

La Cuestión de la Milla 201: La pesca de especies migratorias fuera de la ZEE argentina

Publicado en www.nuestromar.org

La República Argentina posee una de las Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) de mayores dimensiones en el mundo. Dentro de ella, se realiza pesca comercial de variadas especies, de distinto valor de mercado. Algunas de ellas son altamente migratorias, es decir que, durante su ciclo de vida, transitan, egresan o ingresan a la ZEE. Las dimensiones de nuestra Plataforma Continental, donde se reproduce la mayor cantidad de vida marina, que en muchos casos excede las 200 millas marinas de la ZEE, es lugar propicio para que se desarrollen sus ciclos vitales.

En nuestro caso particular, la merluza hubbsi y el calamar illex, de gran valor comercial, entre otras especies que mencionaremos en este artículo, son capturados fuera de nuestra ZEE, en su inmediata proximidad, sin el debido control nacional y sin regulaciones que protejan los recursos.

Esta práctica, consecuencia de variados factores que analizaremos más adelante, provoca grandes perjuicios a nuestro país, comenzando por pérdidas de exportaciones pesqueras por valor de U\$S 600 millones anuales y continuado con otros perjuicios que detallaremos en su momento, pero cuyo factor más grave, podemos adelantar, es una evidente renuncia a ejercer los derechos soberanos en un lugar de gran sensibilidad nacional.

Aspectos políticos y legales

La Argentina, por Ley 23.968 que fija las líneas base sobre las cuales se calculan las 200 millas de la ZEE, en su artículo 5° establece que “las normas nacionales sobre conservación de los recursos se aplicarán más allá de las 200 millas marinas sobre las especies de carácter migratorio o sobre aquellas que intervienen en la cadena trófica de las especies de la zona económica exclusiva. Sin embargo, no se está cumpliendo con esta norma nacional.

Nuestro país es signatario de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), Ley 24.543, y se ha comportado siempre dentro de su plexo legal, ordenando sus pesquerías en un todo de acuerdo con esta Convención.

El Artículo 64 de la CONVEMAR detalla cómo proceder en caso de que las especies altamente migratorias afecten las jurisdicciones de varios países ribereños.

Orientado por este artículo y a instancias de la Cancillería Argentina, nuestro país fue signatario del Acuerdo de Nueva York de 1995, relativo a la conservación y ordenamiento de las poblaciones de pesca transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios. Este acuerdo fue ratificado por la Argentina y aprobado por el Congreso Nacional mediante la Ley 25.290 del 13 de julio de 2000.

Por razones que se desconocen, la Cancillería Argentina no depositó el instrumento de ratificación ante el Secretario General de las Naciones Unidas. Las autoridades argentinas han reglamentado la pesca fuera de la ZEE, pero solamente para barcos de pabellón argentino.

En años recientes nuestro país modificó la Ley 24.922, Régimen Federal de Pesca, mediante la Ley 26.386, con el propósito de desalentar a empresas o grupos económicos con actividades en Argentina que estuvieran realizando pesca en la jurisdicción argentina sin permisos otorgados por nuestra autoridad de aplicación.

Malvinas

Los problemas sobre la cuestión de la Milla 201 tienen una estrecha relación con el conflicto que nuestro país mantiene con el R. U. de Gran Bretaña e Irlanda del Norte por la soberanía de las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur.

En efecto, las autoridades de ocupación de las Islas Malvinas han establecido unilateralmente dos zonas de conservación y control pesquero, que se sobreponen a nuestra ZEE.

En esta dirección, han otorgado permisos de pesca, no sólo dentro de estas zonas unilateralmente declaradas, sino también para la pesca de especies transzonales fuera de las 200 millas de la ZEE.

La Unión Europea reconoció en su Constitución a las Islas Malvinas como parte de sus territorios, al ser un dominio de uno de sus miembros.

Los recursos

Los recursos altamente migratorios que son pescados fuera de la ZEE son en gran medida la merluza común (*Merluccius Hubbsi*) y el calamar (*Illex Argentinus*). Otras especies que deben tenerse en cuenta son el calamar loligo, la merluza de cola (Hoki), la nototenia (*Patagonotothen ramsayi*) y el granadero. También se pesca allí la merluza negra (*Dissostichus Elleginoides*) especie controlada por la Convención para la Conservación de Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA o CCAMLR).

Quedan afuera de este estudio las especies bentónicas de la plataforma continental entre las millas 200 y 350, que son de exclusiva soberanía de nuestro país y deben ser adecuadamente estudiadas aún.

Los actores

Los países que tienen alguna injerencia en esta cuestión son Argentina, el RU de Gran Bretaña y Uruguay, en distintos grados de participación.

Las flotas pesqueras que operan fuera de la ZEE argentina sobre especies transzonales provienen mayoritariamente: La Unión Europea (en especial barcos españoles, aunque hay de otros países como Portugal), la R. P. de China, Corea del Sur, Japón, Rusia, Chile y Taiwán. Estas son las más significativas, aunque pueden presentarse embarcaciones de otros Estados de abanderamiento, como Belice o Panamá. Las flotas alcanzan entre 250 y 300 barcos pesqueros y de apoyo de distinto tipo. Este dato no está relevado de manera actualizada.

UE. España

La flota española que opera en la Milla 201 pesca fundamentalmente calamar loligo, merluza austral, nototenia y merluza negra. Son, en su mayoría, buques arrastres, en cantidad aproximada de 12 unidades, bajo ban-

dera española. Estos barcos tienen permisos de pesca de Malvinas.

Otros barcos de este país enarbolan el pabellón de las islas, no reconocido como Estado legal de abanderamiento. Pescando con permisos de Malvinas, España se asegura más de 500 tripulantes activos (que no tendrían trabajo en Europa) y capturas de más de 100 mil toneladas por año, que representan unos 200 millones de euros. Las empresas españolas con licencias de los isleños son las mismas que, bajo el manto legal de «sociedades mixtas», tienen también licencias argentinas.

Las capturas se exportan desde buques frigoríficos que reciben su carga en alta mar o desde Uruguay hacia la Comunidad Europea, con lo cual compiten con nuestras capturas en el mismo mercado y sin pagar un centavo al fisco nacional.

China

La flota china que opera en la Milla 201 está compuesta, principalmente, por buques poteros (jiggers) dedicados a la pesca del calamar illex. Carecen de todo permiso, tanto argentino como de Malvinas.

En años recientes, la Argentina autorizó a una flota de 20/30 buques de esta bandera a operar a “casco desnudo” (un eufemismo para indicar que algún tripulante eventualmente es argentino), tanto en la ZEE como fuera, más allá de la milla 200.

Estos buques pueden acceder a servicios portuarios y logísticos nacionales (en Puerto Madryn) e incluso pueden obtener reembolsos por puertos patagónicos al sacar su producción desde ellos. Han disfrutado de la “vista gorda” de SENASA.

Corea del Sur

Es otro de los países que opera en la Milla 201. Lo hace con permisos de Malvinas. Corea ha firmado un acuerdo de cooperación con Uruguay y opera libremente desde el puerto de Montevideo donde, de tanto en tanto, uno de sus buques sospechosamente se incendia mientras está amarrado.

Taiwán

La flota de barcos de Taiwán opera con permiso de Malvinas. Sus buques tienen casi el 30% de los permisos otorgados por los isleños.

Argentina

La problemática pesquera argentina está afectada por los siguientes actores internos:

- Subsecretaría de Pesca y Acuicultura de la Nación
- Empresas Pesqueras

- Consejo Federal Pesquero
- SENASA
- Aduana
- Provincias Marítimas
- INIDEP
- Puertos y Vías Navegables
- Prefectura Naval Argentina
- Armada de la República Argentina

Más allá del Régimen Federal de Pesca, el Estado argentino no ha logrado coordinar una política racional y coherente. Se dictan y se modifican leyes que no se hacen cumplir.

La pesca en Malvinas con permisos del gobierno isleño es considerada ilegal. La Ley de Pesca sanciona a las empresas y grupos empresarios que operan en aguas argentinas sin el permiso argentino. Esto involucra a aquellos que lo hacen en la zona de conservación pesquera de Malvinas, establecida unilateralmente por los británicos. Las empresas que operan en Argentina y que tienen relación con esos grupos empresarios o empresas que violan la ley argentina son susceptibles de sanciones.

Aunque algunas han tomado los recaudos administrativos para burlar la ley, se han manifestado casos que “misteriosamente” no han sido sancionados. Aun existiendo denuncias concretas, como la del caso de Juan Benegas que, siendo gerente de operaciones de una de esas empresas, recibió un email de la casa central en el que se advertía de “dejar que los colegas argentinos lo vieran”, reseñando las actividades de un buque de su grupo empresario en la zona de Malvinas. Esto fue denunciado ante las autoridades nacional y provinciales.

Los medios con que cuenta la Armada, fuerza que debería actuar en la ZEE y la Milla 201, son insuficientes para cubrir la inmensidad del mar, que sólo en la ZEE al Norte de la Tierra del Fuego cuenta con 1 millón de kilómetros cuadrados. Buques, aviones y helicópteros, hoy sumamente deteriorados y envejecidos, son necesarios para cumplir ese rol en defensa de la soberanía en la alta mar.



La Prefectura Naval Argentina aporta algunos de sus buques y aeronaves para esta tarea, en un doblamiento de esfuerzos con la Armada.

RU de Gran Bretaña

Mantiene el control de las islas y sus aguas circundantes. Ha declarado dos zonas de control de pesca, la Falklands Inner Conservation Zone (FICZ) y la Falklands Outer Conservation Zone (FOCZ), mediante las cuales ordena su pesquería.

Ha otorgado permisos de pesca a 20 años y no mantiene contacto con las autoridades argentinas. Los organismos intervinientes promovidos por los ingleses son la South Georgia and the South Sandwich Islands Fisheries, la Comisión de Pesca del Atlántico Sur (CPAS) y la South Atlantic Fishing Commission (SAFC). Dichos organismos no tienen reconocimiento internacional.

Uruguay

Tiene una postura ambigua frente al problema, debido, tal vez, a la falta de coherencia política argentina.

Por un lado, firma acuerdos con Corea para que sus barcos operen en los puertos orientales, mientras que, a la vez, y por solidaridad con Argentina, prohíbe la operación de buques con la bandera de Malvinas.

Otros actores

Las flotas que operan fuera de la ZEE necesitan apoyo logístico, y este es manejado por proveedores de servicios logísticos en el mar, que se encuentran perfectamente identificados. Estos buques, que ofrecen víveres, combustible, repuestos, sanidad y otros apoyos a los buques que no pueden ingresar a los puertos nacionales, operan desde Montevideo y Puerto Argentino (Stanley).

Este procedimiento va en detrimento de las flotas nacionales, que deben traer gran parte de sus capturas para ser procesados en tierra, dando trabajo a muchas personas y con menos posibilidades de evadir al fisco.

Investigación pesquera

Vienen a investigar de España, Estados Unidos, Alemania y Canadá, pero nuestros barcos de investigación pesquera, obsoletos y mal mantenidos, están amarrados a muelle.

Balance económico

Se pierden 600 millones en exportaciones.

Perjuicios por la falta de control

- Efecto fuertemente negativo para la industria local.
- Falta de soberanía y muestra de desinterés nacional por el mar.
- No se preservan las especies.
- Se dañan los recursos.
- Bajan los precios de los mercados.
- Trabajo esclavo.

Sugerencias a modo de plan de acción:

- La situación en el área adyacente es incierta por el número variable de buques y de países que allí pescan, los cuales son conocidos por los patrullajes de Armada y Prefectura, pero desconocemos los volúmenes de captura y el respeto por las normas internacionales de pesca responsable y de los derechos de los trabajadores, que, en caso de los buques asiáticos muchas veces son sometidos a condiciones de trabajo esclavo. Debemos monitorear esa flota y conocer sus descargas y modos de operación.
- Incrementar vigilancia y control. Patrullajes con aviones y buques especializados.
- En el caso del calamar, la pesca en el área adyacente posiblemente hoy duplique la pesca en nuestra ZEE, lo cual constituye una competencia desleal que destruye la economía de la flota potera argentina.
- Existe una real necesidad de adoptar a la brevedad y antes de cualquier tipo de arreglo, medidas de conservación en el área adyacente, para eso es necesario contar con datos científicos ciertos de la situación de los recursos.
- Hemos visto que países como España se interesan seriamente en la evaluación de estos últimos y financian campañas exploratorias, mientras nuestros buques de investigación están ausentes de dicha área.
- Debemos depositar el instrumento de ratificación del Acuerdo de Nueva York aprobado por Ley 25.290, y complementarlo, como está previsto en el artículo 43 del Acuerdo, con una declaración sobre la disputa con el Reino Unido por la posesión y la soberanía de las Islas Malvinas.
- No permitir el tránsito por el país de mercaderías pescadas ilegalmente (SENASA).
- Debería existir una política definida sobre la pesca en el área adyacente que premie a los buques argentinos que vayan a pescar en dicha área por medio de incentivos que van desde el cómputo de la parada biológica mientras pesquen en esa zona, hasta beneficios como el no pago de derechos (retenciones) sobre las exportaciones de capturas de dichas áreas y beneficios sobre los aportes previsionales mientras se opere ahí. De esa manera, podríamos competir con la flota extranjera y hacer presencia, que será muy importante como derecho adquirido a futuro.
- Referente al tratamiento a los buques que operen en la milla 201 por fuera de un acuerdo con la Argentina, se debería denegar todo acceso a puerto que no fuera por causas humanitarias y prohibir los desembarques, trasbordos en aguas argentinas. Asimismo, se debería prohibir el uso de los servicios portuarios, como el reabastecimiento de combustible, el suministro y las reparaciones.
- Influir sobre los países que prestan apoyo a esta flota solicitándoles que se niegue apoyo a aquellos buques que no cumplan con las normas de FAO y de la Organización Internacional del Trabajo.
- Regular la pesca en la Milla 201 para buques nacionales y extranjeros.
- Emitir Medidas de conservación.
- Recursos vivos bentónicos.
- No pagar a los charreados chinos reembolsos por exportaciones por puertos patagónicos.
- Denuncia de la Constitución de la UE por el tema Malvinas. ■

Plataforma Continental: entre la celebración legítima y el efectismo

Publicado en www.nuestromar.org

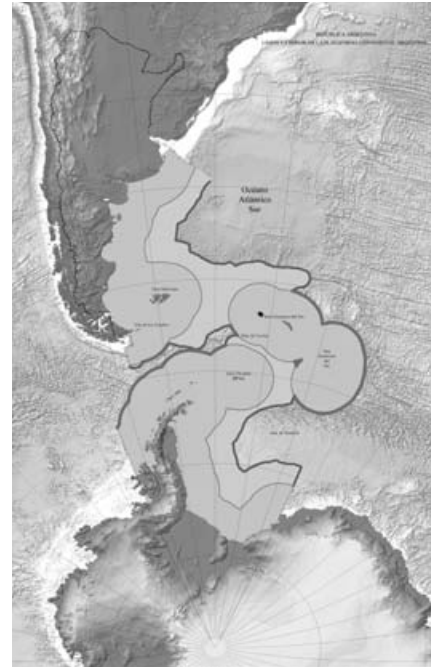
En un encuentro celebrado en el Palacio San Martín durante la mañana del lunes 28, el Gobierno efectuó una presentación del límite exterior de la plataforma continental argentina, al culminarse exitosamente una parte del largo y complejo proceso tendiente a definir límites “definitivos y obligatorios”, según lo establecido por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). La complejidad del tema y cierto descuido en la presentación de la información contribuyeron a generar interpretaciones erróneas y triunfalistas que se han venido difundiendo en medios de prensa durante las últimas horas.

En efecto, se ha creado la inexacta idea de que el país ha “sumado” algo más de 1.700.000 kilómetros cuadrados adicionales de plataforma continental merced a un “fallo” de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC) de la ONU. En rigor, la favorable respuesta de la Comisión –que no es un “fallo”– se refiere a apenas una fracción mínima de tamaño superficie.

Los antecedentes

Haciendo un poco de memoria, podrá recordarse que el 21 de abril de 2009 –y tras más de diez años de responsables y complejos trabajos científicos desarrollados durante diferentes gobiernos–, Argentina presentó en la sede de la ONU ante la CLPC, la información sobre los límites de su plataforma continental más allá de las 200 millas marinas de sus costas, determinados según los criterios establecidos en el Art 76 de la CONVEMAR. Lo hizo, según lo narró oportunamente NUESTROMAR, “dentro de los plazos estipulados, y con la profundidad y rigor técnicos que tan seria –y compleja– elaboración merecen”.

La presentación argentina incluyó el límite exterior de la plataforma continental correspondiente al total del territorio argentino, tanto en su porción continental como insular –incluidas Islas Malvinas, Geor-



gias del Sur y Sandwich del Sur– y también al de la Antártida Argentina.

Dicha propuesta de delimitación arroja un total de 1.782.000 km² “adicionales” de plataforma, esto es, plataforma que se extiende más allá de las 200 millas marinas medidas desde las líneas de base (la costa).

Una vez entregada la propuesta, y siempre de acuerdo con las estipulaciones de la CONVEMAR, correspondió a la CLPC el examen de los datos e información presentados, a efectos de comprobar que los resultados se ajustaran efectivamente a las pautas del Art. 76. El proceso de análisis por parte de la Comisión es interactivo con el Estado ribereño y puede demandar una considerable cantidad de reuniones aclaratorias y de discusión de los aspectos técnicos de la presentación.

Ya efectuado el examen de la presentación, la Comisión puede formular recomendaciones al Estado ribereño, sobre cuestiones que se estime deban modificarse. El Estado ribereño, puede aceptar dichas recomendaciones o reformular su propuesta y hacer una nueva presentación en un plazo razonable. Cuando el estado ribereño determine los límites sobre la base de las recomendaciones de la CLPC, estos serán considerados “definitivos y obligatorios”.

Lo que ha ocurrido días atrás – el 11 de marzo– es que la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC) de la ONU, adoptó por consenso (sin votos en contra) las recomendaciones producidas como re-

sultado del examen de una parte de la presentación argentina, que abarca solamente la porción norte de la plataforma (correspondiente con el litoral bonaerense y norpatagónico hasta la altura aproximada del Golfo San Jorge) y un pequeño sector al sur de Tierra del Fuego.

El resto de la presentación argentina no fue considerado por la Comisión, en virtud del propio reglamento de la CLPC, que establece que “en casos en que haya una controversia territorial o marítima, la Comisión no examinará ni calificará la presentación hecha por cualquiera de los Estados parte en esa controversia”. Por ello, y ya en septiembre de 2009, la Comisión había determinado que, de acuerdo con el reglamento, no se hallaba en condiciones de examinar ni de calificar la parte de la presentación que se refería a los espacios marítimos de las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, ni a la plataforma continental perteneciente a la Antártida. En síntesis, la Comisión (CLPC) sólo analizó la propuesta de delimitación presentada por la Argentina en una fracción de su “plataforma ampliada”, que no superaría el 20% de los anunciados 1,7 millones de km².

Datos positivos

Varios fueron los aspectos positivos del proceso hasta aquí desarrollado, que fueron apropiadamente destacados durante la presentación ofrecida en el Palacio San Martín ante autoridades nacionales, invitados especiales y representantes de la prensa.

Entre otros, cabe destacarse el reconocimiento de la Comisión de la ONU –integrada por expertos internacionales– a la excelencia del trabajo y los argumentos presentados y defendidos por los especialistas argentinos, integrados en la Comisión del Límite Exterior de la Plataforma Continental Argentina (COPLA), que realizaron un trabajo digno del mayor encomio. La complejidad técnica de la tarea y la utilización de todos los criterios y restricciones estipulados en la CONVEMAR hicieron del argentino un *leading case*. La consistencia del trabajo realizado permitió así arribar a un resultado con mínimos cambios respecto de la presentación original.

La tarea habría permitido, asimismo, avanzar significativamente en el conocimiento geológico del margen continental, así como en la apreciación de sus potenciales recursos.

Un resultado no menor es el referido al reconocimiento, por parte de la CLPC, de la existencia de una “disputa de soberanía” en torno a las islas Malvinas,

Georgias del Sur y Sandwich del Sur, que el Reino Unido pretendió desconocer.

Por otra parte, todo el desarrollo hasta aquí alcanzado –la creación de COPLA, el apoyo y financiamiento para su trabajo técnico, el involucramiento de las distintas instituciones participantes–, en un proceso que lleva más de 20 años, ha demostrado que es posible encarar empresas trascendentes de manera coherente e ininterrumpida, más allá del signo político de los gobiernos y las dificultades coyunturales.

Los pendientes más acuciantes

Sin disminuir en un ápice los genuinos motivos de orgullo que dieron lugar al tono celebratorio de la reunión de este lunes, es imprescindible advertir, con idéntico rigor, que la cuestión marítima continúa esencialmente fuera de la agenda nacional.

Presentaciones como la desarrollada, deberían enfatizar mucho más explícitamente el hecho de que la mayor parte de nuestros espacios marítimos se encuentran en situación de disputa, con límites que están lejos de obtener la aceptación internacional que los convierta en “definitivos y obligatorios”. Es precisamente en el mar, donde nuestra soberanía es cuestionada y disputada de manera sistemática. Sin embargo, y a pesar de tamaño riesgo, seguimos careciendo de una política oceánica nacional que establezca objetivos, políticas y principios básicos, así como mecanismos de coordinación para orientar el accionar coherente de las distintas autoridades y actores del vasto, vacío y descuidado escenario marítimo nacional.

Y si cabe celebrar la continuidad en la tarea de la delimitación de la plataforma continental, no podemos menos que lamentar la volubilidad de nuestras políticas en relación con “la cuestión Malvinas”, así como la inconstancia en la presencia en el espacio marítimo antártico.

Del mismo modo, es hora de dejar el “párrafo de ocasión” sobre los recursos marinos del lecho y el subsuelo para encarar iniciativas concretas y continuas en materia de exploración y eventual explotación de aquellos.

Es de esperar, al menos, que las nuevas dirigencias comiencen por advertir y reconocer que el país necesita un cambio profundo en esa anodina aproximación a la problemática marítima con la que venimos actuando desde hace ya demasiadas décadas.

(Fundación NUESTROMAR) ■