



H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE RESOLUCION

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Dirigirse al Poder Ejecutivo Nacional para solicitar, por intermedio del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, que sean adoptadas las medidas políticas y diplomáticas que correspondan ante la grave situación que hoy afecta al Mar Argentino, con relación al uso inadecuado del sistema AIS (Sistema de Identificación Automática) en los buques de pabellón extranjero que se encuentran navegando próximos al borde del límite exterior de la Zona Económica Exclusiva en el marco del Área SAR (Search and Rescue), que no sólo afectan la seguridad en el mar, sino que además avalan el encubrimiento de actividades ilícitas como la pesca ilegal, el tráfico de armas, y/o drogas, y la trata de personas. En particular, se consideran urgentes y prioritarias las siguientes:

a) Denuncia ante la OMI (Organización Marítima Internacional) sobre la desconexión intencional del AIS (Sistema de Identificación Automática) de barcos pesqueros extranjeros (chinos, surcoreanos, españoles y taiwaneses), en un área de aguas internacionales comprendida desde la frontera de la Zona Económica Exclusiva de Argentina (200 millas) hasta 20 millas náuticas mar adentro (220 millas), quienes mantuvieron ocultas sus actividades, produciendo su desaparición frecuente del monitoreo de buques, en el transcurso de varios días, con sospechas de pesca INDNR (Ilegal, No Declarada y No Reglamentada), considerando que tales conductas presuntamente podrían considerarse violaciones o incumplimientos del Convenio Internacional para la Protección de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS, 1974, enmendado), y del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (Convenio SAR, 1979), de los cuales la Argentina es Estado Parte.

b) Citación a los representantes diplomáticos de los Estados del pabellón de los buques pesqueros involucrados en las acciones realizadas en los espacios marítimos mencionados

y denunciadas como sospechosas de presunta ilicitud, a fin de efectuar las protestas diplomáticas respectivas, para comunicarles la necesidad de corregir en forma inminente las operaciones furtivas de aquellas embarcaciones que hayan desactivado o desactiven el AIS (Sistema de Identificación Automática) para navegación, exigiendo la transmisión permanente de sus dispositivos.

c) Apoyo del gobierno argentino a la celebración de un acuerdo internacional, en el marco de la OMC (Organización Mundial del Comercio), conforme a lo resuelto en su XI Conferencia Ministerial y al ODS N° 14 de las Naciones Unidas, sobre disciplinas para la eliminación de las subvenciones a la pesca INDNR y la prohibición de ciertas formas de subvenciones a la pesca que contribuyen a la sobrecapacidad y la sobrepesca, en el que se prevea también un trato especial y diferenciado para los países en desarrollo y los países menos adelantados, que se negociará durante la Reunión Ministerial Informal del mes de julio próximo, con vistas a cerrar el texto definitivo en la XII Conferencia Ministerial de la OMC, a llevarse a cabo en Ginebra (Suiza) del 30 de noviembre al 3 de diciembre de 2021.

Mariana Zuvic

Juan Manuel López

Maximiliano Ferraro

Paula Oliveto

Mariana Stilman

Héctor Flores

Rubén Manzi

Alicia Terada

Carolina Castets

José Manuel Cano

Gustavo Hein

Gustavo Menna

Héctor Stefani

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente,

La reciente publicación de los resultados del estudio de la organización internacional Oceana¹ demuestra que las flotas extranjeras que operan en el Atlántico Sur, justo al borde de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de la Argentina, realizan prácticas regulares de interrupción de sus sistemas de identificación y localización. Este informe confirma los análisis realizados por las fuerzas de seguridad nacionales y otros investigadores locales que concluyen sobre la operación furtiva premeditada de buques extranjeros, con el objeto de encubrir actividades ilícitas como la pesca ilegal, el tráfico de armas y/o drogas y la trata de personas.

El Sistema de Identificación Automática (AIS, en sus siglas en inglés) consiste en un transmisor-receptor de ondas de radio de VHF, en cuyas emisiones se codifica información relevante sobre la embarcación, como su identificación, nombre, posición GPS, rumbo y velocidad, entre otros. El sistema se desarrolló en los años noventa, y en 2004 entraron en vigor reglamentaciones de la OMI (Organización Marítima Internacional) para su utilización obligatoria en determinados tipos de embarcaciones.

Desde 2008, muchas empresas localizaron receptores de AIS en sus satélites, y eso hizo posible que la información pueda ser recibida desde el espacio, sin la necesidad de que la embarcación estuviera cerca de una estación terrestre o marítima.

Si bien el sistema AIS fue creado y utilizado en un principio para la seguridad en la navegación, como por ejemplo la localización de una embarcación ante un accidente o evitar colisiones, en la actualidad su utilización brinda muchas otras herramientas y posibilidades complementarias, tales como el aprovechamiento para la vigilancia de la soberanía marítima y las actividades pesqueras de flotas reguladas y no reguladas, entre las cuales se encuentran las 'de aguas distantes', como las que operan en el Atlántico Sur: china, taiwanesa, surcoreana y española. Es importante destacar la exigencia internacional de la OMI en el uso del AIS en buques que realicen viajes internacionales y posean más de 300 toneladas brutas.

El monitoreo de la actividad pesquera a través del AIS permite a los estados el acceso rápido en tiempo real al estado de situación de la región a monitorear sin la necesidad, en muchos casos, de disponer de barcos o aeronaves permanentemente en la zona para la

¹ <https://www.lanacion.com.ar/seguridad/pesca-ilegal-una-ong-denuncia-como-buques-chinos-se-ocultan-para-saquear-en-aguas-argentinas-nid02062021/>
<https://usa.oceana.org/press-releases/oceana-finds-hundreds-hidden-chinese-vessels-pillaging-waters-argentina>

vigilancia, evitando así los riesgos que conlleva para las tripulaciones y los abultados costos económicos.

El hecho que las embarcaciones pesqueras que operan en el Atlántico Sur, al borde de la ZEE Argentina, lo hagan de manera furtiva, desconectando su sistema de AIS para permanecer 'invisibles', no sólo es una amenaza a la navegación para todo tipo de embarcaciones que operan en la región, sino que significa también que el estado costero debe emplear diversos medios de control, entre los cuales se requiere el desplazamiento de patrullas navales de superficie, aeronaves y hasta submarinos a la zona en donde se sospecha que operan estas embarcaciones sospechosas, exponiendo a altos riesgos a los tripulantes de las fuerzas de seguridad y con costos millonarios del presupuesto nacional que proviene de los aportes de los ciudadanos argentinos.

La República Argentina, como miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI), es parte del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (Convenio SAR), aprobado por Ley Nacional Nº 22.445/81. El Convenio SAR brinda un sistema internacional para las operaciones de búsqueda y salvamento y obliga a sus partes a garantizar la toma de medidas para la creación de servicios de búsqueda y salvamento adecuados en sus aguas costeras.

De esta manera, Argentina es responsable de las operaciones de búsqueda y salvamento (SAR) en el área de nuestra Zona Económica Exclusiva (ZEE), y más allá de la misma hasta los 10° de longitud Oeste, cubriendo una superficie mayor a los 14 millones de km². Asimismo, es competencia de la Armada Argentina la coordinación de la búsqueda y rescate, mientras que la representación de nuestro país ante la OMI es ejercida por el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto.

Existe una alta concentración de actividad pesquera en aguas internacionales por fuera de la milla 200 de la Zona Económica Exclusiva Argentina, dentro del área SAR que le corresponde a nuestro país, así como un considerable tránsito de embarcaciones de todo tipo como regatas, cruceros, cargueros, embarcaciones de recreación e investigación, entre otros.

Se trata de una problemática identificada y que puede estar asociada a recientes eventos de colisiones y hundimientos de embarcaciones pesqueras en la región. En 2015, el buque pesquero Hsiang Fu Chun de pabellón taiwanés, resultó en hundimiento apenas arribaba al caladero del Atlántico Sur, operaba con su AIS desactivado y el saldo fue de 49 muertes². En 2018, se hundió el Dorneda, pesquero de pabellón español, registrándose la pérdida de uno de sus tripulantes³. En 2019, el buque Pesca Vaqueiro, de pabellón español, que navegaba con el AIS desactivado colisionó con la embarcación Zhong Yuan Yu 11, de pabellón chino, esta última hundiéndose sin reportar víctimas⁴.

² <https://wrecksite.eu/wreck.aspx?235725>

³ <https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2019/02/15/tripulacion-barco-vigo-ilesa-tras-choque/00031550245790428587826.htm>

⁴ <https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2019/02/15/tripulacion-barco-vigo-ilesa-tras-choque/00031550245790428587826.htm>

Los registros de incidentes con hundimientos, colisiones, y pérdida de vidas en una zona con tan elevado tránsito marítimo revisten un carácter de alto riesgo, el cual debe ser minimizado mediante la utilización de todos los recursos humanos y tecnológicos al alcance de los estados de bandera y armadores responsables. No sólo se pone en riesgo la vida de los tripulantes de embarcaciones pesqueras, sino también de todo tipo de tránsito marítimo recreativo o de transporte no relacionado con la pesca.

Argentina como estado responsable de la seguridad y las acciones SAR en la zona correspondiente se ve expuesto a tener que tomar acciones de rescate que podrían prevenirse de hacerse una utilización adecuada del AIS.

Por otro lado, con respecto a los subsidios a la sobrepesca y la pesca ilegal, es importante destacar que, de acuerdo a estudios científicos, más de la mitad (54%) de las operaciones de las flotas pesqueras de aguas distantes sólo son redituables debido a los subsidios distorsivos proporcionados por sus estados, este porcentaje aumenta si se tiene en cuenta el 'subsidio' encubierto de utilizar mano de obra semi-esclava⁵.

Todas las naciones miembro de la ONU se comprometieron en 2015, a través de los Objetivos para el Desarrollo Sostenible, a prohibir los subsidios a la pesca destructiva y la pesca INDNR⁶. El plazo para el cumplimiento del Acuerdo fue dispuesto para 2020, pero retrasos en las negociaciones han llevado a que su definición se retrasara un año más.

Debido a los subsidios económicos, a la mano de obra esclava, a la descarga en barcos nodriza o 'reefers' y en puertos sin controles ni trazabilidad, los costos de operación de estas flotas son tan bajos que influyen artificialmente en los precios de mercado internacional, afectando seriamente el empleo y la economía de los países que cumplen con regulaciones y controles.

La pesca furtiva y subsidiada reviste una amenaza para la biodiversidad marina, para la economía nacional y para el empleo de miles de familias argentinas empleadas por la industria pesquera nacional⁷.

Teniendo en cuenta que la República Argentina es el estado costero más afectado por regulares incursiones de pesca ilegal de pesqueros embanderados por dichos estados, y que mediante los subsidios estatales se sostienen las operaciones, los estados de pabellón son socios de las actividades que incluyen incursiones de pesca ilegal.

Comprobándose asimismo que las embarcaciones que manipulan sus sistemas AIS para ocultar actividades ilícitas y que han sido detenidas por pesca ilegal, luego de ser liberadas no han recibido reprimenda de su estado de bandera, ni a sus capitanes ni a sus armadores, y que luego de ser liberadas, han continuado recibiendo los subsidios, es evidente que hay una complicidad expresa de parte de los estados de China, Corea del

⁵ <https://advances.sciencemag.org/content/4/6/eaat2504>

⁶ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

⁷ <https://www.eldestapeweb.com/sociedad/economia/milko-schvartzman-y-la-pesca-ilegal-en-argentina-si-no-se-frena-la-catastrofe-sera-ambiental-y-economica--20216516560>

Sur, Taiwán, y la Unión Europea, en la violación de la soberanía Argentina y la depredación del ecosistema del Atlántico Sur.

Tan sólo en los últimos cinco años, se han capturado diez embarcaciones pesqueras ilegales, subsidiadas y con transmisores de AIS desactivados de los siguientes países: seis chinas, una española, una coreana y una portuguesa⁸, esto sin contar los casos en los que los pesqueros ilegales de estos países lograron escapar⁹. Ningún país de Sudamérica sufre la pesca ilegal como Argentina. Para revertir un problema creciente es necesario que se ejerza soberanía y una política exterior activa.

El Poder Ejecutivo debe utilizar las herramientas jurídicas y diplomáticas disponibles para terminar con la pesca INDNR, además de explorar nuevas estrategias que brinden una solución a la problemática. Como representante de la política exterior de nuestro país, el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto debe accionar ante una situación tan manifiesta a través de todas las medidas disponibles.

Es por ello que, de manera urgente, se debe realizar una citación formal y pública a los representantes diplomáticos de estos países, con el objeto de informar del problema y exigir que su estado cumpla con las mínimas condiciones de seguridad a la navegación y transparencia de sus operaciones pesqueras al borde del Mar Argentino y en todo el área SAR del Atlántico Sur, asegurando que todas sus embarcaciones mantengan encendido permanentemente el AIS, y que mantengan una distancia de seguridad desde el límite de la ZEE Argentina hacia aguas internacionales, para evitar posibles incursiones de pesca ilegal.

En línea con todo lo expuesto es que solicitamos la inmediata acción y respuesta del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, en su carácter de representante ante la OMI, con el objeto de exponer oficialmente ante el organismo la necesidad de que los estados involucrados se comprometan a subsanar esta situación que reviste alta peligrosidad para la navegación y que asimismo amenaza nuestra soberanía y recursos marinos como estado ribereño.

En consecuencia, este reclamo al Poder Ejecutivo nacional tiene por objeto el cumplimiento de tratados internacionales para salvaguardar la vida humana en el mar y preservar los recursos pesqueros en nuestros espacios marítimos y en alta mar porque son la fuente de seguridad alimentaria de la humanidad en el futuro. Con la convicción de su trascendencia y necesidad, presentamos esta iniciativa parlamentaria para su debate y su aprobación por esta Cámara.

Mariana Zuvic
Juan Manuel López

⁸ <https://www.argentina.gob.ar/prefecturanaval/resumen-operativo/buques-capturados>
<https://revistapuerto.com.ar/2020/05/el-potero-chino-ilegal-llevaba-300-toneladas-de-calamar/>

⁹ <https://revistapuerto.com.ar/2020/04/95-barcos-pescando-ilegalmente-en-el-mar-argentino/>

Maximiliano Ferraro
Paula Oliveto
Mariana Stilman
Héctor Flores
Ruben Manzi
Alicia Terada
Carolina Castets
José Manuel Cano
Gustavo Hein
Gustavo Menna
Héctor Stefani