



*H. Cámara de Diputados de la Nación*

**PROYECTO DE LEY**

**El Senado y Cámara de Diputados  
de la Nación Argentina reunidos en Congreso,  
etc.  
sancionan con fuerza de  
Ley:**

**Artículo 1º.-** Modifíquese el artículo 51 de la Ley Nº 24.922 sobre Régimen Federal de Pesca, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 51.- Cuando la autoridad de aplicación, previa sustanciación del sumario correspondiente, compruebe que se ha incurrido en alguna de las conductas ilícitas tipificadas en la normativa vigente, aplicará una o más de las sanciones que se consignan a continuación, de acuerdo a las características del buque, la gravedad del ilícito y los antecedentes del infractor:

- A. Apercibimiento, en el caso de infracciones leves;
- B. Multa, de acuerdo a lo previsto en el artículo 51 bis;
- C. Suspensión de la inscripción en los registros llevados por la autoridad de aplicación, al buque mediante el cual se cometió la infracción de cinco (5) días a un (1) año;
- D. Cancelación de la inscripción señalada en el inciso anterior;
- E. Decomiso de las artes y/o equipos de pesca;
- F. Decomiso de la captura obtenida en forma ilícita.
- G. Decomiso del buque”.

**Artículo 2º.-** Incorpórese el artículo 51 bis a la Ley Nº 24.922 sobre Régimen Federal de Pesca, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 51 bis.- A los efectos de la presente ley, la sanción de multa prevista en el artículo 51 será establecida en UNIDADES MÓVILES como unidad de cuenta. El valor de cada UNIDAD MÓVIL será equivalente al precio de UN (1) LITRO de la nafta con mayor octanaje de venta al público.



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

El importe equivalente de UNIDADES MÓVILES se convertirá en moneda de curso legal al momento que el presunto infractor se allane a la imputación en lo términos del artículo 54 bis o al momento del pago total de la multa impuesta por resolución firme dictada en sede judicial o administrativa.

La multa mínima será de SIETE MIL CIENTO TREINTA Y CUATRO (7.134) UNIDADES MÓVILES y la máxima de SETECIENTOS TRECE MIL CUATROCIENTOS DOCE (713.412) UNIDADES MÓVILES.

Cuando la infracción que se trate sea la de pescar sin autorización de captura, carecer de una cuota individual de captura o pescar en zona de veda, la multa mínima no podrá ser inferior a VEINTIUN MIL CUATROCIENTOS DOS (21.402) UNIDADES MÓVILES.

Cuando la infracción que se trate sea la de pescar sin permiso, la multa mínima no podrá ser inferior a TRES MILLONES QUINIENTOS SESENTA Y SIETE MIL CINCUENTA Y NUEVE (3.567.059) UNIDADES MÓVILES y la máxima de SIETE MILLONES CIENTO TREINTA Y CUATRO MIL CIENTO DIECIOCHO (7.134.118) UNIDADES MÓVILES.

La Autoridad de Aplicación determinará el procedimiento de fijación del valor en moneda de curso legal de las UNIDADES MÓVILES y publicará el valor actualizado en su página web.

En el caso de tratarse de un buque de pabellón extranjero, adicionalmente a lo previsto en el presente artículo, el agravamiento de la sanción será de un monto equivalente a multiplicar el doble de valor de la especie capturada por la capacidad total de la bodega. De hallarse más de una especie, se tomará como referencia la de mayor valor de mercado.”

**Artículo 3°.-** Modifíquese el artículo 54 de la Ley Nº 24.922 sobre Régimen Federal de Pesca, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 54.- Tratándose de embarcaciones extranjeras, la Autoridad de Aplicación dispondrá la incautación del buque en puerto argentino hasta que, previa sustanciación del respectivo sumario se haga efectivo el pago de la multa impuesta o se constituya fianza u otra garantía satisfactoria, si fuera el caso.

Los gastos originados por los servicios de remolques, practicafe, portuarios y los que pudiera requerir en caso de su remate y embanderamiento nacional, o desguace y deposición final



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

en caso de ser necesario, así como las tasas por servicios aduaneros, sanitarios y de migraciones, que se generen por el buque infractor como consecuencia de la comisión de infracciones a la siguiente ley, deberán ser abonados por el propietario o armador o su representante, previo a su liberación.

Cuando las infracciones descritas en la presente ley fueran cometidas por buques de pabellón nacional en aguas bajo jurisdicción de la Nación, las sanciones serán aplicadas por la Autoridad de Aplicación, previo sumario, cuya instrucción estará a cargo de la Dirección Nacional de Coordinación y Fiscalización Pesquera o de la Prefectura Naval Argentina, según lo determine la autoridad de aplicación. Todo ello sin perjuicio de las sanciones penales y/o aduaneras que pudieran corresponder.”

**Artículo 4º.-** Modifíquese el artículo 58 de la Ley Nº 24.922 sobre Régimen Federal de Pesca, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 58.- En caso de reincidencia dentro de los cinco (5) años de cometida una infracción, los mínimos y máximos establecidos en el artículo 51 bis se duplicarán, sin perjuicio de la pena mayor que pudiere corresponder por la gravedad de la infracción cometida. Para la reincidencia se tratán en cuenta al buque, el armador y al propietario indistintamente”.

**Artículo 5º.-** Comuníquese al Poder Ejecutivo.



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

### **FUNDAMENTOS**

Señor Presidente,

En la República Argentina, la situación de la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada, en adelante INDNR, resulta alarmante. Los buques ilegales depredan dentro de la Zona Económica Exclusiva Argentina (ZEEA), la cual se extiende más allá del límite exterior del mar territorial hasta una distancia de 201 millas marinas a partir de la línea de base.

A fin de operar dentro de la ZEEA, todos los buques deben poseer bandera argentina, permiso y/o autorización de pesca nacional, sin embargo, todos los días esta situación se encuentra vulnerada por la pesca INDNR. Es por ello que se precisan afianzar medidas multilaterales y bilaterales para el logro de objetivos en común, reforzando los esfuerzos nacionales y regionales en las negociaciones internacionales.

La pesca INDNR es una de las mayores amenazas mundiales para los ecosistemas marinos, dado que destruye los esfuerzos regionales y nacionales para la gestión sostenible de la pesca y las iniciativas de conservación de biodiversidad marina. De acuerdo a datos publicados por la Organización de Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura -FAO por sus siglas en inglés- la pesca INDNR representa a nivel mundial entre 11 y 26 millones de toneladas de pescado anuales, lo que equivale a un total de 10.000 y 23.000 millones de dólares estadounidenses. Asimismo, el organismo internacional destaca que la pesca ilegal se encuentra relacionada en muchos casos con actividades ilícitas y la violación sistemática de los derechos humanos, situación agravante que además atenta profundamente contra los medios de subsistencia de los pescadores y la seguridad alimentaria.

Según la FAO, la pesca INDNR genera múltiples daños a la biodiversidad local, a los ecosistemas y amenaza la seguridad alimentaria de millones de personas. Ante lo anterior, resulta esencial controlar este tipo de prácticas, alrededor del mundo y especialmente en América Latina.

Los esfuerzos contra la pesca ilegal INDNR se encuentran enmarcados asimismo en la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible -ODS-, y la Agenda 2030 sobre desarrollo



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

sostenible, adoptados en septiembre de 2015 por la Asamblea General de la ONU. El Objetivo 14 hace referencia específicamente a la conservación y utilización en forma sostenible de los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible. En particular, la Meta 4 apremia a la comunidad internacional a regular eficazmente la explotación pesquera y poner fin a la pesca excesiva ilegal, no declarada y no regulada y a las prácticas pesqueras destructivas para el 2020.

En América Latina, si bien no existen cifras exactas, se estima que anualmente arriban 900 barcos pesqueros ilegales provenientes en su mayoría de China, Taiwán, Corea del Sur, España y Portugal. Las grandes flotas pesqueras recalán en Sudamérica en busca de recursos luego de haberlos agotado en el hemisferio norte y, aunque no lo realicen en las Zonas Económicas Exclusivas, de todas formas afectan a las poblaciones ictícolas transzonales, mediante la pesca en la milla 201 y en la zona adyacente. La pesca ilegal no sólo considera las capturas realizadas en las zonas comerciales exclusivas, sino también en las zonas protegidas y con vedas, además de la captura no regulada o no declarada.

A nivel mundial sólo es capturado el 1% de los buques pesqueros que operan anualmente en forma ilegal. La mayor concentración de esta actividad se localiza al borde de la ZEE de Argentina, en donde se pueden contar 500 barcos a la vez; pero también se observan decenas de embarcaciones en las fronteras marítimas de Perú, Brasil, Chile, Colombia y Uruguay.

Teniendo como objetivos fundamentales la protección de nuestros océanos y la garantía de que sus enormes recursos puedan ser preservados para las generaciones futuras, partimos desde la convicción de que resulta imperioso respaldar el fortalecimiento de la ordenación pesquera y la eficiente administración de los espacios marítimos en nuestro país.

En la actualidad, el sector pesquero argentino emplea a más de 20.000 personas y cuenta con una flota nacional compuesta por alrededor de 1.000 buques que se dividen en: Congeladores poteros, Rada – Ría, Artesanal, Costeros, Fresqueros de altura, Congeladores arrastreros, Congeladores tangoneros, Congeladores palangreros y Congeladores trampa. En 2018 el complejo pesquero generó exportaciones por un total de US\$ 2.100 millones.

En 2019 existieron 458 buques que utilizaron 565 permisos de pesca, repartidos en más de 200 empresas nacionales que generaron recursos para abastecer a más de 100 mercados. Si bien los precios internacionales se encuentran padeciendo las consecuencias de la pandemia de



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

Sars-CoV-2, es posible analizar el sector en base a los números del año anterior para comprender la dinámica.

En 2019 el sector pesquero realizó envíos al exterior por un monto total de US\$ 1.850 millones, de los cuales US\$1.100 millones corresponden sólo a langostinos, y realizó importaciones por US\$ 60 millones. Resulta importante destacar que los precios internacionales de nuestro principal producto han disminuido en forma sostenida y, en la actualidad, se encuentra a alrededor del 50% del valor de 2008 cuando la tonelada llegó a costar US\$8.934 y muy lejos del rendimiento que existió en 2005, cuando la tonelada costaba US\$12.196.

Si tomamos en cuenta el saldo exportable generado por el sector, cuyos principales destinos son China, España y Estados Unidos, es posible concluir que es uno de los más dinámicos a nivel nacional y, dado que son generadores netos de divisas, es necesario potenciar su capacidad porque son grandes productores de actividades que demandan mano de obra intensiva y además, por definición, es una actividad federal que se desarrolla a lo largo de todo el litoral marítimo argentino.

La prioridad debe estar puesta en la gestión sustentable de los recursos pesqueros a fin de garantizar su disponibilidad para las generaciones futuras, teniendo en cuenta la manda constitucional del Artículo 41. El esquema diseñado en la presente propuesta legislativa responde a rescatar el espíritu originario del sistema, ya que los valores de las multas suponen una actualización parcial del monto que ha visto como año tras año su valor se reduce en forma drástica.

El monto sancionado en 1997, correspondiente al valor de la multa mínima equivaldría en la actualidad a \$777.500, según el tipo de cambio oficial del Banco de la Nación Argentina, pero dado que el texto vigente establece \$10.000, esa es la suma que rige como tope inferior. La utilización de sumas fijas en contextos de elevada inflación supone una licuación automática del valor de las sanciones por el mero transcurso del tiempo y, en consecuencia, se atenta contra la eficacia de la política pública.

La República Argentina cuenta con una larga tradición en materia de evolución general de precios por lo que es un factor que debe ser considerado como elemento distintivo de la historia económica nacional y, por consiguiente, un factor a considerar en el diseño de las políticas públicas. Este tipo de cuestiones imponen la necesidad de adoptar un esquema de unidades de



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

cuenta móviles cuyo valor se encuentre definido en función del precio de una variable transversal a toda la cadena de producción.

Es importante destacar que, en el presente proyecto, no se fija un valor, sino cantidad de unidades, denominadas Unidades Móviles. Dada la transversalidad que ofrece el insumo combustible a lo largo de toda la cadena de producción, hemos asignado como valor de referencia el combustible de mayor octanaje de venta al público. La Autoridad de Aplicación será quien defina los parámetros para la implementación del sistema y publicará en su sitio web el valor actualizado de las unidades.

El mecanismo de Unidades Móviles no resulta novedoso para nuestro marco jurídico, ya que existen valiosos antecedentes, como las leyes 24.449 de Tránsito y 27.442 de Defensa de la Competencia. Trabajar con un esquema de Unidades Móviles permite dotar al sistema del dinamismo suficiente para mantenerse actualizado y evitar situaciones como la del presente donde la dispersión entre el valor actual de la multa mínima y su valor actualizado arroja una diferencia sideral. Otro ejemplo puede ser el de los montos para aquellos infractores que sean capturados y no cuenten con un permiso de pesca, ya que en ese caso el sistema actual dispone que se aplicarán multas entre \$5.000.000 y \$10.000.000, pero si se actualizan aplicando el tipo de cambio oficial, esos montos deberían ser \$388.750.000 y \$777.500.000, respectivamente.

Dado que es necesario proteger a la industria nacional del flagelo de la pesca ilegal, es fundamental contar con la aprobación de la presente propuesta de modificación normativa para que los buques de pabellón extranjero capturados en aguas bajo jurisdicción nacional, sean sancionados con la máxima severidad prevista en el marco legal y, además de incorporar la obligatoriedad del decomiso del buque con todas las costas del proceso a su cargo, se debe incorporar un agravamiento de la sanción que consiste en un monto equivalente a multiplicar el doble de valor de la especie capturada por la capacidad total de la bodega. A los fines de calcular el monto, se destaca que se tomará el total de capacidad de bodega, independientemente si se encuentra completa o no, dado que es moneda corriente que los buques arrojen su descarte o lo oculten cuando se encuentran en situaciones de persecución o han sido sorprendidos en una conducta ilícita. En caso de que se encontrara más de una especie capturada, se tomará como referencia la de mayor valor de mercado.

Por los motivos expuestos, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de ley.



*H. Cámara de Diputados de la Nación*

**Zuvic, Mariana**

**Ferraro Maximiliano, Oliveto Paula, Lopez Juan Manuel, Flores Hector, Villada Leonor,  
Manzi Ruben, Stilman Mariana.**