto@mofa.go.jp
Noruega	Rosenberg, Sr. Stein	<i>Jefe de delegación</i>	Asesor principal, Ministerio de Relaciones Exteriores	stro@mfa.no
	Koefoed, Sr. Jens Henning		Asesor principal, Dirección Marítima de Noruega	JHK@sjofartsdir.no
	Orheim, Dr. Olav	<i>Co-presidente</i>	Presidente y asesor principal, Consejo de Investigaciones de Noruega	oo@rcn.no
	Sund, Sra. Tonje		Subdirectora General, Ministerio de Comercio e Industria	tonje.sund@nhd.dep.no
Nueva Zelandia	Hughes, Sr. Trevor	<i>Jefe de delegación</i>	Jefe, Unidad de Política Antártica, Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio	trevor.hughes@mfat.govt.nz
	Barnes, Sr. Erik		Director del Programa Antártico, Antarctica New Zealand	e.barnes@antarcticanz.govt.nz

	Blick, Sr. Graeme		Geodesta nacional, Dirección de Información Territorial de Nueva Zelanda	gblick@linz.govt.nz
	Ching, Neville		Gerente de contratos, Instituto Nacional de Investigaciones Hidrológicas y Atmosféricas	n.ching@niwa.co.nz
	Clifford, Sr. Nigel		Gerente General, Servicios de Seguridad, Dirección Marítima de Nueva Zelanda	nigel.clifford@maritimenz.govt.nz
	Coubrough, Sr. Simon		Analista ambiental, Dirección Marítima de Nueva Zelanda	simon.coubrough@maritimenz.govt.nz
	Forsyth, Sra. Caroline	<i>Co-presidenta</i>	Secretaria Adjunta, Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio	charlotte.williams@mfat.govt.nz
	Gilbert, Dr. Neil		Gerente ambiental, Antartica New Zealand	n.gilbert@antarcticanz.govt.nz
	Greenland, Adam		Hidrógrafo nacional, Dirección de Información Territorial de Nueva Zelanda	agreenland@linz.govt.nz
	Hemmings, Dr. Alan		Profesor adjunto, Gateway Antartica, Universidad de Canterbury	ahe30184@bigpond.net.au
	Lancaster, Sr. Ian		Gerente de relaciones internacionales, Dirección Marítima de Nueva Zelanda	ian.lancaster@maritimenz.govt.nz
	Lane, Dra. Alison		Analista ambiental, Dirección Marítima de Nueva Zelanda	alison.lane@maritimenz.govt.nz
	Mansell, Dr. John		Asesor marítimo principal, Dirección Marítima de Nueva Zelanda	jnk.mansell@maritimenz.govt.nz
	Quinn, Sr. Nick		Group Manager, Servicios de Respuesta a la Contaminación Marina, Dirección Marítima de Nueva Zelanda	nick.quinn@maritimenz.govt.nz
	Ross-Watt, Sra. Tara		Analista del medio ambiente marino, Dirección Marítima de Nueva Zelanda	tara.ross-watt@maritimenz.govt.nz
	Sanson, Sr. Lou		Director, Antartica New Zealand	l.sanson@antarcticanz.govt.nz
	Shaw, Sr. Darryn		Gerente de flota, Sanford Ltd.	dshaw@sanford.co.nz
	Smits, Sr. Fred		Gerente general, Gestión de embarcaciones, Instituto Nacional de Investigaciones Hidrológicas y Atmosféricas	f.smits@niwa.co.nz

	Vercoe, Sra. Amanda	<i>Relatora principal</i>	Unidad de Política Antártica, Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio	amanda.vercoe@mfat.govt.nz
	Walker, Sr. James	<i>Secretario de la reunión</i>	Unidad de Política Antártica, Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio	james.walker@mfat.govt.nz
	Williams, Dr. Mike		Científico, Instituto Nacional de Investigaciones Hidrológicas y Atmosféricas	m.williams@niwa.co.nz
	Wilson, Sr. David		Responsable de búsqueda y salvamento, Centro de Coordinación de Salvamento de Nueva Zelanda	david.wilson@maritimenz.govt.nz
Organización Hidrográfica Internacional	Gorziglia, Sr. Hugo	<i>Jefe de delegación</i>	Director Internacional, Bureau Hidrográfico	hgorziglia@ihb.mc
Organización Marítima Internacional	Deggim, Dra. Heike	<i>Jefa de delegación</i>	Funcionaria técnica principal, OMI	hdeggim@imo.org
Organización Mundial del Turismo (OMT)	Bauer, Dr. Thomas	<i>Jefe de delegación</i>	Colaborador a largo plazo de la OMT	asia2@unwto.org
Países Bajos	de Boer, Sr. Jan Engel	<i>Jefe de delegación</i>	Asesor jurídico principal, Ministerio de Transporte, Obras Públicas y Administración de Recursos Hídricos	jan.de.boer@minvenw.nl
Perú	Vivanco, Sr. Luis	<i>Jefe de delegación</i>	Consejero del Ministro, Embajada de Perú	lvivanco@embassyofperu.org.nz
Reino Unido	Rumble, Sra. Jane	<i>Jefa de delegación</i>	Ministerio de Relaciones Exteriores y del Commonwealth	jane.rumble@fco.gov.uk
	Bowman, Sr. Robert	<i>Jefe de delegación suplente</i>	Ministerio de Relaciones Exteriores y del Commonwealth	rob.bowman@fco.gov.uk
	Allen, Sr. Ronald		Organismo de Asuntos Marítimos y de la Guardia Costera (MCA)	Ronald.Allen@mcga.gov.uk
	Hall, Sr. John		British Antarctic Survey (BAS)	jhal@bas.ac.uk
	Shears, Dr. John		British Antarctic Survey (BAS)	jrs@bas.ac.uk
Rusia	Titushkin, Sr. Vasily	<i>Jefe de delegación</i>	Jefe de División, Departamento Jurídico, Ministerio de Relaciones Exteriores de Rusia	vtitushkin@mid.ru
	Kim, Sr. Alexander		Embajada de la Federación de Rusia en Nueva Zelanda	info@rus.co.nz
	Kornyukhin, Sr. Andrey		Embajada de la Federación de Rusia en Nueva Zelanda	info@rus.co.nz

	Lukin, Dr. Valery		Director, Expedición Antártica Rusa	lukin@aari.nw.ru
Sudáfrica	Otto, Cap. Karl	<i>Jefe de delegación</i>	Director Ejecutivo, Centro de Vigilancia y Seguridad Marítima, Dirección de Seguridad Marítima de Sudáfrica (SAMSA)	kotto@samsa.org.za
Suecia	Melander, Dr. Olle	<i>Jefe de delegación</i>	Asesor principal, Secretaría de Investigaciones Polares de Suecia	olle.melander@polar.se
Uruguay	Fajardo, Sr. Alberto	<i>Jefe de delegación</i>	Embajador de Uruguay en Nueva Zelandia, Embajada de Uruguay	urucan@iimetro.com.au

**CATHERINE TAYLOR
DIRECTORA DE LA DIRECCIÓN MARÍTIMA
DE NUEVA ZELANDIA**

Tengo el placer de dar la bienvenida a todos a Wellington. Es muy alentador ver a tantos distinguidos expertos antárticos y marítimos, muchos de los cuales han viajado de tan lejos para trabajar juntos en este asunto vital. Aquí están representadas las Partes del Tratado Antártico, así como expertos en medio ambiente y de la industria. Todos tienen en común el ferviente deseo de reducir el riesgo de que se produzca un desastre ambiental y humanitario a raíz de un accidente de una embarcación de turismo en el Área del Tratado Antártico.

El transporte de pasajeros ha sido considerado claramente como un asunto prioritario durante varios años, tanto por la Reunión Consultiva del Tratado Antártico como por la Organización Marítima Internacional. En las naciones de navegantes de todo el mundo se está notando una preocupación creciente por los riesgos que corren las embarcaciones que navegan al sur de los 60 grados, especialmente en vista del rápido aumento del número de personas que viajan a la Antártida por mar y del número de incidentes recientes en los cuales estuvieron implicadas embarcaciones de turismo en la Antártida.

Estos incidentes de suma gravedad han mostrado claramente a las Partes del Tratado y a la OMI la vulnerabilidad de estos buques a los peligros del hielo, las condiciones meteorológicas extremas, el aislamiento y las limitaciones de las cartas náuticas cuando navegan en esas aguas. Estos factores actúan de forma sinérgica, poniendo en peligro a pasajeros y tripulantes, y aumentan también el riesgo de daños ambientales en caso de que se produzca un siniestro marítimo.

Como país situado al borde del Océano Austral que es responsable de una extensa región de búsqueda y salvamento en la Antártida, Nueva Zelandia es plenamente consciente de los riesgos y las dificultades que enfrentaríamos para proporcionar auxilio en caso de un siniestro marítimo en el Océano Austral. Nuestra preocupación por la seguridad de aquellos que se aventuran en estos mares nos ha llevado a hacer varios ejercicios de búsqueda y salvamento basados en un incidente de navegación al sur de los 60 grados sur. Estos ejercicios nos han ayudado a comprender los retos y, en un marco de participación internacional, hemos trabajado mancomunadamente con nuestros vecinos a fin de elaborar un plan de búsqueda y salvamento para la región. También nos complace participar en la labor de cooperación regional en curso con nuestros vecinos de Australia, Sudáfrica, Chile y Argentina con el propósito de mejorar la coordinación de intercambiar conocimientos y pericia entre los países responsables de las operaciones de búsqueda y salvamento en el Océano Austral.

Nueva Zelandia también es plenamente consciente de la amenaza que un derrame de combustible podría presentar para la Antártida. Debido a las características climáticas, oceanográficas y ecológicas singulares de la región, todo derrame de combustible en el Océano Austral, y especialmente cerca de tierra o de hielo a la deriva, podría ocasionar una gran mortalidad de la fauna silvestre y tener efectos persistentes. Una respuesta eficaz a un derrame de combustible en el Océano Austral plantea enormes dificultades, y tomar medidas para prevenir los derrames es, sin duda alguna, la mejor opción para proteger el medio ambiente antártico.

Con este fin, Nueva Zelandia ha trabajado junto con otros miembros de la OMI para cumplir el pedido de la Reunión Consultiva del Tratado Antártico de que se prohíba el transporte de grandes cantidades de combustible pesado en el Área del Tratado Antártico, ya que es evidente que este tipo de combustible es el que presenta la mayor amenaza de daños ambientales persistentes.

Si bien eso constituye un gran progreso, todavía queda mucho que hacer. Como organización, la Dirección Marítima de Nueva Zelandia protege con el mismo ahínco tanto la vida humana en el mar como el medio ambiente marino de la amenaza de un derrame de combustible. En calidad de representante principal de Nueva Zelandia en la OMI, consideramos que la elaboración propuesta de un Código Polar obligatorio es una iniciativa importante. Un código de ese tipo podría mitigar en gran medida los riesgos de un siniestro

marítimo y reducir al mínimo las consecuencias en términos de víctimas humanas e impacto ambiental de un accidente. Estoy segura de que el Código Polar se tratará detenidamente en el curso de esta reunión, y estas ideas pueden representar aportes a las deliberaciones más amplias en la OMI para que en el código se tengan en cuenta las circunstancias extraordinarias de la región polar antártica.

Es alentador ver la cooperación creciente entre la Reunión Consultiva del Tratado Antártico y la OMI. Espero que esta reunión fortalezca los lazos entre ambas organizaciones, ya que solo por medio de la OMI se podrá extender la normativa a una amplia gama de embarcaciones, y no solo a aquellas con pabellón de países que son Partes del Tratado. Es indispensable que medidas tales como la prohibición del combustible pesado y el Código Polar propuesto se puedan aplicar a todas las embarcaciones, independientemente de su pabellón, a fin de reducir al mínimo el riesgo de un accidente, que podría tener efectos devastadores en el medio ambiente y en la vida humana.

Nueva Zelanda es uno de los países de donde zarpan los buques con rumbo a la Antártida, lo cual pone de relieve nuestra responsabilidad como Estado rector del puerto de cerciorarnos de que los buques que se dirijan a la región estén en condiciones de hacerlo. En Nueva Zelanda tomamos en serio esta responsabilidad e inspeccionaremos todas las embarcaciones antes que pongan rumbo a la Antártida.

Creemos que hay margen para mejorar la cooperación internacional entre los Estados rectores de los puertos de los cuales zarpan las embarcaciones con rumbo a la Antártida, a fin de procurar que estas embarcaciones cumplan las normas internacionales en materia de seguridad marítima y medio ambiente. Estas inspecciones contribuyen en gran medida a la seguridad de las embarcaciones en el mar y tendrán una importancia creciente a medida que se adopten y se apliquen normas nuevas.

Me alienta mucho ver la gran variedad de documentos presentados y la combinación de la pericia y la experiencia de las personas que han venido de todo el mundo para participar en esta reunión decisiva. Creo que tienen la posibilidad de realizar un progreso real a fin de comprender mejor los peligros que enfrentan las embarcaciones de turismo en la Antártida y proponer iniciativas excelentes. Por medio de la labor combinada de la Reunión Consultiva del Tratado Antártico, la Organización Marítima Internacional y las demás organizaciones internacionales que están aquí representadas, todos podremos contribuir notablemente al aumento de la seguridad de las embarcaciones de pasajeros en la Antártida.

Les deseo éxito en sus labores de los próximos tres días.

Anexo 4. Palabras del Excelentísimo Señor Ministro de Relaciones Exteriores de Nueva Zelanda, Murray McCully

En ocasión de la recepción ofrecida en homenaje de la Reunión de Expertos del Tratado Antártico sobre el turismo marítimo en el Área del Tratado Antártico Gran Salón del Parlamento 9 de diciembre de 2009

Señoras y señores:

Gracias por haberme invitado a dirigirme a ustedes en esta velada.

Para la mayoría de los neozelandeses, la Antártida es un lugar de belleza prístina que queda justo debajo del horizonte.

Sentimos su presencia durante las tormentas invernales, pero pocos hemos tenido la suerte de visitarla.

Sin embargo, el esplendor de la Antártida también ha sido el escenario de grandes tragedias.

Hace menos de dos semanas, los neozelandeses conmemoraron el trigésimo aniversario de la pérdida del vuelo TE 901 y sus 257 pasajeros y tripulantes en la Antártida.

De todas las naciones del Tratado Antártico, Nueva Zelanda ha sufrido la mayor pérdida ocasionada por una catástrofe turística en la Antártida.

No permitiremos que eso vuelva a ocurrir.

Durante ese mismo período se observó otro aniversario, como estoy seguro de que todos saben.

El 1 de diciembre de 1959, los representantes de 12 naciones firmaron el Tratado Antártico en Washington D.C.

En el Tratado se afirma que “es en interés de toda la humanidad que la Antártida continúe utilizándose siempre exclusivamente para fines pacíficos”.

Cincuenta años después, el Tratado Antártico es un modelo de cooperación internacional.

Celebramos los numerosos avances científicos de importancia mundial gestados en la Antártida.

Las ciencias antárticas nunca han sido tan importantes como hoy para ayudarnos a comprender las causas y los efectos del cambio climático.

Igual que cualquier otro acuerdo internacional, el Tratado Antártico depende del apoyo continuo y la participación activa de todos los países firmantes.

Fuer para mí un gran placer, en consecuencia, estar en la ciudad de Washington en abril de este año, junto con la Secretaria de Estado Hillary Clinton y ministros de otras Partes del Tratado, cuando reafirmamos allí nuestro compromiso con los objetivos y propósitos del Tratado Antártico.

Sin embargo, el Sistema del Tratado afronta numerosos retos.

Las Partes tienen la responsabilidad colectiva de administrar las actividades humanas en la Antártida a fin de que se lleven a cabo sin riesgos y tengan un impacto mínimo en el medio ambiente.

Me preocupa sobremanera que, salvo que tomemos medidas, se produzca un grave siniestro marítimo que afecte a una embarcación de turismo en la Antártida, puesto que nos enfrentaríamos con un desastre humanitario y ambiental.

En los últimos tres años, cuatro embarcaciones de turismo encallaron y una se hundió en el Área del Tratado Antártico.

En verdad, el hundimiento del *Explorer* en 2007 fue una señal de alerta para las Partes del Tratado.

Tuvimos suerte.

No se perdieron vidas en ese incidente, pero el hecho de que las consecuencias no hayan sido más graves se debe más a la buena suerte que a una buena gestión.

No presumo de poseer información privilegiada sobre esos sucesos.

No sé si se produjeron porque las normas son poco estrictas o porque no se cumplen, o por ambos motivos.

Pero sí sé que un hundimiento y cuatro encalladuras en el lapso de tres años, en la región con el medio ambiente natural más delicado y sensible del planeta, es un historial inaceptable.

Evidentemente, tenemos los días contados.

Allí es donde todos ustedes, los expertos en la Antártida y en asuntos marítimos, en hidrografía y cartografía, en respuesta y limpieza en casos de contaminación, en búsqueda y salvamento, y en la gestión de actividades turísticas, tienen una contribución que hacer.

Toda medida constructiva que tomen para reducir la probabilidad de un desastre humanitario y ambiental resultante de un percance sufrido por una embarcación de turismo en aguas antárticas contará con el firme respaldo del Gobierno de Nueva Zelandia.

Me complace que se encuentren en Wellington para la Reunión de Expertos del Tratado Antártico sobre la gestión del turismo marítimo.

Veo que hay un nivel excelente de participación de todas las disciplinas pertinentes y que se han presentado muchos documentos sumamente útiles.

Eso demuestra su compromiso común con la búsqueda de soluciones.

Seguiré sus labores con interés y les deseo éxito en su importante trabajo.

Gracias.

Anexo 5. Lista completa de documentos

Documento	Tema	Título del documento	Presentado por
1	WP001 RETA 1	Antarctic Treaty Meeting of Experts on the Management of Ship-borne Tourism in the Antarctic Treaty Area - An Overview	Nueva Zelanda
2	WP002 RETA 1	Past and future changes in sea ice around Antarctica	Nueva Zelanda
3	WP003 RETA 3(b) / RETA 4(b)	Managing Human and Environmental Risks in Antarctica	Francia
4	WP004 RETA 3(a)(ii)	New Zealand: Hydrographic Surveying and Charting In the Ross Sea Region, Antarctica	Nueva Zelanda
5	WP005 RETA 4(b)	Marine oil spills in the Antarctic Treaty Area – Environmental considerations regarding oil spill behaviour and potential for impacts	Nueva Zelanda
6	WP006 RETA 4(b)(i)	Oil Spill Response	Nueva Zelanda
7	WP007 RETA 3(a)(iii)	A Proposal to Enhance Port State Control for Tourist Vessels Departing to Antarctica	Nueva Zelanda
8	WP008 RETA 4(a)	Environmental Aspects of Antarctic Ship-borne Tourism	Australia
9	WP009 RETA 6	Enhanced coordination of Antarctic Treaty proposals within the IMO	Australia
10	WP010 RETA 4(a)	Review of Protocol Annex IV Prevention of Marine Pollution	Australia
11	WP011 RETA 3(b)	Enhancing cooperation between MRCCs and National Antarctic Programmes	Nueva Zelanda
12	WP012 RETA 3(a)(i)	The Antarctic Polar View Programme. Information from satellite observations for safer and efficient sea ice navigation	Reino Unido
13	WP013 RETA 3(b)	Recomendaciones para reducir los riesgos que afectan a la seguridad de la vida humana, ante el aumento de cruceros turísticos a la Antártica en la última década	Chile
14	WP014 RETA 5	Vessels flagged to non-Parties: Possible Implications for Emergency Response to Environmental Emergencies	Nueva Zelanda
15	WP015 RETA 3(b)	Incremento de incidentes originados por buques de turismo antártico. Análisis y acciones recomendadas	Argentina
16	IP001 RETA 1 / RETA 4(a) (i)	Antarctic Ship-borne Tourism and Inspections Under Article VII of the Antarctic Treaty and Article 14 of the Protocol on Environmental Protection	ASOC
17	IP002 RETA 1	Antarctic Ship-borne Tourism: Perspectives on Shipping Management	ASOC
18	IP003 RETA 4(a)	Making Tangible Progress on a Strategic Vision for Antarctic Tourism	ASOC
19	IP004 RETA 1 / RETA 4(a)(i)	Coastal Hydrocarbon Pollution: A Case Study From Deception Island, Antarctica	ASOC
20	IP005 RETA 2/ 3(a)(i)	International requirements for ships operating in polar waters	OMI
21	IP006 RETA 3(a)(i)	Draft Assembly Resolution. Guidelines for Ships Operating in Polar Waters	OMI
22	IP007 RETA 1	IAATO Summary of Antarctic Ship-Based Tourism: Final Statistics for the 2008-09 Season and Revised Estimates for the 2009-10 Season; Projected Trends through the 2012-13	IAATO

Documento	Tema	Título del documento	Presentado por
		Season	
23	IP008 RETA 3(a)(i)	IAATO Actions and Recommendations to Tourism Vessel Operators to Enhance Marine Safety	IAATO
24	IP009 RETA 1 / RETA 4(a)	Spatial Patterns of Tour Ship Traffic in the Antarctic Peninsula Region	Estados Unidos
25	IP010 RETA 3(b)	Search and Rescue Coordination and Response in the Antarctic: Workshop Discussions	COMNAP
26	IP011 RETA 4(a)	Annex VI to the Environmental Protocol to the Antarctic Treaty	Nueva Zelandia
27	IP012 RETA 1	Final Report of the Antarctic Treaty Meeting of Experts – Guidelines for Antarctic Shipping and Related Activities (Originally presented as WP26/ATCM XXIV)	Reino Unido
28	IP013 RETA 3(a)(ii)	Hydrography and Charting	OHI
29	IP014 RETA 6	Cooperation between the ATCM and the IHO	OHI
30	IP015 RETA 1	Report of the Continued Intersessional Contact Group on Issues Concerning Passenger Ships Operating in Antarctic Waters	Noruega
31	IP016 RETA 1	Observations on Ship-borne Tourism in Antarctica	OMT