

## RADIOGRAFÍA DE UN PROCEDIMIENTO JUSTIFICADO PERO FALLIDO

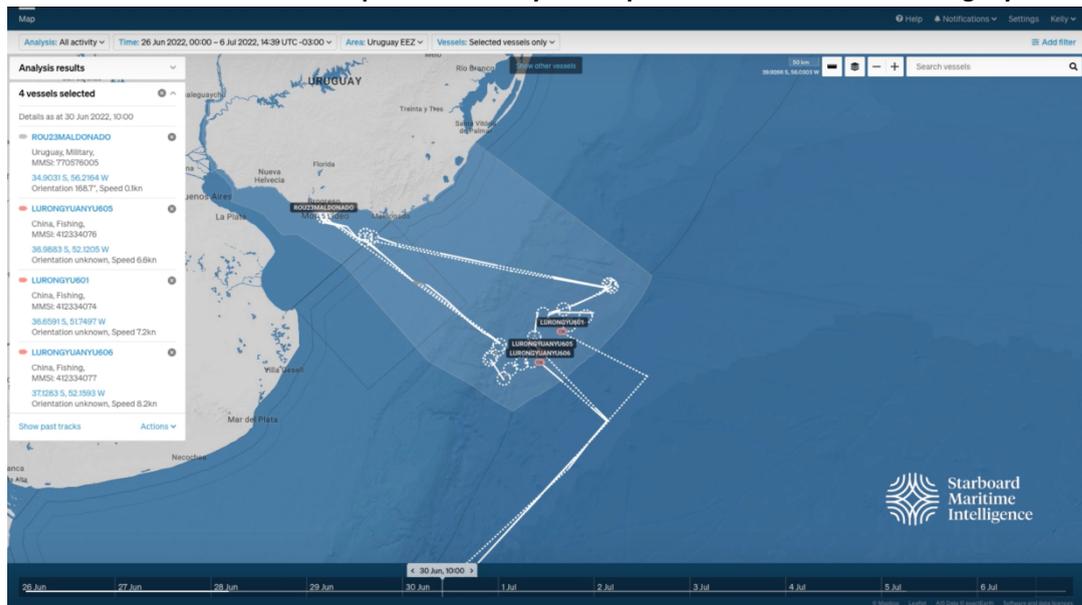
*Una investigación sobre el apresamiento del potero chino  
Lu Rong Yuan Yu 606 por la República Oriental del Uruguay*

Por Sabina Goldaracena  
12 de Agosto 2022

El pasado 4 de julio trascendió que la Armada uruguaya había capturado a un calamarero chino tras 12 horas de persecución, luego de haberlo detectado en aparente actividad de pesca ilegal dentro de la Zona Económica Exclusiva (ZEE). A tres semanas de iniciado un sumario marítimo por la Prefectura -Guardia Costera- del Puerto de Montevideo, el martes 26, el Ministerio Público solicitó el archivo del caso. En su fallo, la fiscal Silvia Naupp determinó que, del informe elaborado por de la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos (DINARA) surge que las evidencias recabadas “no son pruebas concluyentes para determinar que este buque incurrió en pesca ilegal en aguas territoriales”. Consideró que tampoco se había incurrido en desacato, porque hubo problemas en la comunicación, derivados de la diferencia de idiomas, y porque el barco se retiró hacia el puerto de Montevideo.

El caso ha sido complejo y, para muchos, extraño desde el inicio. El empleo de una plataforma de monitoreo satelital de buques por AIS<sup>1</sup>, junto a evidencias fotográficas oficiales, facilita la comprensión de los sucesos que llevaron al apresamiento de la embarcación. La verificación de varios datos que se hicieron públicos permite desentrañar por qué en un comienzo se asumió prematuramente que se había constatado que el barco estaba pescando, de modo que terminó causando extrañamiento que no se le haya logrado probar una infracción pesquera. Pese a ello, el panorama que queda expuesto al cuestionar la credibilidad de algunos argumentos siembra la duda sobre qué se intentó ocultar cuando no parecen tener sentido las motivaciones aducidas para dar explicación a ciertos hechos.

### 1. Mapa animado de la plataforma de monitoreo satelital Starboard Maritime Intelligence con los derroteros de AIS de los tres poteros chinos y del buque de la Armada Nacional uruguaya.



<sup>1</sup> AIS, en castellano: “Sistema de Identificación Automática”, cuyo objetivo fundamental es permitir a los buques comunicar su posición para que otros buques o estaciones puedan conocerla y evitar colisiones. Sirve también para el objetivo de realizar un análisis de inteligencia por medios indirectos sobre posible actividad de pesca.

## 2. Leyenda del mapa de Starboard



### Indicios de aparente actividad de pesca ilegal

En la madrugada del jueves 30 de junio, ingresan a la ZEE de Uruguay el LU RONG YUAN YU 601, LU RONG YUAN YU 605 y LU RONG YUAN YU 606; tres poteros de *Rongcheng Homey Ocean Fishing*<sup>2</sup>. Ni éstos, ni los otros cinco calamareros registrados a su nombre, habían usado antes el puerto de Montevideo, la capital del país, ni las zonas de fondeo en aguas de uso común con Argentina sobre el río de la Plata (donde los buques pesqueros extranjeros también reciben servicios desde el puerto de Montevideo). Venían los tres desde el sur, de la zona de pesca en el área adyacente a la ZEE de Argentina, conocida como la milla 201, donde estas embarcaciones se concentran aproximadamente entre diciembre y junio a pescar calamar *Illex argentinus*.

En *Starboard Maritime Intelligence* se los observa adentrarse unas 30 millas del límite exterior de la ZEE de Uruguay, cambiar el rumbo y alternar eventos de deriva con navegación. Sus señales de AIS son intermitentes. Por las noches, que es cuando se captura el calamar, sus eventos de deriva representan un indicio de posible actividad de pesca. Sus intermitencias del AIS refuerzan la sospecha de una actividad ilegal, dado que además no hay embarcaciones de nacionalidad china autorizadas a pescar en la ZEE uruguaya.

Se presenta a continuación la síntesis cronológica de los indicios de pesca ilegal que el Comando de la Flota de la Armada Nacional fue detectando y lo que hizo al respecto. La misma fue extractada de la exposición en conferencia de prensa<sup>3</sup> del Capitán CG. Andrés Debali, Jefe de Estado Mayor de la Flota, e incluye aclaraciones añadidas. Las menciones al análisis del monitoreo en base al AIS del LU RONG YUAN YU 606 son consistentes con lo observado en *Starboard*.

Mediante monitoreo satelital, la mañana del 1° de julio, el Centro de Operaciones Tácticas del Comando de la Flota detecta que las embarcaciones habían pasado la madrugada gareteando -sin máquinas o a la deriva- dentro de la ZEE de Uruguay, y sin reportar sus posiciones por AIS. Para verificar lo que estaban haciendo, el Comando de la Flota destaca a la aeronave B-200 T de Aviación Naval. Ésta constata la presencia de dos poteros –el 605 y el 606- 150 millas náuticas al sureste de la ciudad de Punta del Este. Al 605 lo encuentra navegando y al 606 con el ancla de capa a la deriva (un paracaídas que se utiliza bajo el agua durante las operaciones de pesca o cuando se pretende reducir su deriva, con las máquinas paradas, con el fin de mantener al buque

<sup>2</sup> De acuerdo con su búsqueda en la sección “Ship and company particulars” del sitio web de la Organización Marítima Internacional. <https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>

<sup>3</sup> Conferencia de prensa dada en el Centro de Operaciones Tácticas del Comando de la Flota, la cual tuvo por expositores al Almirante Jorge Wilson, Comandante en Jefe de la Armada, al Contralmirante Mario Vizcay, Comandante de la Flota, y al citado Jefe de Estado Mayor de la Flota. Montevideo, 21/7/2022.

en posición respecto a la corriente). Aunque desde la superficie el ancla de capa no es visible, sí lo son el cabo recuperador y la estacha de fondeo - que la sujeta al barco por la proa-, así como el boyarin que marca su posición, como puede apreciarse en la siguiente fotografía.

**3. Fotografía del LU RONG YUAN YU 606 tomada por Aviación Naval.**



Fuente: Presentación del Comando de la Flota en conferencia de prensa.

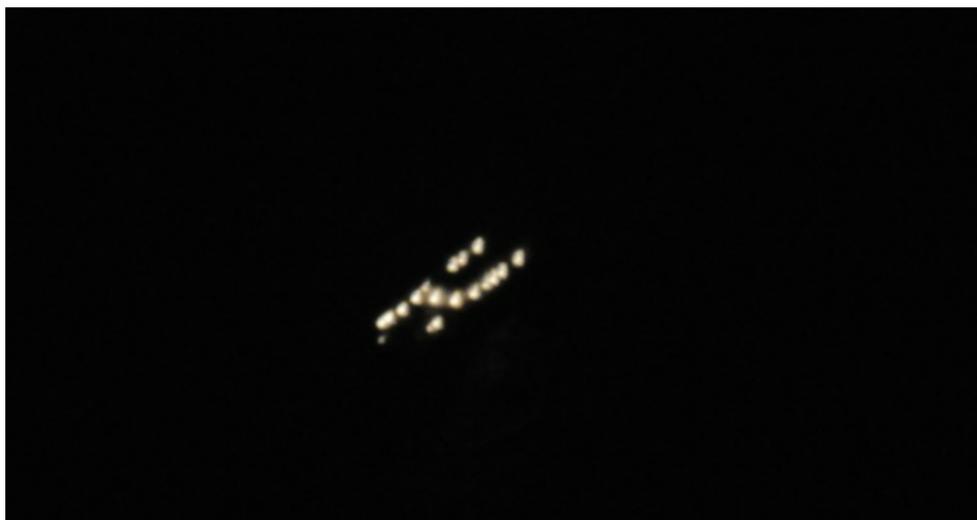
**4. Vista lateral que muestra cómo esas líneas salen por proa del LU RONG YUAN YU 606.**



Fuente: Presentación del Comando de la Flota en conferencia de prensa.

La aeronave vuelve a registrar su actividad la misma noche del día en que fueron detectados, cuando es más factible que los encuentre faenando. Al LU RONG YUAN YU 606 lo encuentra con posibles luces de pesca (lámparas de unos 2000 watts rodean a la embarcación para atraer al calamar hacia la superficie). A los otros dos poteros chinos, los detecta con luces de navegación.

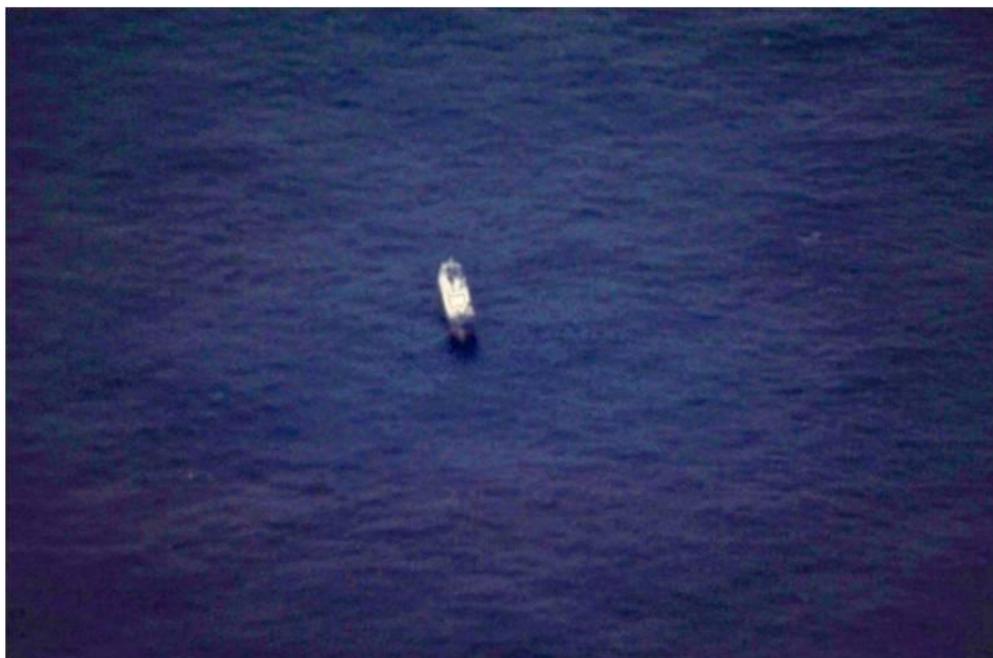
**5. Fotografía tomada por la aeronave de Aviación Naval al LU RONG YUAN YU 606 el viernes 1 de julio a las 22:13 hrs.**



Fuente: Presentación del Comando de la Flota en conferencia de prensa.

Teniendo en consideración los indicios de una aparente actividad ilegal por el LU RONG YUAN YU 606, se alista y zarpa el sábado 2 el buque hidrográfico ROU 23 MALDONADO, para llevar a cabo una operación de control de aguas jurisdiccionales. También se envía a la aeronave que, al atardecer, lo encuentra al garete con luces que aparentan ser las de pesca. De la proa del 606 parece salir el cabo recuperador del ancla de capa.

**6. Fotografía del LU RONG YUAN YU 606 tomada por Aviación Naval el sábado 2 de julio a las 19:08 hrs.**



Fuente: Presentación del Comando de la Flota en conferencia de prensa.

Cuando el ROU 23 finalmente arriba a la posición del LU RONG YUAN YU 606 el domingo, lo encuentra con luces que parecen ser de pesca. A la mínima distancia que alcanza a aproximarse, unos 500 metros, no es posible distinguir si tiene las parrillas rebatidas, menos aún si tiene las poteras en funcionamiento, según contó un tripulante del buque de la Armada.

**7 y 8. Fotografías tomadas al LU RONG YUAN YU 606 por el ROU 23, el domingo 3 de julio a las 21:20 hrs.**



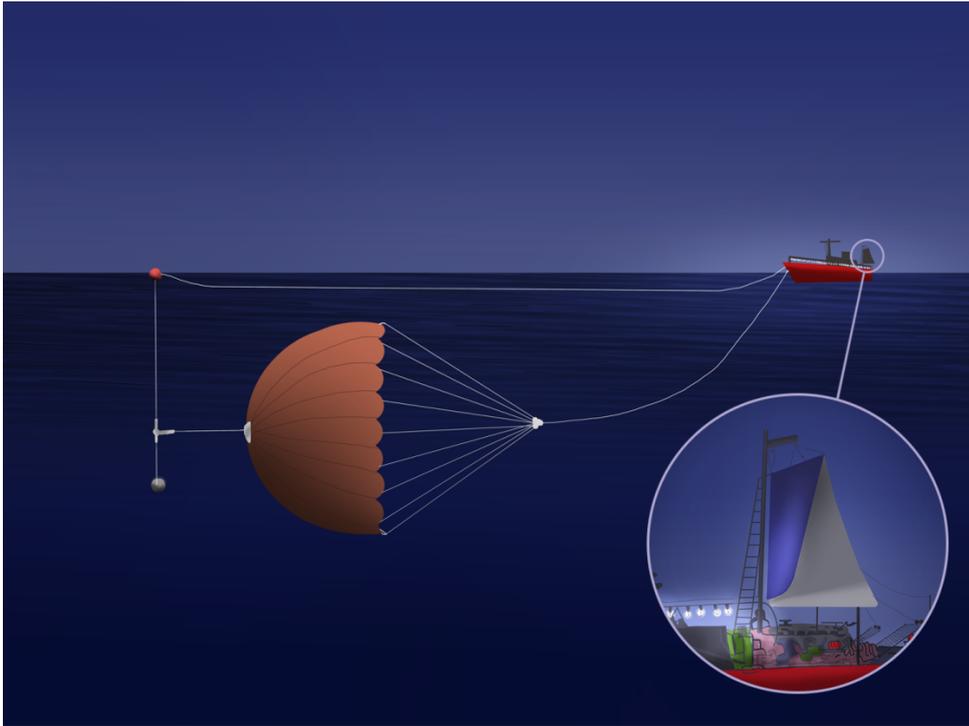
Fuente: Presentación del Comando de la Flota en conferencia de prensa.

### ***Diferencias entre libre navegación y pesca***

De acuerdo con la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), embarcaciones como estas tienen derecho de libre navegación por la ZEE de un estado distinto al de su pabellón, pese a que no tengan derechos de pesca.

Es relevante por tanto, aclarar las condiciones que deben darse para poder determinar que un potero está llevando a cabo labores de pesca. Según los expertos consultados, durante la navegación, un barco potero no tiene el ancla de capa ni la vela de popa desplegadas, las parrillas deben permanecer replegadas y tendría que tener encendidas únicamente las luces de navegación (y las de faena, así como también las de cubierta, deberían estar apagadas).

**9. Ilustración de un potero destacando el ancla de capa y la vela de popa.**

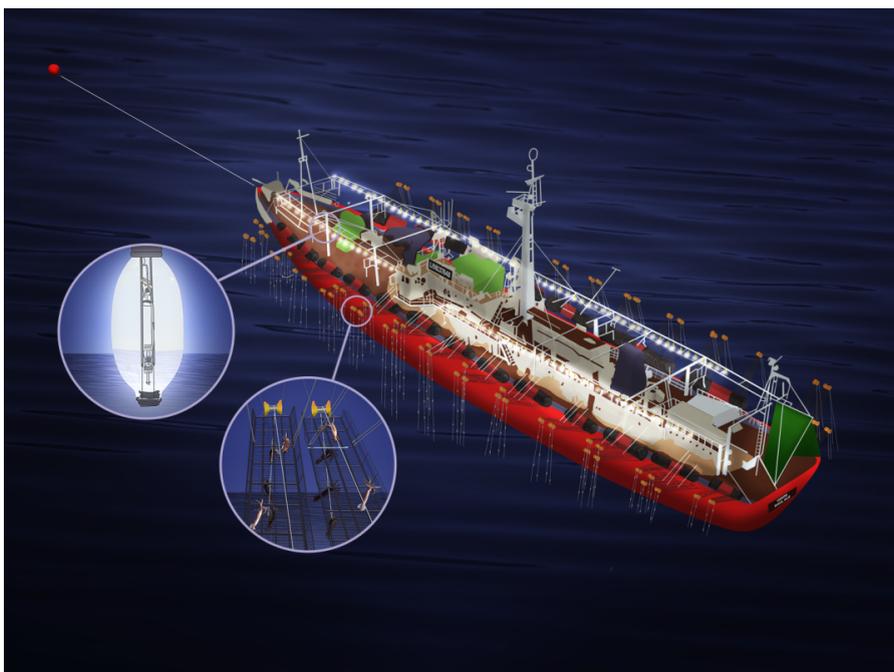


Autora: Rocío Ccasani Chàvez/ Equilibrium BDC

El ancla de capa es un paracaídas que va bajo el agua para, con máquinas paradas, mantener al barco lo más estático posible durante la faenada pesca o mientras se apronta para ellas, evitando que sea arrastrado por la corriente lejos del cardumen.

La vela de popa se utiliza para mantenerse posicionado respecto al viento. Cumple la misma función en dirección contraria al ancla de capa. Así se mantiene al barco en una relación entre lo que lo lleva la corriente y lo que lo hace el viento. Mantener la proa en esa dirección además disminuye el roldo y cabeceo del buque, haciéndolo mucho más estable para sus operaciones.

**10. Ilustración de un potero con el detalle de sus artes de pesca y luces de faena.**



Autora: Rocío Ccasani Chàvez/ Equilibrium BDC

Las parrillas son unos toboganes que se abren tipo brazos hacia las bandas del barco. En su base, hay un aparato que es la potera, al que le salen dos brazos. La potera es un sistema mecánico, que baja y sube los anzuelos en los que el calamar queda atrapado, y lo va recuperando para transportarlo a bordo.

Aunque la libre navegación no requiere aviso previo, si en cualquier momento surge la sospecha de que ese barco está realizando una actividad que no es propia de la libre navegación, puede ser objeto de contralor por parte de las autoridades del estado ribereño, que puede pedirle información sobre su procedencia y destino, la carga que está transportando, etcétera.

### **Entre las evidencias insuficientes y la versión del barco que no cierra**

El capitán del LU RONG YUAN YU 606 declaró en el interrogatorio que tiró el ancla de capa por fuertes vientos y que, cuando pretendió retomar la navegación, rumbo al puerto de Montevideo, tuvo un problema en el motor que lo demoró, según publicó el diario El Observador, que tuvo acceso al expediente del caso. Sin embargo, si el capitán hubiese decidido, por problemas en las máquinas, o por cualquier otra razón, detener su marcha, quedarse con el ancla de capa o hacer alguna otra actividad, debería haber dado aviso a las autoridades, para no generar sospechas respecto a su presencia. Además, los otros dos poteros de la misma compañía tardaron tanto en dirigirse a las zonas de fondeo sobre el Río de la Plata como el primero en entrar al puerto (como puede apreciarse al final de la secuencia del mapa animado de Starboard). Resulta poco verosímil considerar que también su demora de cuatro días en emprender la marcha hacia la zona de fondeo pudiera haberse debido a problemas en sus motores una vez que ya hubo cesado el viento.

En comunicado de prensa, la Cámara de Agentes Pesqueros Extranjeros (CAPE), representantes de estas embarcaciones en Uruguay, dio otra justificación: *“el buque utilizó su ancla de capa con la intención de aguardar directivas para ingresar al Puerto de Montevideo (manteniendo su AIS encendido)”*. Nótese que se expresa que tenía la *“intención de aguardar directivas”*, que no es que las estuviese aguardando, dado que aún no había realizado ninguno de los trámites ante las autoridades uruguayas previos a su arribo, según reconoció Aldo Braidá, presidente de dicha Cámara, consultado por la autora durante la presente investigación. El barco nunca antes había entrado al puerto de Montevideo, como tampoco ninguno de los otros siete registrados a nombre de la misma compañía. Entonces, queda la duda sobre si realmente tenía previsto arribar al puerto, o si nada más ingresó a la ZEE de Uruguay a realizar una actividad distinta de la libre navegación.

A su vez, según constató El Observador basado en el expediente, *“el capitán aseguró que encendió las luces de cubierta durante la noche por seguridad y para que lo vieran debido a que había mal clima”*. Por su parte, en entrevista con la autora, Aldo Braidá remitió a la declaración del capitán: *“El barco tenía las luces amarillas, que son los focos más chicos del barco, encendidos en la noche porque estaban trabajando”* los marineros desarmando las poteras. Según Braidá, de las 36 estaciones de pesca tenía armadas unas 12. *“Es decir, que tampoco estaba con sus artes de pesca completas como para pescar”*, acotó. Lo que el capitán declaró es que las luces de pesca no estaban encendidas.

Fueron enseñadas las fotografías que aparecen en el presente informe a cuatro personas idóneas para reconocer a buques poteros faenando. Si bien más de uno aclaró que mediante las mismas no era posible probar que el barco lo estuviese haciendo, se les preguntó qué tipo de luces les parecía que estaban viendo en cada caso. Sobre las dos fotografías aéreas, la mayoría opinó que podrían ser de cubierta. Respecto a las dos tomadas desde el ROU 23, todos concordaron en que se percibe demasiada luminosidad como para respaldar esa misma versión. *“Para trabajar en cubierta esas luces son demasiadas, hasta nocivas para la vista”*, indicó un capitán. *“Pero si no*

*se ven las artes de pesca desplegadas, no hay pruebas*”, sentenció. Es que, contrario a lo que interpretó en un comienzo el Ministerio de Defensa Nacional y transmitió en comunicado de prensa, dichas artes son las poteras, y no el ancla de capa, así como tampoco son prueba suficiente las fotografías con posibles luces de pesca. Tal como el presidente de la CAPE argumentó *“no ha habido ninguna imagen aérea o desde el mar, diurna o nocturna, donde se vea al barco con las artes desplegadas o pescando”*. Le asiste la razón, cuando menos en lo que respecta a las que han tomado conocimiento público.

**10. Modelo de fotografía que permite comprobar que un potero está pescando. En la imagen del frente, además de las luces de pesca y la vela de popa cuadra, se aprecian las parrillas rebatidas y hasta se pueden ver los anzuelos colgantes de las líneas. Arriba, el pabellón del buque. En el fondo, otro potero con luces de pesca, al que se ven las parrillas y las líneas, y la vela de popa cuadra.**



Fuente: Instituto Universitario de Seguridad Marítima, Prefectura Naval Argentina.  
Disponible en: <https://iusm.edu.ar/revista/milla2003.html>

### ***La tortuga manuelita a la captura: crónica de una inspección frustrada***

Con su equipo de AIS apagado y en oscurecimiento, el ROU 23 arriba el 3 de julio sobre las 20:30 a su primer encuentro con el LU RONG YUAN YU 606 a 150 millas de la costa, dónde éste estaba con sus posibles luces de pesca. Mientras efectúan la comunicación radial con la embarcación china, van lanzando los botes al agua para enviar a la dotación de visita e inspección. Contratiempos derivados de no contar con los medios materiales adecuados, e imprevistos derivados de la falta de experiencia en el apresamiento de buques poteros, llevan a que se termine escapando sin que la Armada Nacional haya terminado de confirmar y registrar la sospecha de que se encontraba pescando. Las carencias de recursos materiales de la institución salen a relucir durante este operativo. Al buque hidrográfico ROU 23 lo apodan, cariñosamente, “La tortuga manuelita”. Con sus máximos ocho nudos de velocidad -15 km por hora-, si logró alcanzar al calamarero fue porque éste se detuvo y lo esperó, explicaron fuentes vinculadas al procedimiento de su captura. Mientras tanto, pospuso la inspección por 14 horas, en las que podría haberse dedicado a eliminar evidencias antes de entregarse.

Varias personas consultadas cuando recién se supo que esta nave había sido capturada, encontraban sospechoso que hubiese huido. Ya que si estaba todo en regla, el incidente no hubiese pasado de una visita e inspección en el mar. Entonces, ¿para qué fugarse? El barco no tenía antecedentes de pesca ilegal ni de resistencia a la autoridad en Argentina, como desde el Comando de la Flota se creyó en primera instancia, producto de no haber verificado versiones

de prensa por vía oficial. Según publicó El Observador, el capitán Liang Weifeng relató cuatro razones encadenadas sobre por qué se fue antes de que lo abordase la dotación de visita. “Dijo que cuando fueron interceptados el buque de la Armada no tenía encendido el sistema de identificación satelital (AIS), que por la mala visibilidad no identificaron que eran navales uruguayos, que no ‘entendieron’ que los iban a abordar, y que por seguridad no permitieron la visita”, resume ese periódico.

**11. Grabación comunicación radial entre el ROU23 y el LRY 606 del 03 de Julio 2022.**

**12. Transcripción de la comunicación radial entre el ROU 23 y el LRY 606 del 3 julio 2022**

Por cortesía de la Armada Nacional, la autora accedió a la síntesis de más de una hora de comunicación radial entre ambas embarcaciones antes de iniciada la persecución. Las mismas cosas se le dicen y preguntan al capitán varias veces, en inglés claro y conciso. Es éste el idioma internacionalmente establecido para las comunicaciones en el mar<sup>4</sup>. La dificultad del capitán para hablar en ese idioma es notoria. No obstante, se puede escuchar que le informan, y el capitán parece comprender, que es la Armada y que lo va a visitar e inspeccionar. Luego dice no tener permiso de la oficina. Se le vuelve a decir que es la Armada, que va a ejercer su derecho en las aguas jurisdiccionales, ejerciendo la soberanía, y nuevamente dice que sí, que entiende. Acuerdan que le pondrán la escalera a babor, pero dice que no tiene autorización de la oficina y, acto seguido, emprende la huida en dirección a tierra.

Queda entonces la duda de si realmente fue por no haber identificado a la Armada que se resistió a ser inspeccionado. Porque, además, si bien el ROU 23 llega con el AIS apagado a su encuentro, durante la persecución lo mantiene encendido -como se ve en *Starboard*- y éste lo identifica como una nave militar. Por lo que, si acaso el capitán no hubiese llegado a entender el inglés, podía a través del AIS, reconocer que se trata de una nave militar. Cuando, a 14 horas del primer intento, el barco se detiene y la dotación de visita logra inspeccionarlo, nota “*una gran capacidad de limpieza de la tripulación, comprobada en varios sitios del buque*”, según fuentes vinculadas al procedimiento. Halla que todas las bodegas de carga estaban vacías y limpias. Ingresa a la bodega de carga donde estaban almacenados los víveres de la tripulación, sin realizar movimiento de lo almacenado. Allí mismo es donde en una segunda inspección, realizada por la Prefectura del Puerto de Montevideo -Guardia Costera- y la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos en dicho puerto, encuentran calamar congelado.

---

<sup>4</sup> En 1973, el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional acordó, en su 27º periodo de sesiones, que, cuando se plantean dificultades idiomáticas, conviene utilizar un idioma común a efectos de navegación, y que este idioma debía ser el inglés. Por consiguiente, se elaboró el *Vocabulario normalizado de navegación marítima*, que se aprobó en 1977 y se enmendó en 1985 (Fuente: Presentación del Comando de la Flota en conferencia de prensa).

**13. Fotografía de la bodega dónde fue encontrado el calamar congelado entre los víveres de la tripulación. Estaba al fondo, pero no escondido.**



Fuente: Prefectura del puerto de Montevideo.

El informe al que tuvo acceso El Observador señala que, cuando llegaron al puerto, interrogado el capitán Liang Weifeng, declaró que tenía pesca en las bodegas, y ahí se encontraron 12.460 kilos de calamar. El informe detalla que durante la anterior inspección no había declarado la carga y la agencia marítima sí, aunque habló de 30 toneladas pescadas en el Atlántico sur.

La autora del presente informe habló con Jaime Coronel, Director Nacional de Recursos Acuáticos. Coronel confirmó que le encontraron las 12,5 toneladas de calamar, y un restante resultante de un transbordo. Consultado respecto a si era *Illex argentinus*, contestó que aparentemente sí, dadas las características morfológicas, pero que no se hizo un estudio genético para verificarlo. Explicó que, “*aunque puede haber otro calamar parecido, en general, en esa zona, es Illex*”. En relación a las otras especies que le encontraron, el director de la DINARA dijo que era un resto para consumo propio de la tripulación, y que había dos o tres especies, entre ellas merluza, que le habían sido transbordadas desde un pesquero chino.

También contó que se verificó que los registros del barco coinciden con los tiempos en los cuales puede haber pescado ese calamar. Se pudo determinar que lo había pescado unos 20 días antes de haber ingresado a aguas uruguayas, en alta mar del océano Atlántico Sudoccidental. Tenía permiso de pesca para aguas internacionales y para calamar, y todos los papeles en regla, según informó Coronel.

Tanto el director de Recursos Acuáticos como otros dos especialistas consultados coinciden que en la región de la ZEE dónde los poteros fueron detectados no es zona de pesca de calamar. Explicaron que se pesca calamar en la plataforma continental propiamente dicha y en el borde del talud, hasta una profundidad de unos 1000 m, produciéndose las mayores concentraciones hasta los 400 m de profundidad. Sin embargo, donde los buques chinos estuvieron gareteando hay 2000 o 3000 m de columna de agua. Desde el Programa de Pesquerías de Cefalópodos del Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero de la Argentina (INIDEP) informaron

que el área en donde permanecieron los buques se sitúa al este de aquella donde, en esa época, se hallaban las últimas agregaciones desovantes de invierno de *Illex argentinus*. Por eso, los especialistas consultados ven con cierto escepticismo la posibilidad de que estas naves hubiesen estado faenando en las posiciones reportadas porque, si bien allí podría haber calamar, los rendimientos serían mínimos. Sin embargo, algunos de ellos no descartan que el barco estuviese realizando una captura no comercial, para el consumo a bordo, empleando solo las poteras que aún no habían desarmado, o líneas de mano para pescar especies distintas al calamar.

### **Un procedimiento correcto que encontró más desafíos que evidencias**

Conforme a la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), en consonancia con la Ley de pesca N° 19.175, el Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre los recursos de su ZEE y, para garantizar el ejercicio de estos derechos, la CONVEMAR autoriza a tomar las medidas necesarias para que el cumplimiento de sus leyes y reglamentos no se vea frustrado. Estas medidas podrán incluir la visita, la inspección, el apresamiento y la iniciación de procedimientos judiciales, con la particularidad de que las infracciones cometidas no podrán ser sancionadas con penas privativas de la libertad y que si los buques apresados y sus tripulaciones dan una fianza razonable u otra garantía, deberán ser liberados con prontitud<sup>5</sup>. Según lo expresado a la autora por el Dr. Edison González Lapeyre<sup>6</sup>, la Armada procedió correctamente frente a un buque que primero fue visto al garete y luego se resistió a ser inspeccionado. Ante la sospecha fundada de que esa embarcación estaba faenando en aguas uruguayas, considera que correspondía su apresamiento y sometimiento al juez competente. Por otra parte, el Dr. González Lapeyre señaló que: *“El Juez, si no recibió pruebas suficientes de convicción por parte de la Armada y la DINARA en cuanto a que estaba pescando en nuestra Zona Económica Exclusiva, procedió correctamente en liberar el buque”*. Sin embargo, en su opinión, *“debió hacerlo con prontitud y exigiendo una fianza razonable”*.

Si se hace un repaso de las pruebas colectadas por la Armada uruguaya, éstas daban cuenta de una presunción o sospecha de infracción a una ley nacional por parte de un buque extranjero. Éste, que nunca antes había ingresado a la ZEE, gareteaba durante la noche y, además, tenía intermitencias prolongadas de AIS, lo que hacía sospechar que eran intencionales. Fue registrado usando el ancla de capa y con luces que aparentaban ser de pesca: todos indicios de que estaba capturando o preparándose para capturar calamar. Por ende, Uruguay ejerció una jurisdicción vinculada a su propio territorio, sus zonas marítimas y sus derechos en esas situaciones. Sin embargo, el procedimiento de recolección de pruebas que sostuvieran la sospecha existente no logró obtener evidencias claras de la presunta infracción pesquera. La existencia de luces de pesca encendidas no necesariamente es prueba concluyente de esa actividad. En las imágenes tomadas por la Armada deberían verse las parrillas extendidas y, de ser posible, las poteras en operaciones. Sí sirven, en cambio, para probar la presunción mencionada.

Por otra parte, los motivos que arguyeron el capitán del LU RONG YUAN YU 606 y/o sus representantes para el ingreso de esta nave al mar uruguayo, no logran convencer de que se encontraba haciendo ejercicio de su derecho de libre navegación. Tampoco logran erradicar la sospecha sobre la posibilidad de que hubiese cometido la infracción que llevó a su apresamiento. Además, los motivos esgrimidos para su resistencia a ser inspeccionado son tan absurdos como lo es que se desestime la investigación de la comisión de un eventual delito de

---

<sup>5</sup> Art. 73 de la CONVEMAR, en Frida Armas Pflirter, *El Derecho Internacional de Pesquerías y el Frente Marítimo del Río de la Plata*, Buenos Aires, 1994, pp.116-117.

<sup>6</sup> Ex profesor de Derecho Internacional, especialista en Derecho Marítimo, jubilado del Ministerio de Relaciones Exteriores del Uruguay y ex presidente de la Administración Nacional de Puertos.

desacato por problemas de comunicación derivados de diferencias idiomáticas, considerando que el inglés es el idioma establecido internacionalmente para las comunicaciones en el mar, y porque, además, el capitán podía haber reconocido a la Armada por el sistema de posicionamiento de AIS. “*Si el idioma convenido es el inglés, la fiscalía no puede argumentar un problema idiomático, porque no es un problema de capitán de la Armada si el del buque chino habla o no inglés*”, opinó un especialista que solicitó permanecer anónimo. Señaló además que el capitán debería hablarlo y que, el hecho de que el caso se archive por esa causa, no tiene lógica, e incluso contraviene la normativa internacional al respecto.

En opinión del Dr. González Lapeyre, no corresponde aplicar la legislación penal en la ZEE, porque la jurisdicción de cada Estado está limitada a los recursos allí existentes. “*En esa área se deben aplicar los principios establecidos en los acuerdos internacionales, en particular por la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*”, aclaró. En consecuencia, considera que “*no es correcto tipificar el desacato en el caso sub-examine*”. La autora envió a la fiscal del caso las respectivas consultas, sin obtener respuesta. Se pretendía comprender mejor sus fundamentos y si, en su opinión, la figura del desacato se aplica más allá de las 12 millas del Mar Territorial. Hubiese sido interesante saber, si considera que no se aplica, por qué no empleó directamente ese argumento para solicitar el archivo. Si por el contrario, considera que sí se aplica en toda la ZEE, quedó pendiente la consulta sobre si Uruguay, en otras circunstancias, podría hacer algo similar a Argentina cuando los pesqueros extranjeros sospechados de pesca ilegal en su ZEE se resisten a ser abordados. En ese país, si una embarcación no acata las órdenes e instrucciones de la Prefectura e inicia navegación en dirección a alta mar, incurre en delito de desobediencia a la autoridad del Art. 239 del Código Penal. De acuerdo con el sitio web de la Prefectura Argentina, el buque guardacostas inicia la persecución en caliente para intentar hacerlo cesar en dicha conducta, dando intervención a la Justicia. La Prefectura debe obtener y registrar las evidencias de que la nave se resistió, y para evitar hacer un uso indebido de la fuerza que pueda poner en peligro vidas humanas, puede cesar la persecución, ya que el juez cuenta con pruebas suficientes para disponer el pedido de captura internacional a través de INTERPOL. Por desgracia, no pudo saberse la opinión de la fiscal del caso respecto de si algo de esto es aplicable en Uruguay<sup>7</sup>.

Por último, este procedimiento de apresamiento sacó a relucir la falta de recursos materiales y operativos, así como de capacitación de los recursos humanos de la Armada para llevar a cabo este tipo de procedimientos, cuya base es la recolección de pruebas de calidad que resulten irrefutables. Parecen indispensables una mejor comunicación y mayor coordinación a partir de que surge la sospecha de actividad de pesca ilegal entre las distintas agencias actuantes. Por ejemplo, la Dirección de Recursos Acuáticos y la Prefectura no fueron avisadas de que el ROU 23 zarpaba a una operación de control de las aguas jurisdiccionales y, durante la inspección a mar, no hubo presente ningún inspector pesquero. Las debilidades manifiestas no deben desmoralizar a aquellos que las experimentaron, sino que, por el contrario, pueden ser aprovechadas como indicadores de por dónde es necesario reforzar las capacidades y la cooperación para obtener mejores resultados en futuros operativos de este tipo.

---

<sup>7</sup>Prefectura Naval Argentina. Disponible en:

<https://www.argentina.gob.ar/prefecturanaval/resumen-operativo/preguntas-frecuentes>

## **Urge la cooperación regional**

El océano Atlántico sudoccidental es la única región del mar en su tipo y características morfológicas y ecosistémicas carente de una Organización Regional de Ordenación Pesquera (OROP) para especies transzonales, como el calamar. Flotas de aguas distantes se concentran a capturar recursos hidrobiológicos en el área adyacente al límite exterior de la ZEE de Argentina, siendo poteros chinos la gran mayoría de las naves que allí operan cada año. El diferendo entre Argentina y el Reino Unido por la soberanía sobre el territorio en disputa de las Islas Falkland/Malvinas, territorio de ultramar británico, ha impedido que los estados costeros se organicen para negociar con los estados de pabellón de las flotas de aguas distantes que operan en la región, medidas de conservación y ordenación aplicables a su actividad en alta mar.

A pedido de quien suscribe, Alfonso Miranda Eyzaguirre, presidente de CALAMASUR y de la Comisión Interamericana del Atún Tropical, enumeró las implicancias más relevantes para el caso concreto de la ausencia de una OROP. Miranda señaló que, primero, contar con una organización de este tipo llevaría necesariamente a la existencia de un registro de buques. Entonces, cuando se determine la plena explotación de la capacidad de un recurso, cuando se haya adquirido una flota de un nivel lo suficientemente grande para llegar a niveles de plena explotación, tendría que cerrar el acceso a ese recurso, y no dejar el ingreso indefinido de barcos, como ocurre hasta ahora. La ausencia de límites en la alta mar en el Atlántico sudoccidental (FAO 41) serviría de camuflaje para ocultar capturas ilegales en aguas jurisdiccionales de países costeros, lo que muchos sospechan que podría haber ocurrido en el incidente bajo análisis. A esto se suma la carencia de medios materiales de estas naciones para hacer un eficiente monitoreo de tan extensa zona marítima.

En segundo lugar, el presidente de CALAMASUR explicó que, el hecho de que existiera la OROP, haría también que surjan medidas de cumplimiento que obliguen a ciertos controles, hoy inexistentes en aguas internacionales. Así, por ejemplo, si hubiese habido una OROP funcionando, las embarcaciones tendrían que informarle en qué parte de las aguas internacionales bajo su órbita de competencia, habían capturado lo que tenían a bordo. Los capitanes deberían haberlo documentado y demostrarlo con el monitoreo de VMS y sería menester corroborarlo con la presencia de observadores físicos y/o electrónicos con cámaras en las embarcaciones. Estos son algunos de los mecanismos disuasivos para la pesca ilegal, que hoy día no existen en el Atlántico sudoccidental, a falta de una OROP. Entonces, como esas aguas internacionales no están reguladas, pueden ser utilizadas como pretexto para, cuando se encuentra pesca en las bodegas, se diga que todo lo han hecho en aguas internacionales y no haya manera de verificarlo, señaló Miranda.

Finalmente, más allá de los problemas derivados de la ausencia de un sistema de gobernanza en el Atlántico sudoccidental, la pesquería del calamar está poco regulada también en el Pacífico sudoriental, bajo la OROP-PS, algo que reiteradamente ha denunciado CALAMASUR. Dada esta la falta de regulación en ambos océanos que bañan el extremo austral del continente, y teniendo en cuenta que se trata de flotas que tienen conductas transgresoras, que se aprovechan de cualquier vacío en la legislación internacional, así como de cualquier fisura que tengan los mecanismos de control de los países, sería importante que éstos emprendan acciones en conjunto y refuercen la cooperación y el intercambio de información a todos los niveles para enfrentar un problema de seguridad regional.