



H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE RESOLUCION

La Cámara de Diputados de la Nación,

RESUELVE:

Dirigirse al Poder Ejecutivo Nacional en los términos del artículo 100, inciso 11 de la Constitución Nacional para que, por medio de la Jefatura de Gabinete de Ministros, los Ministerios de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, de Transporte, de Economía, de Transporte, de Seguridad, de Desarrollo Productivo, de Defensa, de Agricultura, Ganadería y Pesca, de Justicia y Derechos Humanos, la Administración Federal de Ingresos Públicos – AFIP, la Agencia Federal de Inteligencia - AFI y de cualquier otro organismo competente en la materia que corresponda, informe sobre las cuestiones que, a continuación, se detallan:

El administrador del Puerto de Comodoro Rivadavia, Favio Cambareri, puso en marcha una licitación con el objeto de que tanto empresas nacionales e internacionales puedan presentarse para la puesta en valor y funcionamiento del astillero de la ciudad patagónica. A raíz de ello, surgió un ofrecimiento concreto de las empresas RONGCHENG RONGYUAN SRL, ZHOUSHAN HUAXI OCEAN FISHERIES CO. LTD., HONGDONG FISHERIES CO. LTD., SHANGHAI KUNTING IMPORT CO. LTD., radicadas en la República Popular China, para hacerse cargo de la concesión.

1. Respecto del Puerto de la ciudad de Comodoro Rivadavia, sírvase informar:
 - 1.1. Conformación de la Autoridad de gestión;
 - 1.2. Porcentaje de operatividad del puerto. En caso de corresponder, detalle de las razones por las que no se encuentra al 100% de su capacidad, en especial, si se debe a buques hundidos, defectos en el balizamiento, defectos en el dragado, falta de mantenimiento de la vía marítima, abandono de instalaciones y vencimiento de concesiones;



H. Cámara de Diputados de la Nación

- 1.3. Mecanismo de adquisición del inmueble y bienes accesorios por parte de la Administración del puerto que pertenecían a la empresa Astilleros Comodoro SA;
 - 1.4. Sírvase acompañar copia del pliego de licitación nacional e internacional;
 - 1.5. Sírvase acompañar copia de la nota presentada por los abogados, Dr. Roberto Wyn Hugues y Dr. Huiling Shao, en representación de las empresas RONGCHENG RONGYUAN SRL, ZHOUSHAN HUAXI OCEAN FISHERIES CO. LTD., HONGDONG FISHERIES CO. LTD., SHANGHAI KUNTING IMPORT CO. LTD., donde manifiestan su interés por utilizar las instalaciones portuarias y su correspondiente respuesta, en caso de haberse producido.
-
2. Respecto de las empresas RONGCHENG RONGYUAN SRL, ZHOUSHAN HUAXI OCEAN FISHERIES CO. LTD., HONGDONG FISHERIES CO. LTD., SHANGHAI KUNTING IMPORT CO. LTD., y/o todas aquellas que resultaran subsidiarias y asociadas de las mencionadas, radicadas en la República Popular China, sírvase detallar:
 - 2.1. En caso de encontrarse radicadas en territorio nacional: Número de inscripción ante la Inspección General de Justicia y/o Registro Público de Comercio, CUIT, autoridades, domicilio social, objeto social y si se encuentran inscriptas en el registro de proveedores del Estado;
 - 2.2. Representantes legales en el territorio de la República Argentina;
 - 2.3. Actividad/es comerciales en país de origen;
 - 2.4. Actividad/es comerciales en la República Argentina;
 - 2.5. Listado de los buques operados por cada una de las empresas, en particular: nombre, matrícula, tipo de embarcación, propietario, especie objetivo y zonas de trabajo ¿Ha sido alguno de esos buques sancionados por realizar actividades de Pesca INDNR en territorio argentino?



H. Cámara de Diputados de la Nación

- 2.6. ¿Es la empresa RONGCHENG RONGYUAN SRL titular del buque Lu Rong Yuan Yu 668, capturado en el año 2020 realizando actividades de Pesca INDNR en franca violación de la soberanía nacional?
3. Respecto del rol del Estado argentino en la defensa soberana de su territorio, seguridad y recursos pesqueros, así como también la promoción y protección de los Derechos Humanos de las tripulaciones de los buques extranjeros que operan en el límite exterior de la zona económica exclusiva nacional y que podrían utilizar los servicios del Puerto de Comodoro Rivadavía, sírvase responder:
- 3.1. Mecanismo de control del ejercicio del derecho de paso inocente de las embarcaciones extranjeras,
 - 3.2. Control de las capturas realizadas,
 - 3.3. Protocolo aplicable en caso que uno o varios tripulantes quieran radicar una denuncia por violación de sus derechos humanos a bordo del buque;
 - 3.4. Mecanismo de control de actividades de trasbordo en aguas bajo jurisdicción nacional, especialmente, cuestiones relacionadas con el narcotráfico;
 - 3.5. Mecanismo de control de los buques a fin de determinar si han apagado sus dispositivos de ubicación satelital para realizar actividades de pesca INDNR dentro de la zona económica exclusiva argentina.
 - 3.6. Protocolo sanitario durante el recambio de tripulaciones,
 - 3.7. Protocolo fito sanitario aplicable a la carga y descarga de estos buques,



H. Cámara de Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS

Señor Presidente,

Aún teniendo casi 5.000 km de costas y uno de los caladeros más ricos del mundo la República Argentina es un país que vive de espaldas al mar. La distribución de competencias en un Estado federal implica que haya cuestiones de federales y otras provinciales, pero es necesario proteger el interés nacional cuando, por ejemplo, acciones como el llamado a licitación internacional del Puerto de Comodoro Rivadavia proyecta una amenaza contra la soberanía nacional y resulta ser una actitud temeraria puesto que ofrece brindar servicios a la misma flota que depreda y saquea el mar argentino.

El administrador del Puerto de Comodoro Rivadavia, Favio Cambareri, puso en marcha una licitación donde pueden presentarse empresas nacionales e internacionales para la puesta en



H. Cámara de Diputados de la Nación

valor y funcionamiento del astillero de la ciudad patagónica. Cambareri reconoce que hace doce años que no está en funcionamiento, con un estado de abandono y deterioro notable y fin de poder acceder a la titularidad realizó una presentación judicial en el marco de la quiebra de Astilleros Comodoro S.A. para poder recuperar el espacio acuático y terrestre que ocupa en el Puerto. El objeto principal de este emprendimiento sería la industria naval y podría tener actividades complementarias, como la industria metalmeccánica, lo que lo posicionaría como un puerto de servicios¹.

La construcción de este astillero o centro logístico está de hecho vinculada a los servicios que se pueden prestar a la flota extranjera y en la etapa previa hubo incluso reuniones con cámaras empresarias para evaluar posibles acuerdos con flotas extranjeras y ofrecerles servicios que, en la actualidad, demandan esos servicios en puertos de Uruguay. Más aún: a la licitación fueron invitadas empresas y capitales chinos, que conforman la parte del león de la flota que pesca en el límite exterior de la zona económica exclusiva nacional, mejor conocida como Milla 201².

De tanto seducir a la potencia asiática se produjo una respuesta en forma de misiva: *“Represento a empresas con base en la República Popular China, las cuales año a año realizan tareas de pesca y comercialización de frutos de mar en la milla 201 y que por distintas circunstancias han tomado contacto con ustedes e incluso han visitado las instalaciones del puerto de Comodoro Rivadavia donde han apreciado la capacidad y futuro potencial del mismo, especialmente en lo referido al astillero, hoy inactivo que podría resultar de gran utilidad a dichas flotas y de otras empresas integrantes de la Cámara de Pescadores Chino”*. “[...] *Les manifestamos el interés que nos transmiten y hacen llegar a ustedes, en un futuro cercano utilizar vuestras instalaciones como así también la posibilidad de reabastecernos en ese puerto patagónico. Ello por razones logísticas y de economía, e incluso evaluar la posibilidad de integrarnos al proyecto si fuera de utilidad”*, señala la carta de intención firmada por los letrados Roberto Hughes, y Shao Huiling, miembros del estudio

¹ <https://revistapuerto.com.ar/2021/04/la-licitacion-del-astillero-del-puerto-de-comodoro-sera-internacional/>

² <https://www.infobae.com/economia/2021/04/02/polemico-en-medio-del-alerta-por-la-flota-que-depreda-el-borde-del-mar-argentino-en-chubut-construiran-un-astillero-para-atenderla/>



H. Cámara de Diputados de la Nación

jurídico Shao & Asociados representan a las empresas armadoras Zhoushan Huaxi Ocean Fisheries Co Ltd, Hongdong Fisheries Co Ltd, Ronggheng Rongyuan SRL y Shanghai Kunting Import Co Ltd., enviada el 2 de noviembre del 2020³.

Según explica el experto consultor de Naciones Unidas, Milko Schwartzman, especialista en pesca ilegal: *“Hay varios barcos con prontuario de empresas cuya denominación incluye la palabra Zhoushan asociada a otros nombres, no precisamente Huaxi. Lo que no descarta que sean parte del mismo conglomerado. Por ejemplo, Zhoushan-Jiade registró casos de abusos a los DDHH y muerte a bordo y uno de los buques de Zhoushan Hongpu, el Hong Pu 16, fue capturado el año pasado por Argentina dentro de su ZEE. La empresa Rongcheng Rongyuan también tuvo vínculos con Argentina. Es el armador del Lu Rong Yuan Yu 668, capturado también en el 2020 por pesca ilegal dentro de la ZEE. Esta empresa tiene nexos con el Gobierno Chino. Es grave el hecho de que posibles inversores son violadores de nuestra soberanía, depredadores de nuestro mar, y violadores de los derechos humanos”*, al tiempo que aclara que otras embarcaciones de la misma empresa tienen numerosos casos de abusos a Derechos Humanos y muerte a bordo en varios buques⁴.

Uno de los argumentos a favor de la licitación es que pretende disputarle buques al Puerto de Montevideo, sin hacer mención que esto implica operar con la flota que todos los años saquea los recursos nacionales. Esto presenta una infinidad de cuestiones, pero una de las más importantes es la del control del Estado ribereño, especialmente en el ejercicio del derecho de paso inocente, cuando es sabido que dichas flotas utilizan este instituto jurídico para acceder a nuestro caladero y no es para nada menor el hecho que arriba de los buques se producen graves violaciones a los Derechos Humanos de las tripulaciones.

En el caso de los chinos, taiwaneses y coreanos la esclavitud no es un delito y sus barcos son reincidentes en descargar tripulantes muertos en Montevideo por las condiciones de vida a bordo, las que deberíamos llamar “condiciones de muerte a bordo”. A pesar de ser una

³ <https://puertodepalos.net/comoloro-livadavia-empresas-armadoras-chinas-que-pescan-en-la-milla-201-buscan-invertir-en-el-astillero/>

⁴ <https://puertodepalos.net/comoloro-livadavia-empresas-armadoras-chinas-que-pescan-en-la-milla-201-buscan-invertir-en-el-astillero/>



H. Cámara de Diputados de la Nación

obviedad que estas flotas no podrían operar de manera económica y ambientalmente sostenible sin estos subsidios, este hecho está demostrado hasta matemáticamente, en un informe de Science Advances. La política pesquera de estas naciones es simple y explícita: depredar los océanos en una carrera por llevarse hasta el último pez. Es difícil que alguien ajeno al tema pesquero pueda comprender que la pesca industrial ilegal y destructiva de países desarrollados en África y Sudamérica es subsidiada⁵.

Por los motivos expuestos solicito a mis colegas que me acompañen en la aprobación del presente pedido de informes.

ZUVIC MARIANA

FERRARO MAXIMILIANO

LOPEZ JUAN MANUEL

OLIVETO LAGO PAULA MARIANA

FLORES HECTOR

TERADA ALICIA

MARTINEZ VILLADA LEONOR MARIA

CAMPAGNOLI MARCELA

⁵ <https://milkoschvartzman.wordpress.com/>