

ejercen funciones en el ámbito marítimo y portuario» (sic) y que, por medio de ésta, se establezcan «los lineamientos a seguir durante el próximo quinquenio (2022-2026) (NdA: dos años después de iniciado el plan quinquenal), con el objetivo de garantizar que el Estado Argentino cumpla con sus obligaciones y responsabilidades derivadas de los instrumentos obligatorios de la Organización Marítima Internacional (OMI)...» (sic), cuestión que es inherente al P.E.N. a través de la Ley 22.520 y a la misión y funciones de cada una de las secretarías y, mucho menos es posible, que la Nación se ajuste a cumplir obligaciones de un “Estado rector de puerto”, que la Argentina no ratificó.

Dice al respecto la OMI: “Los diferentes Estados considerarán el presente código de conformidad con sus propias circunstancias y sólo deberían estar obligados en cuanto a la implantación de los instrumentos en los que sean Gobiernos Contratantes o Parte” [A.1070 (28) Código III], obligación que es absolutamente contraria a los intereses nacionales, al cuidado de su soberanía marítima e insular y, a la explotación autónoma de los puertos y sostenibilidad de los recursos.

No puede llamarse pomposamente “ESTRATEGIA MARÍTIMA NACIONAL” a un simple instrumento de coordinación de obligaciones; además, que previamente no se ha definido cuál es la estrategia para garantizar la soberanía argentina en la jurisdicción marítima; muy particularmente en la materia de seguridad y, protección del medio marino a que refiere la Res. A.1070 (28) del Código III de la OMI, cuando los británicos extraen ilegalmente a través del otorgamiento de licencias igualmente ilegales 250.000 toneladas anuales de recursos pesqueros en Malvinas y unos 500 buques chinos, coreanos, taiwaneses y españoles extraen otras 700 mil toneladas de recursos migratorios originarios de la ZEE en alta mar.

En ambos casos, produciendo un lamentable desequilibrio del ecosistema marino, que suele ir acompañado de trabajo esclavo, inseguridad laboral en el mar y tráfico de narcotráfico, como

ha sido reiteradamente denunciado. Del mismo modo, la Res. A.1067 (28) del Código III solo tiene por finalidad *“describir el objetivo, principios, alcance, responsabilidades y aspectos relativos a la creación de capacidad de la auditoría de un Estado Miembro de la OMI”*.

La OMI es un organismo de las Naciones Unidas, con sede en Londres, que tiene como función *promover la cooperación entre los Estados y las empresas de transporte marítimo*, para contribuir a mejorar la seguridad marítima y, evitar la contaminación marina, a través de Convenios Internacionales entre los que se destacan el *“La seguridad de la vida humana en el mar”* (SOLAS, 1974, enmendado); *“La prevención de la contaminación de los buques”*, 1973, mod. en 1978 y 1997 (MARPOL); *“La formación de gente de mar”*, 1978, mod. 1995/2010; *“La búsqueda y salvamento marítimos”*, 1979 (SAR); *“La represión de actos ilícitos contra la seguridad de navegación marítima”*, 1988/2005 (SUA); *“La prevención de abordajes”*, 1972 y, varios más.

Urgida, por cuanto la OMI, dice, habría de realizar una auditoría a nuestro país entre el 30 de septiembre y el 9 de octubre del presente año, la Cancillería dicta la Res. 230 el 31 de agosto; a treinta días de las hipotéticas auditorías y, refiere, que han prestado conformidad *“la Prefectura Naval Argentina; la Armada Argentina; el Servicio de Hidrografía Naval; el Servicio Meteorológico Nacional; la Junta de Seguridad en el Transporte; la Subsecretaría de Puertos del Ministerio de Transporte; habiéndose obtenido la adhesión formal de los organismos competentes”* sin precisar cuales y de *“las áreas con competencia relevante de esta Cancillería”*, tomando intervención, entre ellas, *“la Coordinación de Política Oceánica del Atlántico Sur de la Secretaría de Malvinas, Antártida y Atlántico Sur; la Dirección de Asuntos Ambientales, la Dirección de Seguridad Humana, Innovación y Asuntos Tecnológicos Internacionales y la Dirección de Seguridad Internacional, Asuntos Nucleares y Espaciales de la*

Secretaría de Relaciones Exteriores y, la Dirección General de Asuntos Jurídicos.»

Aunque, es muy llamativa la ausencia de aprobación por parte del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas (su Comando Conjunto Antártico y Comando Operacional); la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca y, de los Ministerios de Desarrollo Ambiental; Defensa y Seguridad de la Nación, quienes debieron expedirse en lo inherente seguridad marítima y, protección del medio marino que trata la OMI, más allá de su posterior intervención -que se indica- en la tarea ejecutiva y de formación de recursos.

Se omitió también el dictamen del *“Consejo Nacional de Asuntos relativos a las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sándwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes”*, creado por Ley 27.558 e integrado por el presidente de la Nación, senadores y diputados del poder legislativo, el gobernador de Tierra del Fuego, académicos del derecho internacional y representantes de los ex Combatientes de Malvinas que, entre otras funciones, están la de diseñar políticas de Estado y colaborar en las cuestiones de soberanía, por lo tanto, su opinión al respecto es insalvable. No nos llama la atención, en tres años este Consejo no elaboró una sola propuesta relevante.

Con todo respeto, el Anexo I, que suscribe el director general de la Consejería Legal de Cancillería, escribe solo enunciados; el alcance de lo que llama Estrategia *“se limita al planteo de los lineamientos necesarios”* (sic) y no logra siquiera ser un *“Manual de Misión y Funciones y, de coordinación y ejecución de Procedimientos”* y, por supuesto, **no puede denominarse “Estrategia Marítima Nacional”, porque ni siquiera hace referencia alguna a la jurisdicción argentina, a la D.T.P. de la Constitución Nacional; al Art. 2º de la Ley 24.543 de ratificación de la Convención del Mar (CONVEMAR); a los art. 4º, 5º; 21º a 23º de la Ley 24.922 y muy especialmente, a las leyes de Defensa**

Nacional 23.554 y de Seguridad Interior 24.059 y, el Decreto 457/21 que junto al P.E.N. suscribieron los entonces Jefe de Gabinete y de Relaciones Exteriores.

Este documento, en el mejor de los casos, con la corrección de las omisiones que referimos, podría denominarse como en alguna parte del Anexo se indica: **Normas “para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI”**; aunque, en los hechos, se limita a indicar quienes son los organismos que intervienen y recordar que los recursos humanos deben capacitarse; cuestión, que cualquier organismo público debería, desde siempre, estar ejecutando.

¿Y qué estrategia tiene la Argentina respecto a que la OMI pudiera convalidar al RUGB en los territorios marinos argentinos en el Atlántico Suroccidental y sobre el puerto de Malvinas? ¿Y es posible que haya una estrategia de la Armada compatible con la OMI sobre las aguas ocupadas? ¿cómo se verificarían los buques procedentes de Malvinas con productos argentinos capturados ilegalmente? ¿puede tratarse de igual forma la jurisdicción argentina que la internacional y los espacios ocupados en forma prepotente por el RUGB? Sobre estas cuestiones esta Resolución de la Cancillería no emite una sola estrategia.

El citado Decreto 457/21 ya indica que es voluntad política *“explicitar los principales lineamientos del nivel Estratégico Nacional, en particular, la concepción y el posicionamiento estratégico que seguirán orientando y conduciendo las cuestiones relativas a la Defensa Nacional”* y que *“el Cono Sur se encuentra en una dinámica compleja de redefinición de sus mecanismos de cooperación e integración regional... el fortalecimiento del diálogo constructivo y la coordinación con nuestros vecinos continuarán siendo prioridades estratégicas de Argentina”*.

No puede omitirse a la hora de elaborar una “Estrategia Marítima Nacional” que la Argentina tiene invadidos o en

disputa con el Reino Unido de Gran Bretaña, unos 5.497.178 Km², derivados de 1.639.900 Km² ocupados de territorio marítimo e insular; 2.426.911 Km² de territorio continental y marítimo Antártico y 1.430.367 Km² de plataforma extendida derivada de la Ley 27.557, ya que el dictamen de la Comisión de Límites solo recomendó la aprobación de 351.633 Km² del total reclamado por Argentina, por aplicación del Art. 76º 5 de la CONVEMAR. Por lo tanto, cualquier auditoría que se apruebe deberá contemplar una estrategia relativa a estos espacios territoriales continentales, insulares y marítimos.

En cualquier caso, no se trata de *“asegurar (como dice la Res. 230 en su objetivo 1 del Anexo) la efectiva implantación de los instrumentos internacionales”* sino de compatibilizar los instrumentos internacionales ratificados a las estrategias nacionales relativas al mar y, es, en el objetivo 2, donde omite precisar la jurisdicción y responsabilidad, limitándose a indicar *“según corresponda”*. Tampoco, a la hora de *“Inspeccionar buques extranjeros”* refiere al control de la pesca ilegal que, sin dudas, es una de las razones principales de depredación y contaminación marina y transporte ilegal. Menciona genéricamente luego en el objetivo 4 *“proteger los recursos naturales en aguas de la Nación”* sin referir a los migratorios que tienen origen en la Zona Económica Exclusiva Argentina y son apoderados por buques extranjeros en alta mar y en Malvinas. Finalmente, dice, la coordinación argentina será en la sede de la OMI en Londres. Es lo más preciso que tiene esta Resolución.

Ninguna obligación contraída con la OMI puede omitir las cuestiones observadas, ni todos los organismos que deben intervenir, porque atentaría contra la soberanía nacional, las prescripciones de la Constitución Nacional y, facilitará la injerencia prepotente del RUGB en el Atlántico Suroccidental.

Cuando nos lamentamos de nuestra dependencia, recordemos a Louis Pasteur (1862): *“Nada se produce por generación espontánea”*.

✘ Dr. César Augusto Lerena , Experto en Atlántico Sur y Pesca
– Ex Secretario de Estado, Presidente Centro de Estudios para la Pesca Latinoamericana (CESPEL) Presidente de la Fundación Agustina Lerena, Autor de “Plan Nacional de Pesca. Cien acciones, efectos y la Ley de Pesca” (2023).

Ver también:

[A 50 años del Plan Trienal 1974-76 que pudo cambiar el actual atraso marítimo y pesquero](#)

[RIO NEGRO: Un modelo de incapacidad en la administración de la pesca](#)

[Capaciten al secretario de Malvinas, Antártida, y Atlántico Sur, Guillermo Carmona](#)

[MALVINAS: 41 años de entrega sin entender lo que realmente pasó en 1982](#)