Buque chileno Danstar: no es “paso inocente” rumbo a Malvinas, los “inocentes” son Milei, Quirno y Presti

Category: Nueva Investigación
escrito por César Augusto Lerena | 11/11/2026



El buque de carga **DANSTAR,** que hoy nos desafía con su posible paso por mar territorial argentino rumbo a Malvinas, fue botado en Dinamarca en 1976 y hasta 1986 navegó con la bandera de ese país bajo el nombre de **Satelith**. Seguidamente, con el nombre de **DANSTAR,** navegó con esa misma bandera hasta el 2013, oportunidad en que fue adquirido por la **Naviera Deltamar SpA** chilena y matriculado en Valparaíso.

Posteriormente, a fines de 2022, fue comprado por **Easter Island Logistics** para realizar servicios de transporte de carga hacia Rapa Nui, en Isla de Pascua. Y ahora ha sido reasignado para cubrir la ruta austral desde Punta Arenas, Chile, hacia Puerto Argentino en las Malvinas.

Se trata de un “camioncito del mar” de 1.400 toneladas de porte y 71 metros de eslora, que lleva carga paletizada, y por su tamaño compacto puede operar en muelles fluviales o de difícil acceso. Su configuración original incluye una grúa de cubierta, que le permite efectuar autodescargas en puertos pequeños o que no cuentan con infraestructura para ello.

Como para operar la ruta subantártica hacia Malvinas por un largo tiempo, ha recibido un acondicionamiento del casco con planchas de acero; sistemas de sujeción interior de las bodegas para asegurar mercancías críticas y pesadas; y actualización de sus sistemas de navegación y radiocomunicaciones; de sus equipos de posicionamiento global satelital y transpondedores AIS, y de radiocomunicación HF/VHF. Y la adecuación de sus sistemas de salvamento, balsas salvavidas, botes de rescate rápidos, y trajes de inmersión térmica obligatorios, etc.



Easter Island Naviera preveía lanzar la ruta del **DANSTAR** entre Punta Arenas y Puerto Argentino el 10 de noviembre de 2026. Pero en su viaje hacia Punta Arenas, un clima adverso lo obligó a refugiarse en Puerto Montt, y recién arribará allí

esta semana, para ingresar a los Astilleros y Maestranzas de la Armada, **ASMAR**. Por lo que se prevé que su zarpada oficial hacia las Islas Malvinas recién ocurra en diciembre.

Se busca de esta manera reactivar un canal de abastecimiento cerrado desde el 2010. Con un trayecto de 900 kilómetros a través del Estrecho de Magallanes, y un tiempo de navegación de dos días y medio. Que reduciría a la mitad el tiempo de navegación desde Montevideo, desde donde actualmente se provee a las Islas Malvinas, con la posibilidad de duplicar su frecuencia.

Easter Island Naviera descartó utilizar el Paso de Drake, optando por aguas más calmas y una ruta más corta, pero sujetas a mayor escrutinio regulatorio. Que en la práctica es también un tanteo para ver si puede de entrada establecer la ruta más corta y directa.

No es casual que esta duplicación en los servicios de abastecimiento logístico hacia las islas Malvinas sea coincidente con el anuncio de la puesta en explotación del yacimiento petrolífero Sea Lion, que requiere una aceitada logística de bienes diversos y complejos, imposible de concretar desde las islas.

Y que a su vez sorpresivamente el gobierno de Javier Milei haya desafiado al Reino Unido ante el Tribunal del Mar, pidiendo en esencia una cautelar que paralice la explotación de ese yacimiento. A los efectos de generar un incidente diplomático, que tal como lo confesó el mismo presidente Milei, derive con la intervención de EEUU, en la instauración de la oprobiosamente colonial “solución Hong Kong”. Consistente en el retroarriendo gratuito de las islas, que permita a EEUU y el Reino Unido la pacífica explotación de su petróleo, en circunstancias en las que ha perdido el control del Medio Oriente.



MALVINAS: no es humo sino defección, Milei va por la solución Hong Kong que rechazó Galtieri por colonialista

La solución Hong Kong que propugna Milei en Malvinas implicará el ejercicio de soberanía dentro de N años sobre un territorio vacío.

La controversia argentino chilena respecto del tránsito del DANSTAR

Como era de esperar, el itinerario ha encendido alertas geopolíticas, informes de inteligencia, y fricciones diplomáticas entre los gobiernos de Chile y Argentina. La partida del **DANSTAR** genera un dilema estratégico y legal centrado en dos puntos de tensión entre Argentina y Chile:

El Decreto argentino 256/2010, que exige que cualquier embarcación que transite entre puertos continentales argentinos (o que atraviese sus aguas jurisdiccionales) con destino a las Islas Malvinas, deba solicitar una autorización previa al gobierno argentino. Al no contar con este permiso,

la ruta desafía de manera directa dicha regulación. Dado que al salir del Estrecho de Magallanes rumbo a Malvinas, el **DANSTAR** cruzará la línea recta entre Punta Dúngenes y el Cabo del Espíritu Santo, ingresando así formalmente a aguas jurisdiccionales argentinas.

Entidades como la **Liga Naval Argentina** exigen detener al carguero, interpretando que transportar suministros comerciales regulares hacia las islas, desvirtúa el concepto internacional de *"paso inocente"* bajo las actuales condiciones de disputa de soberanía. A lo que se agrega la fuerte sospecha de que parte de los pertrechos o la logística que circule por este canal comercial, terminará abasteciendo el proyecto de **Sea Lion**, que ha sido declarado ilegal por el gobierno argentino.

Por su parte, desde Chile, las autoridades locales enfatizan que se trata de una iniciativa comercial entre privados y no de un acto político, descartando que sea posible la presencia de ministros en el zarpe del buque. Y tanto expertos internacionales como su canciller Francisco Pérez, argumentan que dicho decreto argentino vulnera la Convención del Mar y los Tratados de Límites de 1881, y el Tratado de Paz y Amistad de 1984.

Los cuales establecen la neutralidad perpetua del Estrecho, y garantizan su libre tránsito *"en cualquier tiempo y circunstancias"*. Pero a pesar de esta postura, Chile ha confirmado que el carguero no contará con escolta militar. Por su parte el alcalde de Punta Arenas, Claudio Radonich, defendió la reactivación de la ruta interrumpida desde 2011, y aseguró que *"bajo ningún punto de vista se puede parar este buque"*.

Por su parte el canciller argentino **Pablo Quirno** declaró públicamente que el Gobierno descarta cualquier tipo de acción violenta, ataque o abordaje contra la nave. Pero luego aclaró que el gobierno sigue vigilando muy de cerca la situación y

evalúa el estatus legal del buque. Para en una intervención reciente, reiterar el compromiso del Gobierno nacional con la libertad de navegación y el respeto al régimen de “paso inocente”.

Las acciones que generó el Decreto 256/2010

El **Decreto 256/2010** ha sido el eje de múltiples incidentes y fricciones diplomáticas desde su promulgación. El gobierno argentino, a través de la Prefectura Naval Argentina (PNA), aplicó de forma estricta las sanciones administrativas, financieras y operativas a las navieras que incumplieron con la norma:

- **Caso Thor Leader 2010:** El buque de bandera panameña fue retenido en el puerto de Campana, Buenos Aires. Transportaba tubos sin costura sospechosos de estar destinados a la perforación petrolera en Malvinas sin autorización.
- **Caso Khalijia 2011:** Buque de carga general que sufrió retraso administrativo y bloqueos indirectos de estiba en puertos de la Hidrovía, tras detectarse que había tocado puertos en las Malvinas en sus itinerarios previos.
- **Caso Mississauga 2012:** Idem.
- **Caso Anisette 2014:** El buque mercante de bandera de Malta fue interceptado y demorado en el Atlántico Sur por la Prefectura Naval Argentina, para verificar su documentación y el origen y destino de su carga con relación al decreto.

Sumado a ello Argentina por la Ley 26.659 del 2011, mantiene un “listado negativo” (bloqueo financiero y administrativo) para cualquier empresa o directivo asociado con la logística de hidrocarburos no autorizada en Malvinas. Y el reciente Decreto 868/2026 endureció estas penalizaciones aplicables a

proveedores.

La simultánea ratificación de la alianza Chile – Reino Unido

Pero además la reactivación de la ruta del **DANSTAR** está directamente vinculada con la reciente profundización de la alianza estratégica entre **Chile** y el **Reino Unido**. Aunque a nivel oficial el gobierno chileno insiste en calificar la operación del carguero como un *"acuerdo comercial estrictamente entre privados"*, el **contexto diplomático y militar reciente** demuestra una coincidencia de intereses, que va más allá de un simple intercambio logístico regional. Las claves que conectan al buque chileno con la agenda de cooperación británico-chilena se reestructuraron recientemente bajo tres ejes principales:

- **Nueva Alianza Estratégica, octubre de 2026:** Los ministros de Relaciones Exteriores de Chile y el Reino Unido firmaron un acuerdo para elevar su relación bilateral a un **"nuevo nivel de asociación estratégica"**. El marco político valida y da respaldo institucional tácito a que empresas chilenas actúen como la retaguardia comercial del archipiélago.
- **Punta Arenas como Hub Logístico:** El embajador británico en Chile, David Concar, visitó la Región de Magallanes impulsando la cooperación científica y antártica. Coincidió con la misión comercial de 40 empresarios de las Malvinas a Punta Arenas, buscando consolidar a la ciudad como el "gran supermercado" de las islas.
- **Cooperación Militar y de Defensa**: La firma británica ***Babcock*** propuso la construcción conjunta de fragatas *Arrowhead 140* en astilleros chilenos, sumado a programas de entrenamiento naval avanzados. El fortalecimiento de la defensa mutua ocurre justo cuando analistas y exautoridades chilenas discuten si la Armada de Chile

debería dar escolta militar al **DANSTAR** en caso de un bloqueo argentino.

Para los analistas internacionales y el gobierno argentino, el despliegue del **DANSTAR** no es un hecho aislado. El Reino Unido ha buscado activamente **reducir el aislamiento logístico de las islas** diversificando sus vías de acceso, que hasta ahora dependían fuertemente de rutas más largas desde Uruguay.

Al asegurar el suministro de gas, alimentos y materiales de construcción desde Chile en un trayecto de apenas 2,5 días, Londres consolida su posición en el Atlántico Sur. Esto cobra especial urgencia ante el inminente inicio de las perforaciones del megaproyecto petrolero británico Sea Lion. El cual requiere una sólida infraestructura de soporte en la región que este nuevo entendimiento bilateral facilita de manera indirecta.

La ausencia de diplomacia por parte de Argentina

Recientemente, el excanciller y exembajador en Chile **Rafael Bielsa** y el reconocido experto en relaciones exteriores Juan Gabriel Tokatlian, publicaron un artículo con título **La Argentina y Chile, un punto de inflexión.** En el cual en esencia, señalan la inacción diplomática por parte de Argentina respecto de esa problemática con Chile, afirmando en su inicio:

"Asistimos a un momento decisivo en la relación contemporánea entre la Argentina y Chile. Podemos reafirmar y profundizar los lazos de amistad y cooperación construidos a lo largo de las últimas décadas, o podemos retomar una senda de tiranteces y desconfianzas que, en el siglo XX, se manifestó con particular intensidad bajo regímenes autoritarios a ambos lados de los Andes, en el contexto de la Guerra Fría. La frontera común –una de las más extensas del mundo– hace que

cualquier deterioro de la relación bilateral tenga consecuencias regionales. No podemos ni debemos ser fuente potencial de inestabilidad en el vecindario que compartimos.”

En ella apuntan precisamente que no falta una pedana para el ejercicio de la diplomacia, todo lo contrario: **“***En el caso particular de Chile, la sucesión de acuerdos y compromisos fue notable. Entre los principales se cuentan el mencionado Tratado de Paz y Amistad y el Acuerdo de Complementación Económica de 1991, a los que se sumaron, entre otros, el Tratado sobre Promoción y Protección Recíproca de Inversiones, el Convenio para evitar la doble tributación, el Tratado de Integración y Complementación Minera, el Acuerdo sobre Controles Integrados de Frontera, el Tratado sobre Medio Ambiente, el Protocolo sobre Recursos Hídricos Compartidos y el Tratado de Maipú de Integración y Cooperación de 2009”.*

E incluso la versión de ese artículo que publicó LA NACIÓN el 23 de octubre pasado, lleva como imagen destacada una foto en la que participa la ministra de Energía de Chile **Ximena Rincón** con el ministro de Economía **Luis Caputo**; y sus respectivos elencos de empresarios y burócratas, a los efectos de avanzar en **un acuerdo de integración energética** entre Argentina y Chile. Para el cual también la ministra chilena mantuvo reuniones y fotos con el canciller argentino **Pablo Quirno**.



La ministra de Energía de Chile, Ximena Rincón, junto al ministro de Economía, Luis Caputo, durante una reunión en el Palacio de Hacienda con funcionarios y empresarios de ambos países para avanzar en un posible acuerdo de integración energética entre la Argentina y Chile

La integración gasífera es una elocuente muestra de la inacción diplomática

El caso es que en realidad, esos acuerdos **ya existen desde la década del 90**. Fueron firmados con Chile, Uruguay, y Brasil, por el actual diputado y tres veces gobernador de Córdoba, **Juan Schiaretti**, entre 1990 y 1993. Cuando estaba al frente de la **Dirección Nacional de la Integración Latinoamericana,** y en el marco de la **ALADI (Asociación Latinoamericana de Integración)**.

La casita del millón de dólares del exvocal de la Agencia Córdoba Deportes Mariano Schiaretti, hijo de JUAN

En base a ellos, **a vil precio, se vació el megayacimiento de gas natural de Loma de la Lata,** situado en lo que luego se conoció como Vaca Muerta. Exportando gas natural a precio doméstico, sin retenciones, cuando en esos países costaba hasta diez veces más, por tener que aprovisionarse con **GNL**, Gas Natural Licuado, traído desde lejanas latitudes.

De esa manera, haciendo esa diferencia, REPSOL que estaba a ambos lados de la frontera, y a su vez nos vendía gas natural caro desde Bolivia, costeó la compra antinatural de YPF. Que en su momento fue como la mojarra que se comió al tiburón.

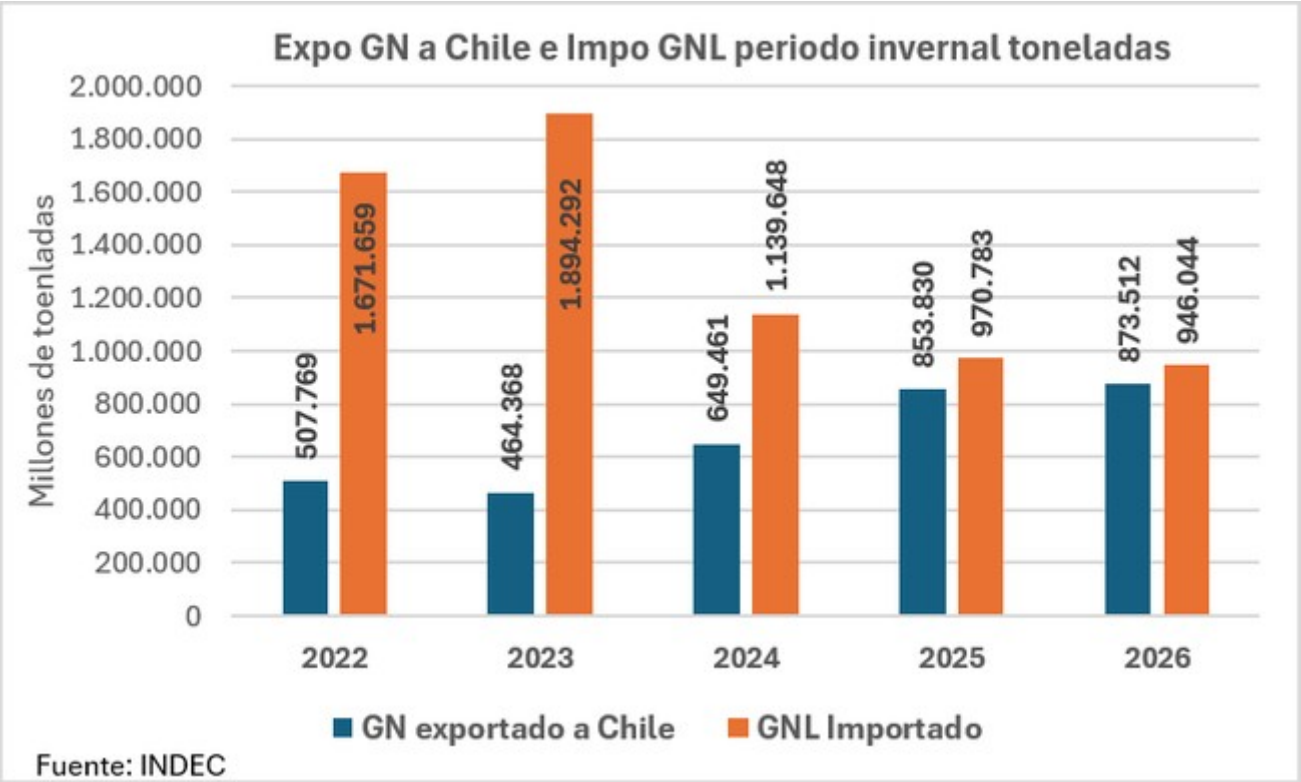
Además, la contrapartida prometida por dichos países a cambio de esas generosas exportaciones, **nunca se cumplió**. Consistente por parte de Chile en suministrar gas a la región austral argentina. Por parte de Uruguay, de hacer reservorios de gas natural para almacenarlo hasta el invierno. Y por parte de Brasil, en construir la represa Garabí.

El megatarifazo del gas para pagar la deuda es la 125 de Macri, y la ley del Congreso es solo un analgésico cómplice

Biografía no autorizada de Schiaretti (I): El Cordobazo, su exilio, FIAT, y la militancia neoliberal con Cavallo

Una vez que se agotó Loma de la Lata allá por el 2008, esas exportaciones se suspendieron, estando obligada Argentina a partir de allí, tras haber despilfarrado ese recurso natural no renovable, a comprar ingentes cantidades de GNL, para pasar sus inviernos. Pero a partir de 2016, con la puesta en marcha del fracking en la misma Vaca Muerta, esas exportaciones se reanudaron, pero inicialmente con servicios interrumpibles en el invierno.

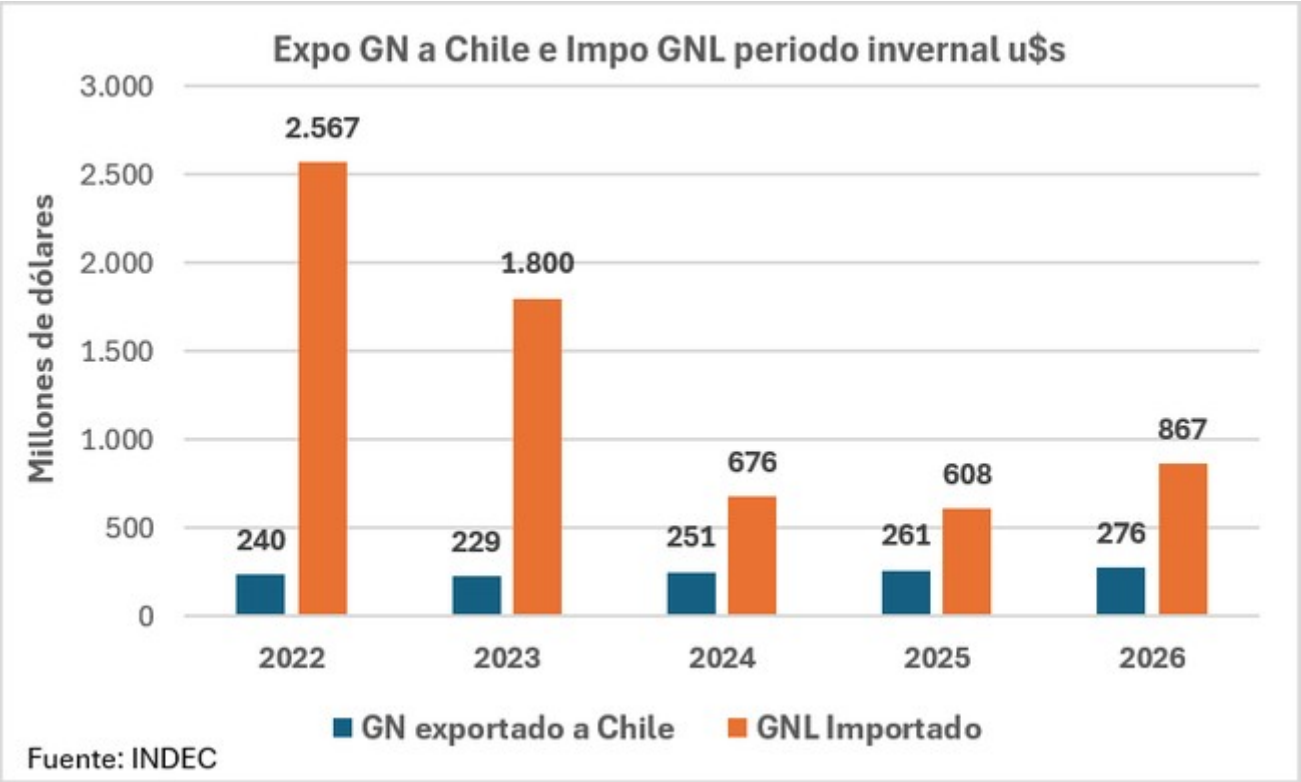
Y a medida que aumentó la producción de gas natural allí, esta restricción se fue levantando, principalmente respecto de Chile, el país más cercano a ese mega yacimiento, a la par que disminuían las costosas importaciones argentinas de GNL. Tal como lo evidencia el siguiente gráfico comparativo.



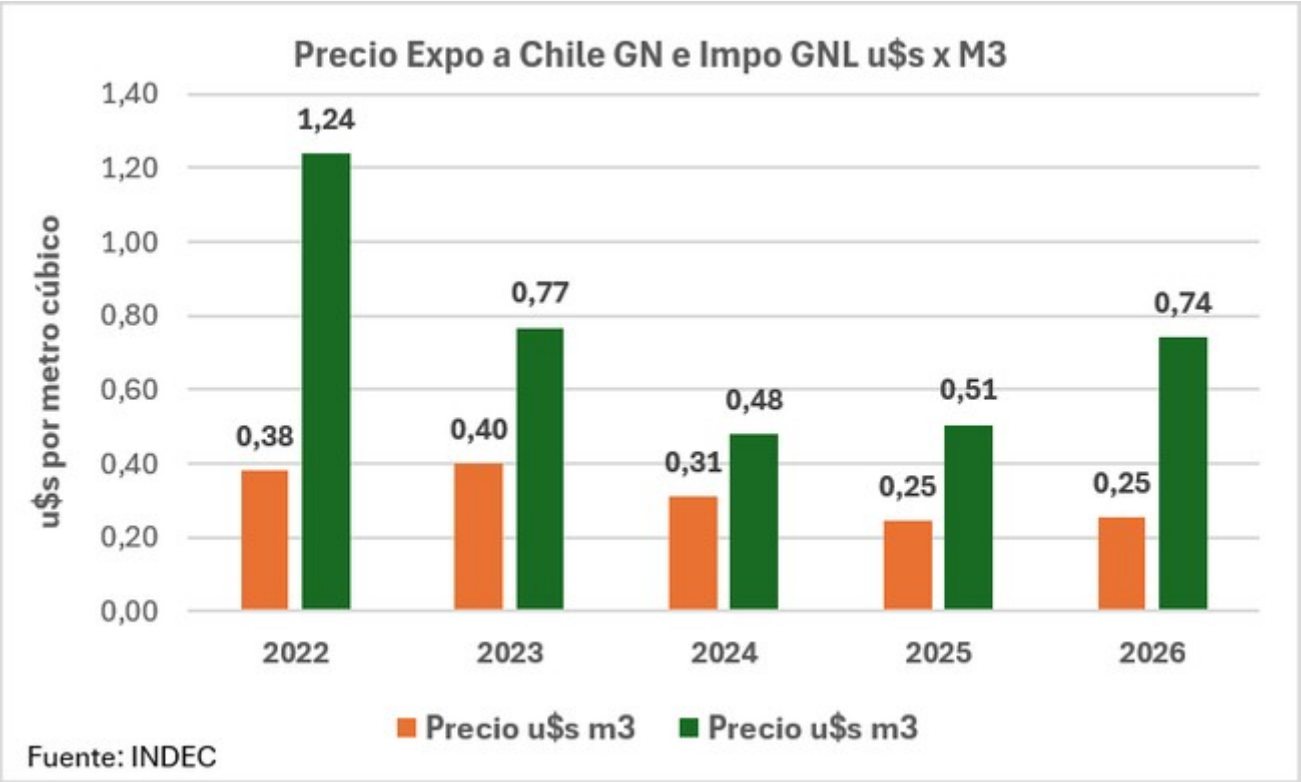
En él se puede observar que en el 2022 ya vendíamos a Chile en el periodo invernal -que actualmente va de principios de mayo hasta fines de septiembre- **507 mil** toneladas de gas natural. E importábamos más de tres veces más: **1,67 millones** de toneladas.

Y actualmente en el 2026, le vendemos casi el doble en periodo invernal: **873 mil** toneladas. Mientras que importamos el costoso GNL invernal, todavía más de lo que exportamos en ese mismo periodo invernal a Chile: **946 mil** toneladas.

No obstante, el siguiente gráfico **expone otra anomalía** en relación con la cuestión. Consistente en el hecho de que vendemos mucho más a Chile, pero obtenemos casi el mismo ingreso. En el 2022 le facturamos a Chile **u$s 240 millones** por la venta de gas natural en el periodo invernal; y ahora en el 2026, no obstante venderle físicamente un **72 % más**, el monto solo aumentó un **15 %, u$s 276 millones.**



Mientras que nuestra compra del costoso **GNL** invernal, bajó desde **u$s 2.567 millones** en el 2022, a **u$s 867 millones** en el 2026, que a su vez es un monto más de tres veces superior al de las ventas invernales a Chile. Y esto se explica por el **efecto precio** de las exportaciones de GN, versus las importaciones de GNL.



Que como se puede apreciar en el gráfico precedente, somos el hijo de la pavota con Chile. Que en el 2022 comprábamos el gas natural a **u$s 1,24** el metro cúbico, y se lo vendíamos a Chile en invierno a **u$s 0,38**, un **69 %** menos. Y ahora en el 2026 lo compramos a **u$s 0,74** el metro cúbico, y se lo vendemos en invierno a **u$s 0,25**, un **66 % menos**.

A la par que en Argentina en este año 2026, en el invierno se cortó el suministro varias veces a las estaciones de GNC, Gas Natural Comprimido, poniendo en serias dificultades el transporte en taxis y remises. Y también a las industrias, cobrándoles a las que querían seguir operando, el precio del GNL importado, no obstante la recesión que enfrentan, para evitar que el aumento de la tarifa residencial se reflejara en el índice de precios.

Este ejemplo del gas natural pone de relieve que **existe un amplísimo margen a favor absolutamente desperdiciado** por el actual gobierno del presidente Javier Milei, permeado de intereses crematísticos empresariales, para la **acción de la diplomacia** en relación con nuestros vecinos.

Especialmente con Chile, país que ahora nos desafía con el restablecimiento de un servicio de logística hacia las islas Malvinas, a la par que enfrentamos el desafío del intento de llevar a cabo la explotación de sus recursos no renovables por parte del país ocupante de ellas desde 1833.

Esta larga introducción, a los efectos de reflejar la **total inacción diplomática argentina** destinada a facilitar la logística de las islas Malvinas, para que el Reino Unido pueda concretar la explotación de sus recursos renovables y no renovables, en el marco de la "solución Hong Kong" que pretende llevar adelante el gobierno de Javier Milei, complementa el artículo que el experto en el Atlántico Sur y Pesca, **César Lerena,** publicó recientemente, ***No es "paso inocente" el transporte marítimo entre Punta Arenas y Malvinas***, que se transcribe seguidamente.

Redacción

No es "paso inocente" el transporte marítimo entre Punta Arenas y Malvinas

Por César Lerena

El gobierno ilegal de Malvinas viene asegurándose el transporte, el comercio y la logística de los productos pesqueros que extraen ilegalmente de Malvinas a través del Puerto de Montevideo, el transbordo en alta mar y mediante el vuelo de LATAM hacia y desde Chile. Ahora pretende hacer lo mismo con los productos petroleros, seguramente también los

pesqueros y sus correspondientes insumos, a través de una ruta marítima entre Malvinas y Punta Arenas (Chile).

Esto ocurre cuando se ha perdido el respeto por una Nación hermana y el gobierno argentino ha destruido las bases del pensamiento nacional y latinoamericano que tanto prestigio nos dio entonces.

No es paso inocente que buques chilenos, privados o públicos, le den apoyo al invasor británico. **Como no fue paso inocente que San Martín cruzara los Andes para libertar Chile.**

Todo buque o artefacto naval que deba ingresar al mar territorial y/o la Zona Económica Exclusiva Argentina con destino a las ISLAS MALVINAS, GEORGIAS DEL SUR Y SÁNDWICH DEL SUR o desde estas Islas al mar territorial argentino y/o la Zona Económica Exclusiva, previo a ello, debe solicitar autorización a la Autoridad Competente argentina, cualquiera fuese su bandera.

No se trata sólo de desconocer la bandera ilegal "Falklands" ya que esta podría ser suplantada por una bandera de conveniencia, chilena por ejemplo; se trata de que no puede darse apoyo a países extracontinentales que se apropian de territorios de Latinoamérica.

Violando incluso la Resolución 41/11 de la Asamblea General de las Naciones Unidas (A/RES/41/11), adoptada el 27 de octubre de 1986, que declara a la región entre África Oriental y América del Sur oriental, como "Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur" (ZPCAS). Y también el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), del 2 de septiembre de 1947 que Argentina y Chile mantienen en vigor, aunque Estados Unidos lo desconocería en 1982 y Chile -de concretarse este apoyo- sería la segunda vez que lo violaría.

PESCA: Megademanda colectiva contra las empresas que pescan ilegalmente en Malvinas

El paso de un buque chileno para dar apoyo a la apropiación de los recursos argentinos de Malvinas no sería inocente.

Aquellas embarcaciones o artefactos navales que no hayan recibido la correspondiente autorización e igualmente naveguen en las aguas de jurisdicción argentina debieran ser intimados y conducidos por las Fuerzas Navales Argentinas al puerto argentino más cercano e iniciado el sumario correspondiente. Y conforme a ello, eventualmente decomisadas las mercaderías, el buque que las transporte, y efectuar las correspondientes acciones penales a los propietarios de los buques, su armador y capitán.

La Armada Argentina y la Prefectura Naval Argentina deberían coordinar las acciones para evitar el tránsito por la jurisdicción argentina sin autorización correspondiente y proceder a comunicar de inmediato al Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Exterior y Culto el procedimiento seguido con la nave infractora, a los efectos de su información al Estado al que corresponda la embarcación.

El Poder Ejecutivo Nacional estableció la obligatoriedad de solicitar permiso para transitar desde y hacia Malvinas por Decreto 256/2010, basado en la Disposición Transitoria Primera de la CONSTITUCIÓN NACIONAL y las Leyes Nº 23.968, 24.543 y 26.386; y teniendo en cuenta que el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte ocupa ilegítimamente las ISLAS MALVINAS, GEORGIAS DEL SUR Y SÁNDWICH DEL SUR y los espacios marítimos e insulares correspondientes.

Como se indica en los fundamentos del Decreto citado refiere a la persistencia de dicha ocupación que se traduce en una controversia de soberanía que ha sido reconocida por la Organización de las Naciones Unidas, la Organización de los Estados Americanos y otros organismos internacionales.

El Reino Unido mantiene su negativa a dar cumplimiento a las resoluciones 1514, 2065 (XX), 3160 (XXVIII), 31/49, 37/9,

38/12, 39/6, 40/21, 41/40, 42/19 y 43/25 de la Asamblea General de las Naciones Unidas en las que se reconoce la existencia de una disputa de soberanía referida a la "Cuestión Malvinas" e insta a los gobiernos de Argentina y del Reino Unido a que reanuden las negociaciones a fin de encontrar a la mayor brevedad posible una solución pacífica, justa y duradera de la disputa. Es obvio que un tercer país, colaborando con el Reino Unido no puede tomarse como una acción pacífica.

El discurso de Milei sobre Malvinas es puro humo y no un manto de neblinas

También persiste el incumplimiento británico de la disposición de no innovar, establecida en la Resolución 31/49 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, que se manifiesta en la ampliación del territorio marítimo y la explotación de recursos naturales.

La Argentina, en lo referido a los recursos vivos, sancionó la Ley Nº 26.386 con el propósito de regular las autorizaciones para la explotación de recursos vivos marinos en espacios marítimos sometidos a la jurisdicción nacional y la Ley 26.659 respecto a la explotación hidrocarburífera. Resulta inadmisible entonces que la explotación ilegal de los recursos renovables y no renovables en Malvinas se traslade luego por las aguas de jurisdicción nacional o se trasladen por los espacios marítimos argentinos insumos destinados a la explotación de los recursos argentinos.

En ese sentido, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aprobada por Ley Nº 24.543 y ratificada el 1 de diciembre de 1995, reconoce a la República Argentina como Estado ribereño.

Y los artículos 32, 89 y 92 de la Ley Nº 20.094 establecen que la navegación en aguas de jurisdicción nacional es regulada por la autoridad marítima, quien a tal efecto dicta las reglas de gobierno, pudiendo limitar o prohibir, por razones de

seguridad pública, el tránsito o la permanencia de buques en determinadas zonas de las aguas navegables de jurisdicción nacional, como así también prohibir la navegación en los puertos y en sus canales de acceso, y la entrada y salida de buques cuando medien razones de orden público.

Tanto Uruguay como Chile, pese a los Acuerdos firmados, están prestando apoyo logístico a las explotaciones ilegales que realiza el gobierno ilegal de Malvinas en las aguas argentinas y la plataforma continental argentina.

La República de Chile, como Estado asociado del MERCOSUR, adhirió y suscribió la Declaración de los Estados Partes del MERCOSUR y Estados Asociados de 20 de diciembre de 2011 (Montevideo), cuyo texto dice:

"Las Presidentas y los Presidentes de los Estados Partes del MERCOSUR y Estados Asociados reiteraron el compromiso oportunamente asumido de adoptar, de conformidad con el Derecho Internacional y sus respectivas legislaciones internas, todas las medidas susceptibles de ser reglamentadas para impedir el ingreso a sus puertos de los buques que enarbolen la bandera ilegal de las Islas Malvinas. Aquellas embarcaciones que hubiesen sido rechazadas previamente en su acceso a algún puerto de la región, evitarán solicitar el ingreso a otros puertos de los demás Estados Parte del MERCOSUR y Estados Asociados mientras sean portadoras de dicha bandera…".

Chile lo ratificó públicamente en diciembre de 2011 y enero de 2012. El gobierno de Sebastián Piñera (a través del vocero Andrés Chadwick y la Cancillería) confirmó que no reconocería ni permitiría el ingreso a puertos chilenos de buques con la bandera de las Islas Malvinas, por no reconocer soberanía propia a las islas y en línea con su apoyo histórico al reclamo argentino. También invocó la declaración de la UNASUR de noviembre de 2010, que tenía un contenido similar sobre la "bandera ilegal".

Pero sería una ingenuidad creer que lo que está en juego es "la bandera ilegal" y no la soberanía argentina de Malvinas, como el propio Chile reconoció en estas y otras declaraciones. El transporte hacia y desde Malvinas, no necesariamente habría de utilizar la bandera ilegal "Falklands" y podría tratarse de cualquier otra bandera de una embarcación privada que presta servicios de logística o transporte de productos hacia y desde Malvinas; y, el objeto mismo, es evitar la prestación de servicios de apoyo a la ocupación prepotente de Malvinas por parte del Reino Unido.

ARGENTINA EN SU HORA MAS OSCURA: El acuerdo con EEUU es una rendición incondicional que beneficia a Inglaterra

Uruguay como Chile y otros tantos países de Latinoamérica en las declaraciones regionales (MERCOSUR, UNASUR, CELAC, OEA) han suscrito y respaldado reiteradamente declaraciones de estos foros que reafirman los ***"legítimos derechos"*** de Argentina sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sándwich del Sur y espacios marítimos correspondientes; rechazan actos unilaterales británicos (exploración/explotación de recursos, militarización, etc.) por incompatibles con la Resolución 31/49 de la Asamblea General de la ONU.

El artículo 17° de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar indica que *"los buques de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial"*. Pero, **no se puede considerar paso inocente cuando una embarcación navega en la jurisdicción de un Estado ribereño para dar apoyo logístico a un Estado que invade parte del territorio nacional**.

A su vez, el artículo 19°, entiende en el inciso 1 que se trata de paso inocente *"mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño"*; cuestión que no ocurre cuando se trata de **dar apoyo logístico a una parte del territorio nacional invadido por el Reino Unido**.

Y transgrede de igual manera el inciso 2 a), que indica: *"que el buque es perjudicial para la paz, cuando hay 'amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño…'"* y, ello, **ocurre cuando se da apoyo a un territorio argentino invadido**. Los **buques destinados a prestar apoyo a la pesca ilegal o a la explotación petrolera ilegal no realizan paso inocente** y están violando la soberanía argentina.

Cualquier tipo de buque y/o bandera viola la soberanía argentina, cuando opera en un puerto de Malvinas, Georgias del Sur y/o Sándwich del Sur sin autorización argentina; como ocurre con cualquier otro puerto argentino o las aguas de jurisdicción argentina o de cualquier país del mundo.

El buque de cualquier bandera que transponga el Estrecho de Magallanes e ingrese a las aguas de jurisdicción argentina hacia Malvinas y viceversa deberá ajustarse a las reglas del Estado ribereño (la Argentina) y por lo tanto sujeto a las penalidades y sanciones de este Estado.

El Tratado de Paz y Amistad de 1984 (Chile-Argentina) -que algunos medios chilenos han invocado- en su artículo 10° indica que *"…de acuerdo con el cual el Estrecho de Magallanes está neutralizado a perpetuidad y asegurada su libre navegación para las banderas de todas las naciones en los términos que señala su art. V. La República Argentina se obliga a mantener en cualquier tiempo y circunstancias, el derecho de los buques de todas las banderas a navegar en forma expedita y sin obstáculos a través de sus aguas jurisdiccionales hacia y desde el Estrecho de Magallanes".* Pero, este texto **no puede alcanzar a las embarcaciones que con su operatividad atentan contra la integridad territorial de la Argentina**.

Un buque comercial debería tener una libre navegación si su paso es inocente; pero, este tipo de paso aplica si no se comete delito, falta, acto reprochable o malicia. Es evidente

que asistir a un territorio invadido por un Estado extraño no puede tipificarse de “inocente” y, por el contrario, es contribuir con el Estado invasor.



Dr. César Augusto Lerena
Experto en Atlántico Sur y Pesca
Presidente del Centro de Estudios para la Pesca Latinoamericana (CESPEL)
Presidente de la Fundación Agustina Lerena
cesarlerena.com.ar