



Informe de Chile sobre regulación nacional en materia de Sistema de Posicionamiento Automático de Naves en el mar (VMS)¹

Aspectos generales

La *Ley General de Pesca y Acuicultura de Chile*, ley N°18.892 y sus modificaciones, establece en su artículo 64 A que habrá un sistema de posicionamiento automático de naves pesqueras y de investigación pesquera en el mar, el que se registrará por la misma ley y sus reglamentos complementarios, el que será administrado por la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, en adelante DGTM (artículo 64 D).

El Decreto Supremo N°139-1998 (con sus modificaciones), establece el *Reglamento de Sistema de Posicionamiento Automático de Naves Pesqueras, de Transporte y de Investigación Pesquera y de las Embarcaciones Prestadoras de Servicios de la Acuicultura*², que establece la forma de operación del Sistema de Monitoreo Satelital, donde se especifican los requisitos del Sistema, de los equipos, de la información y las facultades y obligaciones del Administrador del Sistema.

Las autoridades encargadas del monitoreo y la fiscalización de las naves que deben cumplir con la obligación del VMS, corresponden al Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (SERNAPESCA), en adelante “el Servicio” y a la DGTM; así, el Servicio es receptor simultáneo de la información que registre dicho Sistema.

Ambas reparticiones del Estado ubican dentro de sus dependencias estaciones de monitoreo, control y vigilancia de la actividad pesquera y de acuicultura, donde verifican la ejecución de lo ordenado.

Por su parte, la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura (SUBPESCA), organismo del Estado, dependiente del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, que tiene por objeto regular y administrar la actividad pesquera y de acuicultura, puede requerir la información procesada que suministre el Sistema, para fines de administración y manejo de los recursos hidrobiológicos.

¹ Sistemas de Seguimiento de Buques por Satélite, de acuerdo al lenguaje de la CIAT.

² http://www.subpesca.cl/portal/615/articles-3068_documento.pdf



Es importante señalar, que la información que se obtiene mediante la utilización del Sistema de monitoreo de naves tiene el carácter de pública³ la que deberá ser actualizada mensualmente y publicada en el sitio electrónico del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura. Además del cambio mencionado, la ley adoptada creó un tipo penal que sanciona al que maliciosamente destruya, inutilice o altere el sistema de posicionamiento automático o la información contenida en él, con una pena de presidio menor en sus grados mínimo a medio.

Por su parte, la información que reciba el Sistema, certificada por la DGTM o por el SERNAPESCA, en su caso, tiene el carácter de instrumento público y constituye plena prueba para acreditar operación en faenas de pesca de una nave en un área determinada. La operación de una nave con resultados de captura sin mantener en funcionamiento el sistema constituirá una presunción fundada de las infracciones establecidas en las letras c) y e) del artículo 110 de la mencionada Ley⁴, y en su caso, para imputarle la captura a su cuota individual o a la del área correspondiente, según sea del caso.

Obligación de reporte de VMS

El deber de instalar y mantener en funcionamiento un dispositivo automático en el mar, es un mandato legal que obliga a:

1. Embarcaciones matriculadas en Chile que desarrollen actividades pesqueras extractivas en aguas de jurisdicción nacional, incluyendo:
 - a) Armadores de naves pesqueras industriales;
 - b) Armadores de embarcaciones artesanales de una eslora igual o superior a 15 metros;
 - c) Armadores de naves transportadoras;
 - d) Armadores de embarcaciones artesanales de una eslora total igual o superior a doce metros e inferior a quince metros inscritas en pesquerías pelágicas con el arte de cerco. Se exceptúan aquellas embarcaciones que efectúan operaciones extractivas inscritas en recursos bentónicos.

³ La ley 21132 que fortalece y moderniza la función pública del Servicio Nacional de Pesca, publicada el 31 de enero de 2019, introduce este cambio. Anteriormente (reporte anterior) la información era reservada.

⁴ Artículo 110.- Serán sancionados con multa de tres a cuatro veces el resultado de la multiplicación del valor de sanción de la especie respectiva, vigente a la fecha de la denuncia, por la cantidad de recursos hidrobiológicos objeto de la infracción, reducida a toneladas de peso físico y con el comiso de las especies hidrobiológicas y de las artes y aparejos de pesca, o equipo y traje de buceo, según corresponda, con que se hubiere cometido la infracción, los siguientes hechos: c) Capturar especies hidrobiológicas en período de veda., e) Capturar especies hidrobiológicas sin estar inscritos en el registro pesquero artesanal o en contravención a lo establecido en la respectiva inscripción.



2. Armadores de embarcaciones matriculadas en Chile que desarrollen actividades pesqueras extractivas en aguas fuera de la jurisdicción nacional;
3. Armadores de naves que, estando o no matriculadas en Chile, realicen pesca de investigación dentro o fuera de aguas jurisdiccionales;
4. Armadores de buques fábricas que operen en aguas jurisdiccionales o en el alta mar;
5. Armadores de naves pesqueras o buques fábricas de pabellón extranjero que sean autorizados a recalar en los puertos de la República;
6. Armadores de naves que presten servicios a centros de cultivos, en los casos en que se hubiere dispuesto de una condición sanitaria de riesgo entre zonas o agrupaciones de concesiones de acuicultura;

De acuerdo al artículo 7° del Reglamento, el armador deberá informar al Administrador del Sistema, previo al inicio de operaciones de la nave, el proveedor y la primera estación receptora contratada, la vigencia del contrato y el código de identificación del dispositivo contratado.

Asimismo, el armador debe informar la cobertura geográfica del servicio contratado y cualquier instalación y desinstalación del dispositivo y solicitar la inspección correspondiente de la Autoridad Marítima. Lo que se perfecciona a través de la colocación del sello en el respectivo dispositivo de posicionamiento automático, a fin de evitar cualquier manipulación que afecte la finalidad del sistema.

El Sistema contratado deberá garantizar cobertura sobre la totalidad de las áreas en que la nave desarrolla actividades pesqueras extractivas o de prestación de servicios, según corresponda, conforme lo dispuesto en el artículo 2° dicho Reglamento.

El armador está obligado a informar al Administrador del Sistema toda renovación con el proveedor o estación receptora contratada, el término de la vigencia del contrato y la suscripción con un nuevo proveedor.

Características del sistema y obligación de reporte

El artículo 3° del Reglamento define el Sistema de Posicionamiento Automático o Sistema como *“Conjunto de elementos, tales como equipos transmisores, satélites, estaciones de*



procesamiento de información; configurados de manera tal que hacen posible el monitoreo de la actividad de las naves de pesca en el mar.”.

Dicho Sistema debe garantizar, a lo menos, la transmisión automática de la posición geográfica de la nave. El dispositivo de posicionamiento automático siempre debe mantenerse en funcionamiento a bordo de la nave, desde el zarpe hasta la recalada en puerto habilitado.

Se entiende por dispositivo de posicionamiento automático o Dispositivo al *“Equipo, incluido los accesorios necesarios para su funcionamiento que sean parte del sistema, que se instala a bordo de las naves, que genera y transmite la información de posicionamiento.”*, según lo dispone el artículo 3° del Reglamento. Sus características técnicas y de diseño están asimismo definidas, debiendo también ser certificado por el Administrador del Sistema, quien aprueba su instalación y remoción de las naves, de acuerdo a los artículos 5 y 6° del Reglamento.

En caso de falla del comunicador automático de posición instalado a bordo, se debe informar de inmediato a la autoridad marítima de tal circunstancia. Si la falla no es detectada a bordo, la Autoridad Marítima informa a la nave sobre el hecho tan pronto sea detectado por su propia estación monitora.

De no producirse la regularización del Sistema dentro de las seis horas siguientes a su detección, la nave debe suspender sus faenas y retornar a puerto habilitado⁵. Sin perjuicio de ello y mientras la falla no sea reparada, la nave afectada debe informar su posición cada dos horas, conjuntamente con el total de la captura obtenida al momento de detectarse la falla y su actualización cada vez que deba informar su posición.

Se exceptúan de lo anterior, las naves que se encuentren prestando servicios a centros de cultivo, en cuyo caso si el problema no se soluciona dentro de las seis horas siguientes a su detección, la nave puede en tal caso, continuar la navegación hasta su destino informado al zarpe. De persistir el inconveniente del sistema, la nave no podrá continuar prestando servicios a los centros de cultivo.

En ese sentido, el reporte básico es la información correlativa generada automáticamente desde el dispositivo instalado a bordo de la nave, que permite monitorear en tiempo real

⁵ Se entenderá por puerto habilitado *“Aquellos sectores de la costa, delimitados por la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, donde esté autorizado mantener apagado el dispositivo.”*, artículo 3° del Reglamento.



la actividad de ésta. Este reporte incluye, a lo menos, el código de identificación de la nave, posición geográfica, velocidad y rumbo de la nave, fecha (día, mes y año) y hora (hora y minuto) en que dicha información fue captada por el dispositivo de la nave. La posición se expresa en grados, minutos y segundos; la velocidad en nudos y, el rumbo en grados sexagesimales.

Por otra parte, de acuerdo al artículo 4° del Reglamento, el Sistema, garantiza:

a) La generación y transmisión de los reportes básicos de la nave en forma automática, sin intervención de terceros.

b) La inviolabilidad reserva de los datos transmitidos.

c) En el caso de equipos de transmisión unidireccional, la información permanente de la posición actualizada de la nave. El Servicio puede ampliar el intervalo de la frecuencia de acuerdo a lo previsto en el artículo 9° del Reglamento.

Tratándose de los demás equipos, cambios en la frecuencia de la transmisión de los reportes básicos, así como la información de la posición actualizada de la nave, a requerimiento de cualquiera de las entidades fiscalizadoras.

d) El margen de error, en la determinación y transmisión de la siguiente información, no debe ser superior a: 0,5 nudos, para la velocidad de la nave; 100 metros, para la posición de la nave; y 10 grados sexagesimales, para el rumbo de la nave.

El cumplimiento del margen de error máximo autorizado deberá ser acreditado por los proveedores de servicios y dispositivos a que se refiere la letra a) del artículo 6° del Reglamento, mediante documento original, emitido por el fabricante del respectivo equipo.

e) Debe tener una cobertura dentro y fuera de las aguas de jurisdicción nacional de conformidad con el artículo 2° del Reglamento, de todas las áreas de operación pesquera, sin áreas sombras respecto a la obtención de la posición y transmisión de dicha información. En el caso de las naves de la acuicultura, este requisito de cobertura comprenderá sólo las aguas de jurisdicción nacional.

Frecuencia de transmisión

En virtud de lo dispuesto por el artículo 9° del mencionado cuerpo reglamentario, el Servicio, previo informe técnico de la Subsecretaría, establece mediante Resolución, consultada con el Administrador del Sistema la frecuencia de transmisión del reporte



básico por pesquería y tipo de flota, industriales, artesanales y transportadoras, Resolución N°1324⁶ de 2013, derogando la normativa preexistente (Resolución N°679 del año 2000).

Asimismo el Servicio, previo informe técnico de la Subsecretaría, estableció la frecuencia de transmisión para las naves de la acuicultura, mediante la Resolución N°850⁷ del año 2011 y sus modificaciones posteriores.

Costos de instalación y transmisión

La instalación y mantención del dispositivo de posicionamiento y transmisión automática, así como la transmisión de la señal desde la nave al satélite y desde éste hasta la primera estación receptora, son de cargo del armador.

Por su parte, la transmisión desde dicha estación receptora a las estaciones de fiscalización instaladas en la DGTM y SERNAPESCA es de cargo del Estado.

Cabe agregar que la Ley en su artículo 50 D, concede algunos beneficios a los armadores artesanales que hubieran incurrido en un gasto de inversión por adquisición e instalación de un sistema de posicionador satelital de conformidad con el artículo 64 B, quienes podrán descontar de la patente el 100% de dicho gasto, por una sola vez, durante el o los años siguientes. Asimismo, podrán descontar hasta el 50% del gasto operacional del sistema de posicionador satelital.

Cumplimiento de medidas de conservación y ordenamiento en el ámbito de la cooperación regional pesquera

Actualmente las naves pesqueras nacionales, al ser Chile un Estado miembro de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCAMLR, por sus siglas en inglés) y de la Organización Regional de Ordenamiento Pesquero del Pacífico Sur (SPRFMO, por sus siglas en inglés), deben reportar su posición, de acuerdo a las respectivas medidas de conservación y ordenamiento adoptadas en cada una de ellas.

En base a lo anterior, la data de VMS desde la nave se reporta simultáneamente a la central de monitoreo del Estado de Chile (FMC) y a la Secretaría de la CCAMLR, MC 10-04

⁶ http://www.sernapesca.cl/index.php?option=com_content&view=article&id=199&Itemid=359

⁷ http://www.sernapesca.cl/index.php?option=com_remository&Itemid=246&func=fileinfo&id=4887



(2015)⁸; mientras que, respecto de la SPRFMO, las naves chilenas envían su reporte a través de la central de monitoreo nacional, MCO 06-2018⁹.

⁸ <https://www.ccamlr.org/es/measure-10-04-2015>

⁹ <https://www.sprfmo.int/assets/Fisheries/Conservation-and-Management-Measures/2018-CMMs/CMM-06-2018-VMS-8March2018.pdf>



Informe de Chile sobre regulación nacional en materia de Sistema de Posicionamiento automático de naves en el mar (VMS)¹

Aspectos generales

La *Ley General de Pesca y Acuicultura de Chile*, ley N°18.892 y sus modificaciones, establece en su artículo 64 A que habrá un Sistema de posicionamiento automático de naves pesqueras y de investigación pesquera en el mar, el que se regirá por la misma ley y sus reglamentos complementarios, el que será administrado por la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, en adelante DGTM (artículo 64 D).

El Decreto Supremo N°139-1998 (con sus modificaciones), establece el *Reglamento de Sistema de Posicionamiento Automático de Naves Pesqueras, de Transporte y de Investigación Pesquera y de las Embarcaciones Prestadoras de Servicios de la Acuicultura*². El instrumento jurídico en su artículo 6° establece las facultades y obligaciones del Administrador de este Sistema.

Las autoridades encargadas del monitoreo y la fiscalización de las naves que deben cumplir con la obligación del VMS corresponden al Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (SERNAPESCA), en adelante “el Servicio” y a la DGTM; así, el Servicio es receptor simultáneo de la información que registre dicho Sistema.

Ambas reparticiones del Estado ubican dentro de sus dependencias estaciones de monitoreo, control y vigilancia de la actividad pesquera y de acuicultura, donde verifican la ejecución de lo ordenado.

Por su parte, la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura (SUBPESCA), organismo del Estado, dependiente del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, que tiene por objeto regular y administrar la actividad pesquera y de acuicultura, puede requerir la información procesada que suministre el Sistema para fines de administración y manejo de los recursos hidrobiológicos.

¹ Sistemas de Seguimiento de Buques por Satélite, de acuerdo al lenguaje de la CIAT.

² http://www.subpesca.cl/portal/615/articles-3068_documento.pdf



Es importante señalar, que la información que se obtiene mediante la utilización del Sistema de monitoreo de naves tiene el carácter de reservada. Su destrucción, sustracción o divulgación es sancionada criminalmente, con las penas señaladas con las penas establecidas en los artículos 242 o 247 del Código Penal³, según corresponda.

Por su parte, la información que reciba el Sistema, certificada por la DGTM o por el SERNAPESCA, en su caso, tiene el carácter de instrumento público y constituye plena prueba para acreditar operación en faenas de pesca de una nave en un área determinada. La operación de una nave con resultados de captura sin mantener en funcionamiento el sistema constituirá una presunción fundada de las infracciones establecidas en las letras c) y e) del artículo 110 de la mencionada Ley⁴, y en su caso, para imputarle la captura a su cuota individual o a la del área correspondiente, según sea del caso.

Obligación de reporte de VMS

El deber de instalar y mantener en funcionamiento un dispositivo automático en el mar, es un mandato legal que obliga a:

³ Título Quinto

De los Crímenes y Simples Delitos Cometidos por Empleados Públicos en el Desempeño de Sus Cargos.

VII, Infidelidad en la custodia de documentos.

Artículo 242: El eclesiástico o empleado público que sustraiga o destruya documentos o papeles que le estuvieren confiados por razón de su cargo, será castigado:

- 1.º Con las penas de reclusión menor en su grado máximo y multa de veintiuna a veinticinco unidades tributarias mensuales, siempre que del hecho resulte grave daño de la causa pública o de tercero.*
- 2.º Con reclusión menor en sus grados mínimo a medio y multa de once a veinte unidades tributarias mensuales, cuando no concurrieren las circunstancias expresadas en el número anterior.*

VIII, Violación de Secretos

Artículo 247: El empleado público que, sabiendo por razón de su cargo los secretos de un particular, los descubriere con perjuicio de éste, incurrirá en las penas de reclusión menor en sus grados mínimo a medio y multa de seis a diez unidades tributarias mensuales.

Las mismas penas se aplicarán a los que, ejerciendo alguna de las profesiones que requieren título, revelen los secretos que por razón de ella se les hubieren confiado.

⁴ *Artículo 110.- Serán sancionados con multa de tres a cuatro veces el resultado de la multiplicación del valor de sanción de la especie respectiva, vigente a la fecha de la denuncia, por la cantidad de recursos hidrobiológicos objeto de la infracción, reducida a toneladas de peso físico y con el comiso de las especies hidrobiológicas y de las artes y aparejos de pesca, o equipo y traje de buceo, según corresponda, con que se hubiere cometido la infracción, los siguientes hechos: c) Capturar especies hidrobiológicas en período de veda., e) Capturar especies hidrobiológicas sin estar inscritos en el registro pesquero artesanal o en contravención a lo establecido en la respectiva inscripción.*

1. Embarcaciones matriculadas en Chile que desarrollen actividades pesqueras extractivas en aguas de jurisdicción nacional, incluyendo:
 - a) Armadores de naves pesqueras industriales;
 - b) Armadores de embarcaciones artesanales de una eslora igual o superior a 15 metros;
 - c) Armadores de naves transportadoras;
 - d) Armadores de embarcaciones artesanales de una eslora total igual o superior a doce metros e inferior a quince metros inscritas en pesquerías pelágicas con el arte de cerco. Se exceptúan aquellas embarcaciones que efectúan operaciones extractivas inscritas en recursos bentónicos.
2. Armadores de embarcaciones matriculadas en Chile que desarrollen actividades pesqueras extractivas en aguas fuera de la jurisdicción nacional;
3. Armadores de naves que, estando o no matriculadas en Chile, realicen pesca de investigación dentro o fuera de aguas jurisdiccionales;
4. Armadores de buques fábricas que operen en aguas jurisdiccionales o en el alta mar;
5. Armadores de naves pesqueras o buques fábricas de pabellón extranjero que sean autorizados a recalar en los puertos de la República;
6. Armadores de naves que presten servicios a centros de cultivos, en los casos en que se hubiere dispuesto de una condición sanitaria de riesgo entre zonas o agrupaciones de concesiones de acuicultura;

De acuerdo al artículo 7° del Reglamento, el armador deberá informar al Administrador del Sistema, previo al inicio de operaciones de la nave, el proveedor y la primera estación receptora contratada, la vigencia del contrato y el código de identificación del dispositivo contratado.

Asimismo, el armador debe informar la cobertura geográfica del servicio contratado y cualquier instalación y desinstalación del dispositivo y solicitar la inspección correspondiente de la Autoridad Marítima. Lo que se perfecciona a través de la colocación



del sello en el respectivo comunicador automático de posición (ALC), a fin de evitar cualquier manipulación que afecte la finalidad del sistema.

El Sistema contratado deberá garantizar cobertura sobre la totalidad de las áreas en que la nave desarrolla actividades pesqueras extractivas o de prestación de servicios, según corresponda, conforme lo dispuesto en el artículo 2° dicho Reglamento.

El armador está obligado a informar al Administrador del Sistema toda renovación con el proveedor o estación receptora contratada, el término de la vigencia del contrato y la suscripción con un nuevo proveedor.

Características del sistema y obligación de reporte

El artículo 3° del Reglamento define el Sistema de Posicionamiento Automático o Sistema como *“Conjunto de elementos, tales como equipos transmisores, satélites, estaciones de procesamiento de información; configurados de manera tal que hacen posible el monitoreo de la actividad de las naves de pesca en el mar.”*.

Dicho Sistema debe garantizar, a lo menos, la transmisión automática de la posición geográfica de la nave. El dispositivo de posicionamiento automático siempre debe mantenerse en funcionamiento a bordo de la nave, desde el zarpe hasta la recalada en puerto habilitado.

Se entiende por dispositivo de posicionamiento automático o Dispositivo al *“Equipo, incluido los accesorios necesarios para su funcionamiento que sean parte del sistema, que se instala a bordo de las naves, que genera y transmite la información de posicionamiento.”*, según lo dispone el artículo 3° del Reglamento. Sus características técnicas y de diseño están asimismo definidas, debiendo también ser certificado por el Administrador del Sistema, quien aprueba su instalación y remoción de las naves, artículos 5 y 6° del Reglamento.

En caso de falla del comunicador automático de posición automático instalado a bordo, se informará de inmediato a la autoridad marítima de tal circunstancia. Si la falla no es detectada a bordo, la Autoridad Marítima informará a la nave sobre el hecho tan pronto sea detectado por su propia estación monitora.



De no producirse la regularización del Sistema dentro de las seis horas siguientes a su detección, la nave debe suspender sus faenas y retornar a puerto habilitado⁵. Sin perjuicio de ello y mientras la falla no sea reparada, la nave afectada debe informar su posición cada dos horas, conjuntamente con el total de la captura obtenida al momento de detectarse la falla y su actualización cada vez que deba informar su posición.

Se exceptúan de lo anterior, las naves que se encuentren prestando servicios a centros de cultivo, en cuyo caso si el problema no se soluciona dentro de las seis horas siguientes a su detección, la nave puede en tal caso, continuar la navegación hasta su destino informado al zarpe. De persistir el inconveniente del sistema, la nave no podrá continuar prestando servicios a los centros de cultivo.

En ese sentido, el reporte básico es la información correlativa generada automáticamente desde el dispositivo instalado a bordo de la nave, que permite monitorear en tiempo real la actividad de ésta. Este reporte debe incluir, a lo menos, el código de identificación de la nave, posición geográfica, velocidad y rumbo de la nave, fecha (día, mes y año) y hora (hora y minuto) en que dicha información fue captada por el dispositivo de la nave. La posición deberá expresarse en grados, minutos y segundos; la velocidad en nudos y, el rumbo en grados sexagesimales.

Por otra parte, de acuerdo al artículo 4° del Reglamento, el Sistema, debe garantizar:

a) La generación y transmisión de los reportes básicos de la nave en forma automática, sin intervención de terceros.

b) La inviolabilidad reserva de los datos transmitidos.

c) En el caso de equipos de transmisión unidireccional, la información permanente de la posición actualizada de la nave. El servicio puede ampliar el intervalo de la frecuencia de acuerdo a lo previsto en el artículo 9° del Reglamento.

Tratándose de los demás equipos, cambios en la frecuencia de la transmisión de los reportes básicos, así como la información de la posición actualizada de la nave, a requerimiento de cualquiera de las entidades fiscalizadoras.

d) Un margen de error, en la determinación y transmisión de la siguiente información, no superior a: 0,5 nudos, para la velocidad de la nave; 100 metros, para la posición de la nave; y 10 grados sexagesimales, para el rumbo de la nave.

⁵ Se entenderá por puerto habilitado "*Aquellos sectores de la costa, delimitados por la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, donde esté autorizado mantener apagado el dispositivo.*", artículo 3° del Reglamento.



El cumplimiento del margen de error máximo autorizado deberá ser acreditado por los proveedores de servicios y dispositivos a que se refiere la letra a) del artículo 6° del Reglamento, mediante documento original, emitido por el fabricante del respectivo equipo.

e) Cobertura dentro y fuera de las aguas de jurisdicción nacional de conformidad con el artículo 2° del Reglamento, de todas las áreas de operación pesquera, sin áreas sombras respecto a la obtención de la posición y transmisión de dicha información. En el caso de las naves de la acuicultura, este requisito de cobertura comprenderá sólo las aguas de jurisdicción nacional.

Frecuencia de transmisión

En virtud de lo dispuesto por el artículo 9° del mencionado cuerpo reglamentario, el Servicio, previo informe técnico de la Subsecretaría, estableció mediante Resolución, consultada con el Administrador del Sistema la frecuencia de transmisión del reporte básico por pesquería y tipo de flota, industriales, artesanales y transportadoras, Resolución N°1324⁶ de 2013, derogando la normativa preexistente (Resolución N°679 del año 2000).

Asimismo el Servicio, previo informe técnico de la Subsecretaría, estableció la frecuencia de transmisión para las naves de la acuicultura, mediante la Resolución N°850⁷ del año 2011 y sus modificaciones posteriores.

Costos de instalación y transmisión

La instalación y mantención del dispositivo de posicionamiento y transmisión automática, así como la transmisión de la señal desde la nave al satélite y desde éste hasta la primera estación receptora, son de cargo del armador.

Por su parte, la transmisión desde dicha estación receptora a las estaciones de fiscalización instaladas en la DGTM y SERNAPESCA resultan de cargo del Estado.

⁶ http://www.sernapesca.cl/index.php?option=com_content&view=article&id=199&Itemid=359

⁷ http://www.sernapesca.cl/index.php?option=com_remository&Itemid=246&func=fileinfo&id=4887



Cumplimiento de medidas de conservación y ordenamiento en el ámbito de la cooperación regional pesquera

Actualmente las naves pesqueras nacionales, al ser Chile un Estado miembro de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCAMLR, por sus siglas en inglés) y de la Organización Regional de Ordenamiento Pesquero del Pacífico Sur (SPRFMO, por sus siglas en inglés), deben reportar su posición, de acuerdo a las respectivas medidas de conservación y ordenamiento adoptadas en cada una de ellas.

En base a lo anterior, la data de VMS desde la nave se reporta simultáneamente a la central de monitoreo del Estado de Chile (FMC) y a la Secretaría de la CCAMLR, MC 10-04 (2015)⁸; mientras que, respecto de la SPRFMO, las naves chilenas envían su reporte a través de la central de monitoreo nacional, MCO 06-2018⁹.

⁸ <https://www.ccamlr.org/es/measure-10-04-2015>

⁹ <https://www.sprfmo.int/assets/Fisheries/Conservation-and-Management-Measures/2018-CMMs/CMM-06-2018-VMS-8March2018.pdf>