



MILLA 200

¿Qué es la Milla 200?

Existe una Argentina que se ve, extensa y diversa, y otra oculta bajo el mar con una enorme abundancia. A simple vista observamos la superficie del océano, pero debajo, se desarrolla una dinámica compleja que contiene un potencial de riqueza conocido y uno más grande aún por descubrir. De allí proviene la oportunidad de construir conocimiento sobre el medio marítimo y la necesidad de cuidarlo.



INVESTIGACIÓN

La construcción de conocimiento sobre el agua y sus usos. Apuntes sobre Seguridad Naval.



MELINA DEVERCELLI

“Queremos aportar conocimiento para la toma de decisiones que ayuden a la sostenibilidad”

EDITORIAL DE MARIO RUBÉN FARINÓN, PREFECTO NACIONAL



IUSM

INSTITUTO UNIVERSITARIO DE SEGURIDAD MARÍTIMA

El Instituto Universitario de Seguridad Marítima (IUSM) es creado por la Prefectura Naval Argentina en el año 2007 con el objetivo de impulsar un sistema educativo que garantice oferta académica universitaria en sus áreas de competencia: Protección Marítima y Portuaria, Seguridad de la Navegación, Protección del Ambiente Marino y Seguridad Pública.

EDITORIAL DE ENRIQUE FONT, RECTOR DEL IUSM



01

EDICIÓN 01 - DICIEMBRE

Abril 2021

Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
29	30	31	1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	1	2

Calendar.net

EDITORIAL

PREFECTO NACIONAL NAVAL

MARIO RUBÉN FARINÓN

Hoy estamos dando vida a un producto de comunicación de suma relevancia para la Prefectura Naval Argentina: por primera vez en la historia institucional, a través de nuestro Instituto Universitario de Seguridad Marítima, asumimos el compromiso de producir una revista digital de valor científico.

Tenemos la gran oportunidad de posicionar a la Prefectura como un actor importante para construir conocimiento y en ese camino nos propusimos contribuir a ese desafío presentando un medio digital.

Con la férrea convicción de estar a la altura del momento que nos toca vivir, donde la tecnología es la protagonista, pensamos que la mejor idea era un medio de comunicación cuyo fin fuera dar respuesta a las nuevas “formas de lectura” 3.0 que lideran el siglo XXI, un siglo marcado por el cambio y la transformación constante.

Animaciones, videos, líneas de tiempo y fotografías acompañan información de primer nivel científico en un ámbito donde solo la Prefectura Naval Argentina puede tomar la palabra: el agua. A través de este medio vamos a poder contarle a la comunidad científica y a la sociedad en general que la Prefectura cuenta con un Equipo de trabajo Interdisciplinario para el Control de los Espacios Marítimos y sus Recursos (EICEMAR), creado para abordar la problemática existente en torno al control del Mar Argentino y sus recursos.

Este equipo lo conforman especialistas de amplia trayectoria y, sobre todo de fuerte compromiso con el país, que trabajan en forma coordinada y precisa para hacer un aporte integral y profundo a un tema de interés para todos los argentinos.

A través de este medio, queremos que conozcan la capacidad profesional de los hombres y mujeres de esta Fuerza y de los prestigiosos científicos, algunos referentes del CONICET, que integran nuestro Instituto Universitario quienes, juntos, son los protagonistas de esta propuesta digital.

Estoy convencido que este es un primer paso en la construcción de un espacio de comunicación que va a ser pionero en su especie, que va a sorprender: que se va a convertir, con el paso del tiempo, en referente del sector. Pero sobre todas las cosas tengo el profundo deseo de generar entusiasmo y orgullo en las nuevas generaciones de prefecturianos, que serán los responsables de seguir fortaleciendo este proyecto que comienza hoy.

EDITORIAL

**RECTOR INSTITUTO UNIVERSITARIO
DE SEGURIDAD MARÍTIMA**

Mag. ENRIQUE ANDRÉS FONT

Es un enorme placer presentar Anclaje, la revista digital de divulgación científica de nuestro Instituto Universitario de Seguridad Marítima de la Prefectura Naval Argentina.

El Instituto Universitario de Seguridad Marítima (IUSM) fue creado por la Prefectura Naval Argentina (PNA) en el año 2007, con el objetivo de impulsar un sistema educativo que articule una formación académica de calidad con la formación profesional específica que requiere el personal de la institución. Y que, como parte de esa tarea, desarrolle la investigación y la extensión universitaria en sus áreas de competencia: protección marítima y portuaria, seguridad de la navegación, protección del ambiente acuático y seguridad pública.

Uno de nuestros objetivos primordiales es lograr que el IUSM se convierta en un espacio de formación, investigación y difusión que se integre plenamente al sistema educativo nacional, así como al sistema científico argentino, sosteniendo valores soberanos y aportando en temas críticos para la comunidad en su conjunto.

El IUSM tiene como rol divulgar la producción de un conocimiento de excelencia y prospectivo. Y así contribuir con el esfuerzo de la PNA, y del Estado en su conjunto, para responder a los crecientes desafíos del presente como: la seguridad de la navegación y de los puertos; la protección del medio ambiente y de sus recursos naturales; el abordaje de la criminalidad compleja en y a través de los ambientes acuáticos, y la consolidación de la soberanía nacional, entre otros.

La revista que hoy me complace presentar es parte integral de ese esfuerzo compartido. Contará siempre con un dossier en el que presentaremos un tema central, que en esta edición y las siguientes lo dedicaremos a la cuestión del control y el cuidado del Mar Argentino, su medio ambiente y sus recursos; y al trabajo estratégico de una innovación institucional de la PNA, el Equipo de trabajo Interdisciplinario para el Control de los Espacios Marítimos y sus Recursos (EICEMAR). Además, en este primer número abordamos las principales dimensiones de esta problemática: qué es la milla 200 y qué es el derecho del mar; el rol de la Prefectura en el cuidado de los recursos naturales; cómo se controla la actividad marítima y pesquera, y por último el trabajo innovador de EICEMAR y la legislación e institucionalidad para cuidar el mar.

En otra sección permanente de Anclaje presentaremos las líneas prioritarias, los proyectos y las acciones de investigación y extensión que se desarrollan en el IUSM. En esta oportunidad la dedicamos a divulgar algunos proyectos estratégicos para el IUSM que desarrollamos asociados con distintas instituciones, nacionales e internacionales. En estos proyectos se abordan cuestiones referidas a socioecosistema fluviales; al Mar Argentino; a los puertos; al rol de la mujer en el ámbito marítimo y a los organismos que habitan el fondo del mar, entre otros.

En Anclaje habrá una sección permanente dedicada a historias de vida de profesionales de la PNA y de otras instituciones que están estrechamente vinculadas a la vida del IUSM. En esta oportunidad, entrevistamos a Melina Devercelli (docente e investigadora de la UNL, IUSM y CONICET), quien encabeza un proyecto que estudia el socioecosistema fluvial Paraná-Paraguay, desde una mirada interdisciplinaria.

Aspiramos a que Anclaje contribuya a posicionar al IUSM como un espacio de referencia hacia el interior de la PNA y también hacia la comunidad educativa y científica, para acrecentar la vinculación tecnológica y la transferencia con otros organismos institucionales y con la sociedad civil. Por último, agradezco el trabajo desarrollado, para elaborar esta revista, del equipo del IUSM, del Departamento de Comunicación Institucional dependiente de la Secretaría General de la Prefectura Naval Argentina, a la Dirección de Educación de la PNA y a la Subsecretaría de Formación y Carrera del Ministerio de Seguridad de la Nación.

¿Qué es la Milla 200?

Existe una Argentina que se ve, extensa y diversa, y otra oculta bajo el mar con una enorme abundancia. A simple vista observamos la superficie del océano, pero debajo, se desarrolla una dinámica compleja que contiene un potencial de riqueza conocido y uno más grande aún por descubrir. De allí proviene la oportunidad de construir conocimiento sobre el medio marítimo y la necesidad de cuidarlo.

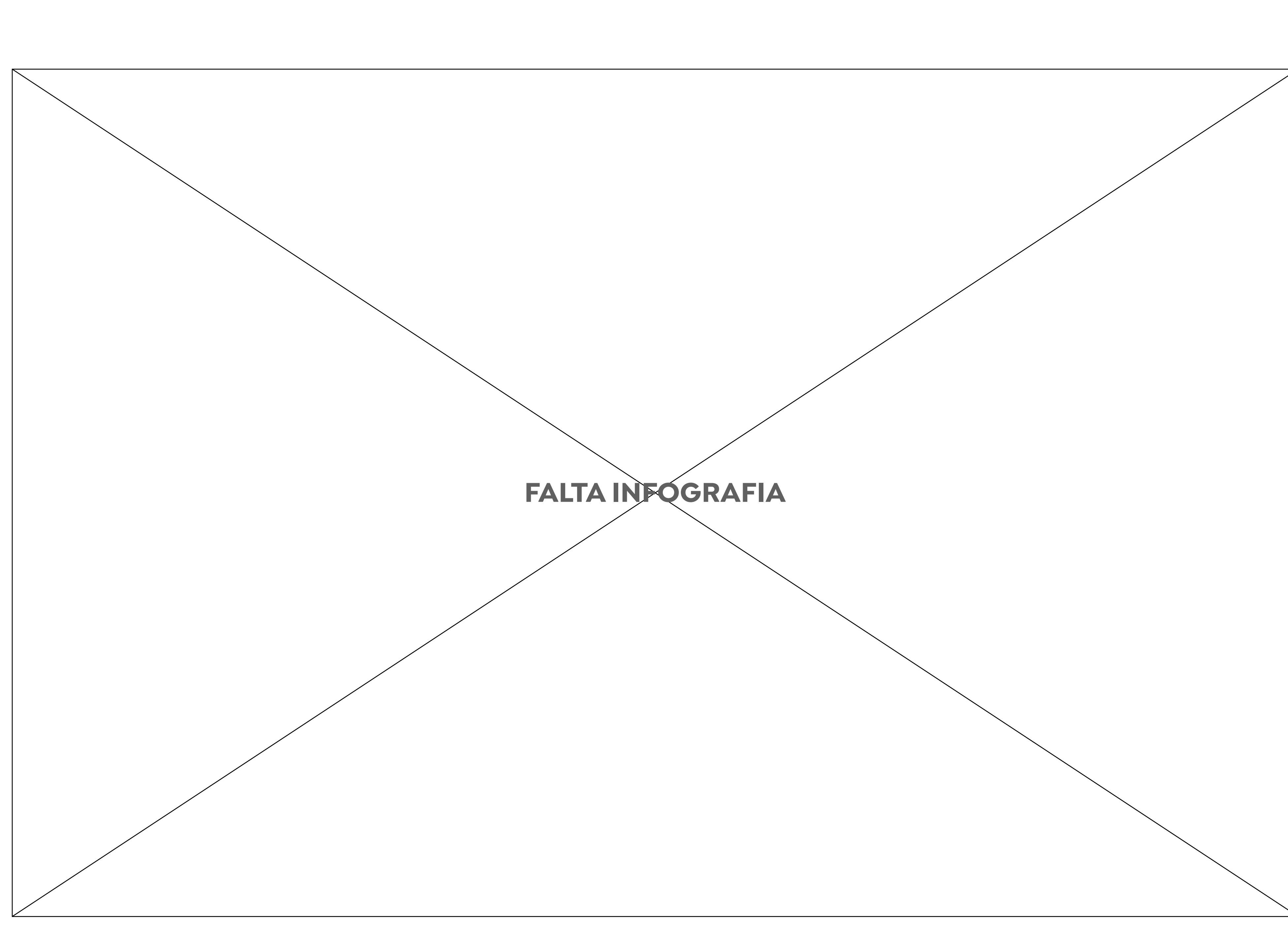


Nuestro país posee un espacio marítimo que representa casi el doble del tamaño que su superficie terrestre. Es uno de los más extensos del mundo. A pesar de ello, hemos crecido de espaldas al mar.

Para darle la trascendencia que se merece, y de cara a cuidar los recursos que el mar contiene, es importante saber que podemos hacer y que no en él, debemos entender las particularidades del territorio marítimo y del derecho que lo asiste.

Toda tierra emergida está sometida a algún tipo de condición de soberanía: la ejerce un Estado o es reclamada por más de uno. No existe tierra firme por fuera de ese ejercicio soberano. En cambio, en el mar se da lo que se denomina Alta Mar (coloquialmente llamada "aguas internacionales"), donde no hay preeminencia de un Estado sobre otro, y la jurisdicción recae sólo sobre la bandera del buque que lo navega (no sobre el espacio marítimo sobre el cuál discurre el buque). Sin embargo, esto no significa que no haya regulación.

Entre los diversos tratados internacionales que regulan la actividad marítima, el principal de ellos es la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). Este tratado, adoptado en 1982 y vigente desde 1994 (Argentina ratificó la Convención en 1995), reglamenta el derecho internacional en el mar, y permite a los Estados Nacionales establecer límites en su zona marítima con el objetivo de controlarla y cuidarla. En este marco, se pueden identificar 5 categorías: el Mar Territorial, la Zona Contigua, la Zona Económica Exclusiva, la Plataforma Continental y Alta Mar.



infografía

Básicamente, cuanto más lejos de la tierra más disminuyen los derechos de soberanía del Estado ribereño. La CONVEMAR establece que los Estados pueden definir la anchura de su Mar Territorial fijando un límite máximo de 12 millas náuticas (22,2 km.) desde la costa. En dicho territorio los Estados ejercen plena soberanía. La Zona Contigua se encuentra a continuación del Mar Territorial, abarca desde la milla 12 hasta la 24, allí el Estado ribereño sólo tiene derechos en materia aduanera, sanitaria, fiscal y migratoria.

Más allá de la Zona Contigua, se encuentra la Zona Económica Exclusiva (ZEE), hasta la milla 200 (370,4 km.). Allí, los Estados ejercen derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales.

Esta línea sobre al mar, invisible a simple vista pero real en su existencia, marca la divisoria de aguas entre Alta Mar y el territorio marítimo soberano. Es una frontera en el mar entre la Argentina y el resto de los países. De allí la importancia de cuidarla, atentos a lo que sucede en la superficie y debajo de ella.

Alta Mar es una zona abierta a todos los estados donde rige la libertad de navegación, de sobrevuelo, de tendido de cables y tuberías, de construcción de islas o instalaciones, de pesca e investigación científica, bajo regulación y responsabilidad de la bandera -del Estado- del buque que lo navega o bien propicia sus actividades o infraestructura. No obstante, la utilización que se haga de estas libertades debe tener fines pacíficos.

Bajo la superficie del océano y su columna de agua, también se dirimen asuntos de soberanía por parte de los Estados. La Plataforma Continental, comprende el lecho y subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá del Mar Territorial y a lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental o hasta las 200 millas marinas, si ese borde no llegara hasta dicha distancia. Allí, el Estado ribereño posee derechos de soberanía para la exploración y explotación de los recursos naturales vivos (especies sedentarias - aquellas que en el período de explotación están inmóviles en el fondo del mar, en su subsuelo o que sólo pueden moverse en contacto físico con éste) y no vivos del lecho y subsuelo. Estos derechos son exclusivos e independientes de su ocupación.

El Mar Argentino

La Argentina cuenta con un litoral marítimo continental mayor a 4.700 km. de longitud, sumado a los 11.325 km. de las costas de Malvinas, Antártida e Islas Australes. A partir de este litoral se miden las 200 millas de su Zona Económica Exclusiva (ZEE) y una enorme Plataforma Continental cuyo borde exterior fue recientemente demarcado.



Prefectura Naval Argentina

A pesar de las fracturas institucionales que nuestro país sufrió a lo largo del siglo XX, dictaduras mediante, el Estado Nacional ha logrado sostener una política activa de resguardo de sus derechos en el mar, de investigación y conocimiento de sus ecosistemas, así como de cuidado de las personas y los recursos.

En 1991 se sancionó la Ley N° 23.968 que establece una primera demarcación por ley sobre los espacios marítimos argentinos, separa las aguas interiores y dispone la línea de base, a partir de la cual, se deben contar las 12 millas de Mar Territorial, las 24 millas de la Zona Contigua y las 200 millas de la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental.

La CONVEMAR permite que los Estados ejerzan derechos soberanos en esa plataforma. La Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental (COPLA), aclara que jurídicamente la Plataforma Continental comienza donde termina el lecho y el subsuelo del mar territorial, que en la Argentina llega a las 12 millas marinas medidas desde las líneas de base. Todo Estado ribereño tiene reconocida, más allá de este punto, una Plataforma Continental hasta las 200 millas marinas medidas desde las líneas de base. Sin embargo, cuando la prolongación natural del territorio se extiende más allá de esa distancia, el Estado puede establecer el límite exterior de su plataforma continental en lo que técnicamente se denomina "borde exterior del margen continental". En este espacio marítimo, el Estado ribereño ejerce derechos de soberanía a los efectos de la exploración y explotación de sus recursos naturales: minerales, hidrocarburos y especies sedentarias (langostinos, mejillones, vieiras, etc.). No obstante, aunque el límite de la Plataforma Continental se extiende más allá de la milla 200, no puede sobrepasar las 350 millas náuticas.

La Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental (COPLA) fue creada en 1997 como el órgano estatal encargado de elaborar la presentación final del límite exterior de la Plataforma Continental Argentina. La COPLA es una comisión interministerial, presidida por el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto e integrada por un miembro del Servicio de Hidrografía Naval y un miembro del Ministerio de Economía. Estos son asistidos por un Coordinador General. La COPLA trabaja con profesionales de distintas disciplinas: geodestas, hidrógrafos, geólogos, geofísicos, cartógrafos, oceanógrafos, expertos en sistemas de información geográfica, abogados y expertos en derecho internacional. Colaboran además, numerosos organismos públicos y universidades.

La presentación del límite exterior de la plataforma continental argentina fue entregada a la CLPC el 21 de abril de 2009. Finalmente, el 11 de marzo de 2016 la CLPC adoptó por consenso (es decir, sin oposición) las Recomendaciones sobre la presentación argentina. En agosto de 2020, se sancionó la ley 27.557, modificatoria de la Ley 23.968 sobre Espacios Marítimos, incorporando la demarcación del límite de la PC. Comprende, entre las 200 millas náuticas y el límite exterior, aproximadamente 1.700.000 km². De esta manera, la PCA constituye un espacio que se extiende de límites de 6.500.000 km², casi el doble que la superficie terrestre de Argentina. Así, se extienden los límites marinos en un 35% del lecho y subsuelo marino bajo soberanía nacional.

La reciente demarcación presenta un nuevo escenario para Argentina. Ahora, el Estado tiene más herramientas para el cuidado de los recursos naturales existentes en el lecho de la Plataforma Continental y, además, puede ejercer derechos de soberanía a los efectos de la exploración y explotación de sus recursos naturales. Estos derechos son exclusivos, nadie podrá explorar o explotar la Plataforma Continental sin el consentimiento de Argentina.

De conformidad con la CONVEMAR las aguas suprayacentes a la Plataforma continental más allá de las 200 millas son consideradas alta mar. Por lo tanto, todos los Estados tienen libertad de navegación, de pesca y de sobrevuelo en el espacio aéreo situado sobre esas aguas. Hay que tener en cuenta que dichas libertades deben ejercerse en las condiciones establecidas por la Convención y por otras normas del derecho internacional, y teniendo debidamente en consideración los intereses de otros Estados. Es decir, aun cuando exista libertad para su uso y explotación, quedan sujetas a determinadas situaciones en las que otros Estados tienen derecho a intervenir.

Respecto a la libre navegación y al principio internacional de jurisdicción exclusiva del Estado de abanderamiento sobre sus buques en alta mar, cualquier Estado tiene derecho a intervenir sobre ella y los buques en casos de piratería, transporte de esclavos, buques sin nacionalidad (apátridas) y buques realizando transmisiones no autorizadas.



Prefectura Naval Argentina

En relación con la libertad de pesca, recordemos que la misma no es absoluta sino en términos de conservación y a la administración de los recursos vivos del alta mar.

Construir institucionalidad para cuidar nuestros recursos acuáticos

A nivel local, en Argentina se ha legislado en torno al cuidado y control del mar. Por un lado, en virtud de ser parte de los convenios internacionales y, por otra parte, para proteger los intereses nacionales sobre los recursos naturales.

En 2013 se sancionó la Ley N° 26.875, mediante la cual se creó la primera área marina protegida de nuestro país: Namuncurá - Banco Burdwood, estableciendo objetivos sobre su conservación, investigación y manejo sostenible.

El Banco Burdwood es una meseta submarina situada en el Atlántico Sudoccidental, 150 km. al este de la Isla de los Estados y a 200 km. al sur de las Islas Malvinas. Este banco se ubica en el borde norte de la Placa de Scotia y representa la extensión hacia el este de la Cordillera de los Andes. Constituye una zona de alta productividad primaria y rica biodiversidad. Estas características hicieron que fuera identificada como un área de gran importancia ecológica, biológica y geológica.

Además de su variada riqueza en diversas especies de invertebrados y peces, el área marina protegida es clave para el desove y cría de la sardina fueguina y peces de fondo (Nototénidos) así como también para varias especies de rayas. Sumado a eso, es usada intensamente por aves marinas como el albatros ceja negra, albatros errante, petrel barba blanca y pingüino rey, y por mamíferos marinos como el elefante marino del sur, el delfín austral, cachalotes y ballenas fin, entre otras. En sus profundidades descansan, además, los restos del hundimiento del ARA General Belgrano, hundido el 2 de mayo de 1982 durante el Conflicto del Atlántico Sur.



Nahuel Chavez - Aves Argentinas / Área Protegida Namuncurá- Banco Burdwood

La Ley N° 27.037, promulgada en 2014, dio origen al Sistema Nacional de Áreas Marinas Protegidas organizando y regulando su actividad.

Posteriormente, en 2018, el área marina protegida se amplió hacia el sur en lo que se conoce como Burdwood II (Ley N° 27.490). En la misma ley se creó también el área marina protegida Yaganes al sur de Tierra del Fuego e Isla de los Estados.

Promediando la segunda década del presente siglo, cobró fuerza la iniciativa Pampa Azul, un trabajo interministerial del Gobierno nacional y las provincias, que articula acciones de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación para proporcionar bases científicas a las políticas oceánicas nacionales, incluyendo el fortalecimiento de la soberanía nacional sobre el mar, la conservación y el uso sostenible de los bienes marinos, y la creación y gestión de áreas marinas protegidas.

La Ley N° 27.167, sancionada en 2015, creó el Programa Nacional de Investigación e Innovación Productiva en Espacios Marítimos Argentinos (PROMAR), donde se sientan las bases para la institucionalización de los esfuerzos de articulación para impulsar Pampa Azul.

Pampa Azul constituye el primer antecedente de una política integrada, articulada y sostenida en el tiempo por parte de las diversas áreas del Estado Nacional y las Provincias sobre el Mar Argentino.

En materia de prioridades, para esta iniciativa se han seleccionado 5 áreas geográficas sobre la base de sus características oceanográficas, la importancia de sus ecosistemas y el impacto potencial de las actividades humanas: el Banco Burdwood, el Golfo San Jorge, el frente del talud continental (o agujero azul), las islas subantárticas, y el sistema fluvio-marino del Río de la Plata.



Prefectura Naval Argentina



Prefectura Naval Argentina



Prefectura Naval Argentina



Prefectura Naval Argentina

Asimismo, se han definido áreas horizontales de trabajo para trabajar en distintas dimensiones: biodiversidad, cambio climático, seguridad y protección ambiental, prospección geológica y geofísica e investigación pesquera.

Además, también se ha legislado y adaptado regulaciones a los desafíos actuales respecto de actividades tradicionales como la pesca. Un ejemplo de esto es la modificación de Ley N° 24.922 que establece el Régimen Federal de Pesca y contiene disposiciones relativas al control de la actividad y las consecuencias de infracciones a la ley. La misma, se propone asegurar la debida vigilancia y control de buques pesqueros y la explotación de los recursos vivos en los espacios marítimos bajo jurisdicción Argentina. Recientemente se ha mejorado la citada ley, actualizando su régimen de sanciones, haciéndola más ágil y efectiva cuando se ven involucradas embarcaciones extranjeras en infracción.

El Mar Argentino alberga pesquerías comerciales, cuencas hidrocarburíferas y yacimientos minerales de gran relevancia económica. Asimismo, el Mar Patagónico es una importante fuente potencial de energía marina. Conocer en profundidad esta riqueza y cuidarla es condición necesaria para el desarrollo sustentable de Argentina. Este patrimonio constituye un objetivo nacional de carácter estratégico.



La Prefectura Naval Argentina (PNA) es la organización a través de la cual el Estado Nacional ejerce funciones de policía en el mar: de seguridad de la navegación, seguridad y prevención del orden público, aduanera, migratoria y sanitaria, y la jurisdicción administrativa de los recursos naturales. Asimismo, interviene en todo lo relativo a caza y pesca marítima, contribuyendo al cumplimiento de las leyes y reglamentos nacionales que rigen dicha actividad. Sumado a esto, la PNA tiene la capacidad de dictar ordenanzas para reglamentar leyes, decretos y resoluciones que la ayuden a ejercer sus funciones.

VOLVER

Tareas de control sobre el mar

¿Cómo se vigila un territorio tan amplio como el Mar Argentino?
 ¿Contamos con tecnología suficiente para hacer efectivo el control?
 En esta nota describimos el Sistema Guardacostas y los patrullajes y procedimientos que realizan, tanto aviones como barcos, para evitar la pesca y otras actividades ilegales en nuestro mar.



El mar alberga espacios para la pesca comercial, cuencas hidrocarburíferas y yacimientos minerales con una gran relevancia económica. En Argentina, el espacio marítimo es tan grande que se torna imposible de controlar adecuadamente solo a través del patrullaje de barcos y aviones.

Para el control de estas aguas y la protección de sus recursos naturales, la Prefectura suma al patrullaje que ejercen aviones y barcos una importante tecnología aplicada a la vigilancia, el Sistema Guardacostas. A través de este sistema se monitorean más de 200 mil buques por día en todo el mundo.

El Sistema Guardacostas es un Sistema de Información Geográfica (SIG) que permite unificar, en una misma plataforma, toda la información que proveen los distintos sistemas de posicionamiento de buques (AIS satelital, AIS costero, MBPC, LRIT, SSCP, MIRA e ISAT). Creado en 2013, el sistema está diseñado para el monitoreo y seguimiento de buques en espacios marítimos, con capacidad para detectar barcos no colaborativos, es decir, que apagan sus equipos de identificación automática (AIS) para no ser detectados o que emiten información falsa. Con este fin se emplean imágenes satelitales provistas por la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE).



La tecnología utilizada por la Prefectura consiste en una herramienta informática que permite recopilar, administrar, analizar, compartir y distribuir información geográfica. Este sistema de información geográfica (SIG) cuenta con toda la información disponible relativa a movimientos, datos técnicos y administrativos de los buques distribuidos en todo el mundo. Como valor agregado, posee un módulo en el que se registran los movimientos de dispositivos móviles, vehículos y aeronaves asignadas a patrullajes marítimos y casos de búsqueda y rescate, por lo que es utilizado para contribuir con otro de los ejes de trabajo de la Prefectura, la seguridad pública.

El Sistema Guardacostas no sólo controla la ZEEA, sino también aguas continentales y el tráfico de buques fluviales en la Hidrovía Paraná-Paraguay. Además, monitorea todos los equipos que forman la red troncal de comunicaciones de las fuerzas de seguridad.

Consultado sobre las tareas de control, el Prefecto Almada destacó la importancia de las comunicaciones a través de las estaciones costeras: "La Prefectura cuenta con tres Estaciones Costeras Principales que dominan y controlan por completo las comunicaciones en toda la Zona Económica Exclusiva Argentina, ubicadas en Mar del Plata, Comodoro Rivadavia y Ushuaia. Dependiendo de la bandera y la actividad de los buques, éstos se encuentran obligados a reportar su ubicación a las mismas diariamente, dependiendo de su posición geográfica o tiempo en aguas nacionales. Esta posición brindada, es corroborada por una fuente distinta de reporte automático que provee el Sistema Guardacostas. Las estaciones costeras de Prefectura son las únicas habilitadas y denunciadas internacionalmente por nuestro país. Somos el nexo entre el Estado y los buques al momento de notificar cualquier decisión de las diferentes autoridades nacionales ya sean judiciales, pesqueras, migratorias, aduaneras, etc."

Patrullajes aéreos y náuticos

Para el planeamiento operativo de las tareas de control en la Zona Económica Exclusiva Argentina (ZEEA), la Prefectura trabaja a partir de diferentes áreas que componen la Dirección de Tráfico Marítimo, Fluvial y Lacustre: el Servicio de Tráfico Marítimo, que realiza el monitoreo permanente de aguas Argentinas, el Servicio de Aviación y el Servicio de Buques Guardacostas, que deben programar y ejecutar el patrullaje a través de sus aviones y barcos.



FOTO Sistema GC 05

Un patrullaje comienza con una valoración de la información suministrada por el Servicio de Tráfico Marítimo a través del Sistema Guardacostas. Esto se conoce como el "escenario situacional", a partir de allí se proyectan los operativos considerando las capacidades de los aviones y barcos disponibles.

Desde el punto de vista de la aviación, el área a controlar representa un desafío tecnológico. Por su altitud y velocidad, una aeronave puede cubrir grandes extensiones de mar en relativamente poco tiempo, esto representa una ventaja frente a posibles buques infractores, ya que permite obtener una imagen situacional actualizada que opera como verificación de lo captado por medios electrónicos y que retroalimenta al Sistema Guardacostas. Así, se constituye una logística adecuada para la operación de los barcos que se encargan de las tareas meramente operativas ante eventuales infracciones.

Una vez confirmado el escenario situacional, se programan y ejecutan inspecciones extraordinarias en el caso de la flota nacional. En cuanto a la flota extranjera, se procede conforme a criterios y estándares establecidos por los protocolos de actuación que reglamentan el accionar institucional respecto a los buques no colaborativos y aquellos que infringen la legislación.

Para estos casos se aplican dos protocolos: el "Protocolo para la recolección de información sobre la actividad de buques en el Mar Argentino a través de medios de superficie o aéreos" que establece criterios y estándares unificados para la obtención e intercambio de información producida por el análisis de información electrónica y la realizada por unidades guardacostas o aeronaves destacadas en la zona de operaciones.

Y, por su parte, el "Protocolo de Infracción en Actuación a la ley N° 24.922 y del Código Penal de la Nación", establece criterios de actuación para la vigilar los diferentes espacios marítimos sometidos a jurisdicción nacional, para prevenir actividades no autorizadas de exploración y/o explotación de recursos naturales, y para preservar el medio ambiente marino.

El control desde el aire



Un patrullaje aéreo comienza una vez advertido un escenario situacional e identificada la posición de los buques a sobrevolar. El avión emprende su partida luego de evaluar las condiciones climáticas. Durante el vuelo dentro de la Zona Económica Exclusiva, efectuado a gran altura para economizar combustible, la aeronave por medio de su radar detecta buques en navegación dentro de ella, realizando el seguimiento y pleteo de cada uno de ellos, y verificando si su posición geográfica se encuentra dentro de una zona de veda o es indicadora de alguna actividad ilegal.

A medida que las aeronaves se acercan al límite de la Zona Económica Exclusiva Argentina (ZEEA), dependiendo de las condiciones climáticas (principalmente la visibilidad) se planifica la estrategia para identificar a los buques. Cerca del límite de la ZEEA, se inicia el descenso para permitir que los sensores y la tripulación puedan determinar con certeza la actividad y los datos de cada embarcación. En el caso de detectarse un buque en presunta infracción, se efectúan registros fotográficos y filmicos que se suman a la información recogida por el radar y el receptor de identificación automática (AIS) del buque infractor. La tripulación comienza a su vez, con el llamado en los canales internacionales para pedir el cese de la actividad y ordenarle al barco que acate las directivas de la tripulación de la aeronave.



A continuación, pueden suscitarse dos escenarios bien diferenciados de acuerdo con los medios disponibles para el patrullaje. En el caso de encontrarse una aeronave sola, ésta realiza un registro de las comunicaciones con el presunto buque infractor y recolecta instrumentos de prueba para las actuaciones administrativas correspondientes (multas; decomiso de sus instrumentos de pesca y/o la captura obtenida; suspensión de la licencia para pescar para buques de la flota nacional, entre otras), las cuales también aplican para la flota nacional en infracción. Si se trata de un patrullaje en conjunto con un buque Guardacostas, éste último continuará con las actuaciones pertinentes.

El control desde el mar



En los patrullajes de los buques Guardacostas, se utilizan diferentes técnicas y estrategias de identificación, monitoreo y control, dependiendo de la finalidad de cada operativo. Pueden realizarse con un buque o más.

Cuando el objetivo es la flota nacional, se efectúa la identificación del barco para: detectar cualquier infracción a la normativa pesquera, establecer un plan de inspecciones, verificar la validez de los certificados pertinentes y otros documentos, el estado general del buque, su equipamiento y la conformación e idoneidad de su tripulación. Todo esto, para garantizar la aptitud de la flota desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana y la prevención de la contaminación. Cuando el objetivo del patrullaje es la flota extranjera, se recolecta información en la Zona Económica Exclusiva Argentina (ZEEA), se la analiza en conjunto con los datos suministrados por el Sistema Guardacostas y el Servicio de Buques Guardacostas y se observan los movimientos realizados por los buques de esta flota. A partir de allí, se aplican tácticas de maniobra y navegación, para detener a cualquier buque extranjero que incurriere dentro la ZEEA.

Ante la presencia de buques infractores, se los identifica en forma manual o electrónica para constatar la infracción. Luego, se pone en conocimiento a las instancias superiores y, de corresponder, a las autoridades judiciales, prosiguiendo con las actuaciones procesales de rigor conforme a los protocolos de actuación elaborados por la Prefectura y a la ley vigente.

Cabe mencionar que, en los escenarios planteados, existe una comunicación constante con los superiores para intermediar ágilmente con la Justicia Federal ante una eventual resistencia a la autoridad o desobediencia por parte de los buques infractores.



Resulta poco probable que un barco pueda pescar ilegalmente en la ZEEA sin ser detectado. Las múltiples herramientas de seguimiento y comparación de la información recabada por la Prefectura, sumado a los datos satelitales interpretados por su personal, que contrasta los antecedentes de cada embarcación en el Mar Argentino y la zona adyacente, hace que cada vez sea más lejana la posibilidad de ingreso indebido de un buque extranjero

[VOLVER](#)