

Grupo de  
Trabajo  
sobre  
Antártida y  
Atlántico Sur

Vol. 3, mayo de 2022

## ACTORES DEL ENTORNO MARÍTIMO: UNA MIRADA INTEGRAL

PRIMERA PARTE: SEGURIDAD MEDIOAMBIENTAL

Artículo



**CESIUB**  
Centro de Estudios Internacionales de la  
Universidad de Belgrano



# ACTORES DEL ENTORNO MARÍTIMO: UNA MIRADA INTEGRAL

## PRIMERA PARTE: SEGURIDAD MEDIOAMBIENTAL

**POR: MARCOS GASTÓN RIZOLI, SEBASTIÁN LUIRETTE WOODS Y JUAN FRANCISCO CHAGNIER**

En el primer artículo de este año se abordó la importancia de **elaborar una estrategia de seguridad marítima para la República Argentina**. Siguiendo esa línea, se propone comenzar a **describir el mapa de actores que debe integrar dicha estrategia**. Esto se puede hacer desde cuatro ejes partiendo de la definición de entorno marítimo de la Organización Marítima Internacional (OMI): la seguridad medioambiental, la seguridad humana, la gobernanza y la economía azul. Un mapa de estas características puede ser importante para **conocer qué esfuerzos deben integrarse para el desarrollo sostenible del mar**. Si se logra identificar los actores, luego se pueden visualizar sus intereses y a partir de allí desafíos, oportunidades, riesgos y amenazas.

En este trabajo se comienza desarrollando aquellos **actores que inciden en la seguridad medioambiental** en las distintas áreas geográficas y temáticas que componen el entorno marítimo de Argentina —incorporando a fines de la propuesta de estrategia marítima argentina, el Río de la Plata, la Hidrovía Paraná-Paraguay, los ríos Uruguay, Pilcomayo y Bermejo, además de la cuenca Matanza-Riachuelo y el Sector Antártico Argentino—. Asimismo, se incluye un marco conceptual que también se utilizará al abordar los actores de los demás ejes en los próximos artículos.

## LA IMPORTANCIA DE PRESERVAR EL MEDIOAMBIENTE MARINO

La **Organización Marítima Internacional (OMI)** entiende al **dominio o entorno marítimo** como “todas las áreas y cosas de, sobre, debajo, relacionadas con, adyacentes o limítrofes con un mar, océano u otra vía navegable, incluidas todas las actividades marítimas, infraestructura, personas, carga y embarcaciones y otros medios de transporte”. De allí surge la conciencia del dominio marítimo como la comprensión efectiva de todo lo relacionado con el entorno marítimo que podría afectar la seguridad, la economía o el medio ambiente (National Strategy for Maritime Security: National Plan to Achieve Maritime Domain Awareness, 2005, p. 1 y OMI, 2010).

La **sostenibilidad**, desde el ámbito de la **Organización de las Naciones Unidas (ONU)**, puede entenderse como el desarrollo que

“garantiza la satisfacción de las necesidades de las generaciones actuales y futuras sin comprometer los recursos naturales y humanos”, equilibrando entre el crecimiento económico con el cuidado del medio ambiente. El desarrollo sostenible como concepto apareció por primera vez en el informe titulado *Nuestro futuro común* (conocido como Informe Brundtland) de 1987, elaborado por la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, abordando el desarrollo económico y social de los países con el cuidado ambiental. En 1992 en el marco de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo (CNUMAD), la “Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo” formalizó el concepto junto a una serie de principios incluyendo la protección ambiental (Fernández y Gutiérrez, 2013 y CEPAL, s.f.).

La ONU incluyó la preocupación del **desarrollo sostenible en el mar** en los **Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030**, siendo guía para el cuidado del medioambiente marino. [1] De esta manera, el **Objetivo 14** manifiesta la necesidad de “conservar y utilizar de manera sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos” enfatizando en las amenazas de la contaminación ambiental y la sobreexplotación de los recursos. Se presentaron **siete metas y tres disposiciones** sobre la implementación, generando un marco para ordenar y proteger los ecosistemas marinos y costeros. Dichas metas son: 14.1, reducir significativamente la contaminación marina de todo tipo, en particular la producida por actividades realizadas en tierra; 14.2, gestionar y proteger sosteniblemente los ecosistemas marinos y costeros; 14.3, minimizar y abordar los efectos de la acidificación de los océanos; 14.4, reglamentar eficazmente la explotación pesquera y poner fin a la pesca excesiva, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y las prácticas pesqueras destructivas; 14.5, conservar al menos el 10% de las zonas costeras y marinas, de conformidad con las leyes nacionales y el derecho internacional; 14.6 prohibir ciertas

formas de subvenciones a la pesca que contribuyen a la sobrecapacidad y la pesca excesiva; 14.7, aumentar los beneficios económicos de la gestión sostenible de la pesca, la acuicultura y el turismo; 14.a, aumentar los conocimientos científicos, desarrollar la capacidad de investigación y transferir tecnología marina; 14.b, facilitar el acceso de los pescadores artesanales a los recursos marinos y los mercados; 14.c, mejorar la conservación y el uso sostenible de los océanos y sus recursos aplicando el derecho internacional reflejado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Naciones Unidas, s/f).

Como la disposición 14.c del Objetivo de Desarrollo 14 reconoce, la **Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)** constituye el marco jurídico para la conservación y la utilización sostenible de los océanos (Naciones Unidas, s/f). Además de delimitar los espacios y jurisdicciones marítimas, incluye artículos sobre **conservación y gestión de los recursos marinos vivos** (en diversos artículos) así como la **protección y preservación del medio marino** (desarrollándose en toda la parte XII de la convención, entre los artículos 192 y 237).

## ¿POR QUÉ IDENTIFICAR A LOS ACTORES DEL ENTORNO MARÍTIMO?

Respondiendo a la pregunta sobre la **necesidad de identificar a los actores del entorno marítimo** para abordar una estrategia marítima, se halla que la **Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI)** de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) promueve un proceso conocido como “**planificación espacial marina**” (PEM) que busca “compatibilizar todas las actividades humanas que se desarrollan en el mar”, definiéndose como una “manera práctica de crear y establecer una organización más racional del uso del espacio marino y las interacciones entre estos usos”, equilibrando las demandas de desarrollo con la necesidad de protección de los ecosistemas marinos, alcanzando diversidad de objetivos sociales, económicos y ambientales de forma abierta y planificada. Con la PEM pueden abordarse una diversidad de sectores con sus interrelaciones, proporcionando medidas espaciales y temporales para orientar el aprovechamiento

del medio marino (Ehler y Douvere, 2013; y Radovich, 2021).

La PEM, como proceso de planificación, consta de un enfoque secuencial compuesto por una serie de pasos, entre los cuales uno de ellos aborda directamente la participación activa de distintos actores involucrados a lo largo de todo el desarrollo del proceso. Con ello, se permite que los distintos actores se comprometan en la PEM mejorando el diseño e implementación mediante intercambio de información, consiguiendo una mejor comprensión de la complejidad de la gestión marina. Entre otros aspectos a destacar, se fomenta la participación de expertos y grupos de interés, se suscita confianza hacia las autoridades, se mejora el cumplimiento de las normas y reglamentos, se comprende de forma mejor los deseos, percepciones e intereses subyacentes entre todas las partes y se examinan conflictos existentes y potenciales (Ehler y Douvere, 2013; y Radovich, 2021)..

[1] En Argentina, la autoridad de aplicación de la Agenda 2030 es el Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales (CNCPS), organismo desconcentrado que reporta a Presidencia de la Nación.

A partir de allí se identifican tres cuestiones: quiénes se deberían involucrar en este proceso de planificación espacial marina, cuándo y cómo. En términos generales, los **actores o partes interesadas** pueden definirse como aquellos “individuos, grupos u organizaciones que están (o estarán) afectados, involucrados o interesados (positiva o negativamente) por las medidas o acciones de la PEM de distintas maneras”.

Estos actores, tanto públicos como privados, podrían verse afectados por decisiones de la PEM, depender de los recursos de la zona a gestionar, reclamar derechos u obligaciones legales sobre el área o recursos de la zona, realizar actividades que impactan en la zona, tener intereses estacionales o geográficos o tener interés especial en la gestión de la zona —incluyendo intereses medioambientales y culturales—. La importancia de su consideración y participación en el proceso de la PEM se debe a la complejidad misma de la planificación y la necesidad de reflejar un

abordaje integral, interdisciplinario e interagencial, equilibrando y reflejando todos los intereses de la diversidad de actores comprendiendo las interrelaciones, expectativas e intereses actuales y futuros. De esta manera, se logra una respuesta eficiente a las problemáticas identificadas y legitimidad de las políticas públicas a desarrollar (Ehler y Douvere, 2013; Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sostenible, 2019).

Desde la consideración de los **cuatro ejes que hacen al entorno marítimo** —la seguridad medioambiental, la seguridad humana, la gobernanza y la economía azul—, se comenzará a identificar **aquellos actores que inciden desde lo medioambiental**, continuando con los demás en los trabajos de los próximos meses. En primer lugar, se indagarán las preocupaciones medioambientales que hacen al entorno marítimo para luego abordar en sí a los actores.

## ¿QUÉ PROBLEMÁTICAS MEDIOAMBIENTALES SE IDENTIFICAN EN EL ENTORNO MARÍTIMO?

### Contaminación en ríos, mares y océanos

La **contaminación** puede entenderse como la “alteración negativa en la composición del estado natural de las cosas o sustancias, provocando la consecuencia que éste sea inseguro para las personas y/o medioambiente, o no apto para su uso” (Ministerio de Seguridad, 2015). La CONVEMAR entiende por “**contaminación del medio marino**” (en su art. 1) a la introducción directa o indirecta, por parte del hombre, “de sustancias o de energía en el medio marino, incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidos la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento”.

La misma convención, en su artículo 194, establece que los Estados deben tomar todas las medidas necesarias para “prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de cualquier fuente”. Se incluye el vertido de sustancias tóxicas, perjudiciales o nocivas, especialmente las de carácter persistente desde fuentes terrestres o desde la atmósfera; contaminación causada por buques; contaminación procedente de instalaciones y dispositivos utilizados en la exploración o explotación de los recursos naturales de los fondos marinos y su subsuelo; así como la contaminación procedente de otras instalaciones y dispositivos que funcionen en el medio marino.

El 80% de la **contaminación en los ríos, mares y océanos** provienen de las **actividades humanas en la tierra**: agrícolas, industriales y urbanas, destacándose el impacto de descargas de residuos sólidos y líquidos (cloacales, pluviales o efluentes industriales) sin el adecuado tratamiento previo. En menor magnitud, se identifica la contaminación de **actividades desarrolladas propiamente en el mar** por buques y plataformas, incluyendo también el impacto de descargas de residuos sólidos, líquidos y gaseosos (*Medio Ambiente*, Armada Argentina, 2020).

## ¿Cuáles son las principales fuentes de contaminación de los mares y ríos de origen terrestre?

Las principales fuentes de contaminación en los mares y ríos son originadas por las propias actividades terrestres de los humanos, destacándose los **alcantarillados municipales** y las instalaciones de **tratamiento de aguas sucias** (García, 2017), además del **desarrollo costero no planificado** que provoca la destrucción de ambientes marítimos y el turismo no sustentable (Falabella, Campagna y Croxall, 2009).

Por otro lado, la actividad industrial no regulada lleva a que los **desperdicios, la mayoría tóxicos, sean vertidos** en las costas de los ríos. Algunas de estas sustancias peligrosas, según el Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA), son los metales pesados tóxicos, los compuestos orgánicos persistentes (como los plaguicidas y los productos químicos industriales), los hidrocarburos y las sustancias radiactivas procedentes de actividades industriales, agrícolas, municipales y mineras (OIEA, s.f.).

Otra fuente de contaminación de origen terrestre proviene de los **desechos plásticos** originados de las industrias y consumo de los hogares, cuya lenta degradación propicia su acumulación en el mar, en forma de partículas flotantes que llegan a formar verdaderas "islas" de basura. Se estima la existencia actual de más de cinco billones de partículas de plástico que pesan unas 250.000 toneladas. Son especialmente alarmantes las micropartículas que, al ser ingeridas por los organismos vivos, las mismas y sus contaminantes se trasladan por la cadena alimentaria de mares y océanos (OIEA, s.f.).



**FIGURA 1:** La contaminación de la cuenca del Río Matanza-Riachuelo, de origen industrial y urbano, es la región más afectada a nivel ambiental y social de Argentina y una de las más contaminadas del planeta. La cuenca cuenta con su propio organismo encargado de su saneamiento, la Autoridad de la Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR). Fuente: Greenpeace (s.f.).

## ¿Qué contaminación surge de los buques y cuál es su regulación normativa?

El transporte marítimo, realizado por buques, es esencial para el comercio internacional y otras actividades. Entre sus riesgos ambientales, producto de las operaciones normales y casos de accidentes), se pueden identificar: **vertidos y derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas o contaminantes** (destacándose el petróleo y sus derivados, sean por derrames accidentales o vertidos voluntarios en pequeños volúmenes que, además del medio marino, pueden tener impacto en las regiones costeras), el **descarte de agua de lastre, aguas sucias y basura** y la **perturbación de la vida marina** por ruido o impacto físico. Asimismo, hay impactos en la atmósfera por emisión de dióxido de carbono y otros gases de escape (Falabella, Campagna y Croxall, 2009 y García, 2017).

Existe normativa internacional, promulgada por la OMI, para hacer frente a la contaminación causada por buques, dando respuesta y tratamiento. Se destacan el **Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (Convenio MARPOL 73/78)**, el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos (Convenio CLC 1992) y el Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en caso de Accidentes que acusen una Contaminación por Hidrocarburos (INTERVENTION 1969), entre otros. En materia de legislación argentina se puede destacar la Ley N.º 22.190, que estableció un régimen de prevención de la contaminación de las aguas, y ordenanzas emitidas por la Prefectura Naval (García, 2017).

## ¿Qué sucede con las aguas de lastre y las especies exóticas invasoras en la Cuenca del Plata?

Las aguas de lastre son primordiales para la operación eficiente y la seguridad de navegación de los buques al proveer balance, estabilidad y maniobrabilidad a los mismos. Su técnica consiste en llenar depósitos de los barcos con aguas del entorno. El problema es que también dichas aguas incluyen organismos acuáticos, agentes patógenos y sedimentos, cuya transferencia e introducción en otros hábitats pueden generar impactos ambientales negativos, entre los cuales se destaca la presencia de especies invasoras. En el ámbito de la OMI se ha desarrollado normativa internacional para el control y manejo de las aguas de lastre. En 2004, se adoptó un convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (Convenio BWM 2004) que requiere la implementación de un plan de gestión aprobado por la autoridad marítima nacional, en nuestro país la Prefectura Naval (Abelando, 2020).

En el caso de Argentina, los principales problemas se han identificado en los ríos de la Cuenca del Plata, destacándose como especies invasoras el mejillón dorado *Limnoperna fortunei* y dos especies de almejas (*Corbicula fluminea* y *Corbicula largillierti*), con impactos en las industrias y el manejo de centrales hidroeléctricas. Las ordenanzas de la PNA exigen el intercambio de aguas de lastre de los buques antes de su ingreso a las vías fluviales nacionales, preferentemente en alta mar dónde se reduce el impacto por invasión de especies. En los puertos fluviales, la PNA, como autoridad marítima, inspecciona exhaustivamente la operatoria de gestión de estas aguas de lastre (Abelando, 2020).



**FIGURA 2:** Ejemplares de mejillones dorados (*Limnoperna fortunei*), especie invasora de origen chino en la Cuenca del Plata producto del transporte naval. Fuente: CONICET, recuperado de: <https://www.conicet.gov.ar/el-problema-del-mejillon-dorado-eso-que-los-barcos-llevar-y-traen/>

## Problemáticas relativas a la pesca

En artículos anteriores se hizo hincapié en la **pesca ilegal, no reglamentada y no declarada (pesca INDNR)**, la cuestión de la milla 201 y el tratamiento sobre los organismos regionales de ordenación pesquera (OROPs). Además de consecuencias legales, económicas y de seguridad, **¿qué problemáticas medioambientales se identifican desde la pesca?**

La actividad pesquera es la que más impacta sobre la biodiversidad del entorno marítimo por distintas causas. Por un lado, el **descarte** de lo que se pesca, sea de ejemplares más jóvenes o de menor tamaño o de especies sin interés comercial (de otros peces pero también de aves, mamíferos y tortugas marinas), que se conoce como **captura incidental o bycatch** y es producto de artes de pesca poco selectivas. El descarte y su devolución al mar se encuentra prohibido por el Régimen Federal de Pesca, ya que mayormente los ejemplares una vez fuera del agua mueren. La Fundación Vida Silvestre Argentina ha estimado que la industria pesquera argentina descarta 110 mil toneladas de merluza (*Merluccius hubbsi*) al año, cifra que también expresó el INIDEP en 2018. El descarte puede tener implicaciones comerciales y éticas e impactos en las poblaciones de especies marinas, afectando la sostenibilidad de la industria. Otra fuente de impacto es la **sobrepesca**, que amenaza el número poblacional de numerosas especies. Entre las posibles soluciones, se encuentran el desarrollo de artes de pesca alternativas, la limitación de viajes de barcos pesqueros así como límites máximos para capturas permitidas y el establecimiento de áreas de protección de ejemplares juveniles o áreas de veda en zonas de reproducción. Las artes de pesca convencionales también pueden provocar **enmallamientos** en aves, mamíferos y tortugas marinas (Falabella, Campagna y Croxall, 2009 y Chisleanschi, 2021).



**FIGURA 3:** Pesca de altura en el mar argentino. Fuente: Martín Brunella, Fundación Vida Silvestre Argentina, recuperado de: <https://www.vidasilvestre.org.ar/?3700/Otra-vez-la-merluza>



**FIGURA 4:** Pesca incidental de delfín franciscana en Argentina. Fuente: Pablo Bordino, Aquamarina, recuperado de: [https://wwf.panda.org/wwf\\_news/?328173/delfines-ballas-marsopas](https://wwf.panda.org/wwf_news/?328173/delfines-ballas-marsopas)

## Global Fishing Watch

Es una organización fundada en EE.UU. por Google, Skytruth y Oceana en 2014, con apoyo de la Fundación Leonardo DiCaprio.

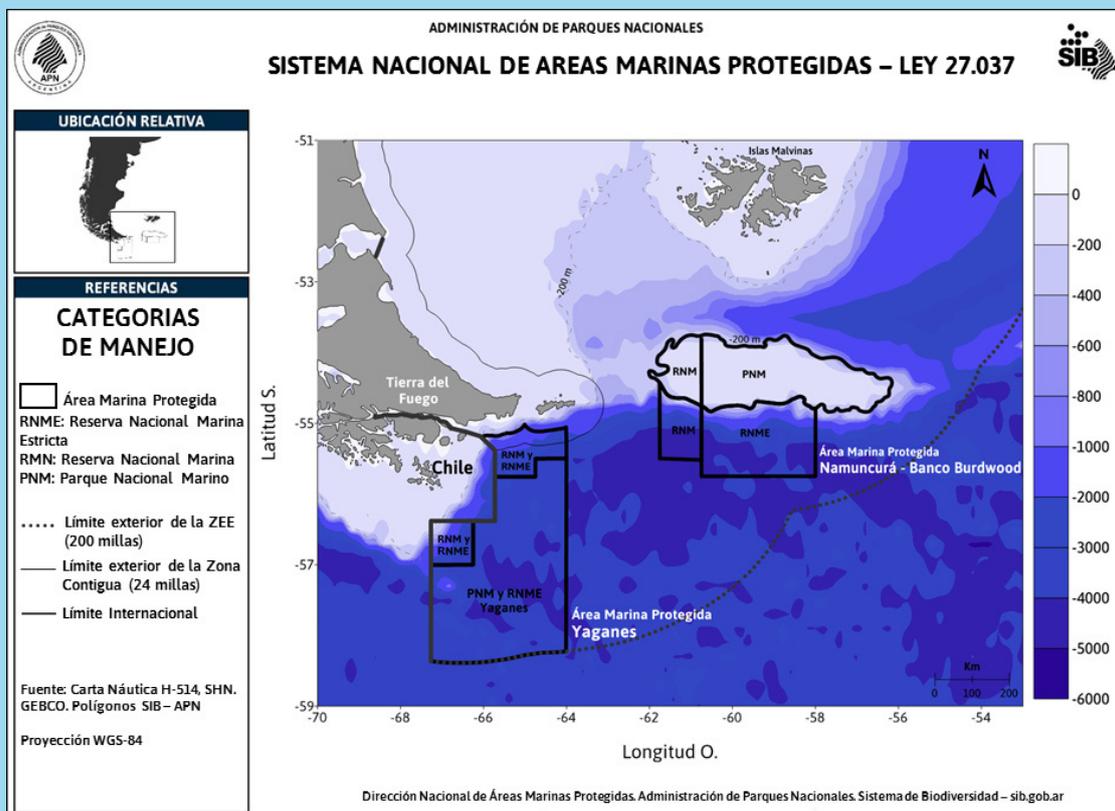
Se dedica a mostrar el comportamiento de la pesca a nivel global mediante una plataforma de acceso abierto que muestra la ubicación de más de 65.000 embarcaciones pesqueras comerciales a nivel global, utilizando tecnología de punta, que permite el monitoreo público de la actividad.

Sitio web: <https://globalfishingwatch.org/es/>

## Medidas para regular y limitar la pesca: áreas marinas protegidas

Existen distintas medidas que tienen como fin **regular y limitar la actividad pesquera** para proteger los recursos vivos marinos y los ecosistemas asociados. Se pueden destacar las áreas protegidas y “otras medidas eficaces de conservación basadas en áreas” (OMEC) que incluyen áreas de veda, de acceso restringido o regímenes especiales de pesca, tanto fijos como temporales. En Argentina, un **42% de la zona económica exclusiva argentina se encuentra bajo alguna de estas medidas**, entre las que se encuentran: 61 áreas protegidas costero marinas, 26 de las cuales incluyen en sus límites espacios marinos, y tres áreas totalmente oceánicas; el Área Marina Protegida Namuncurá - Banco Burdwood, el AMP Yaganes, y el AMP Namuncurá – Banco Burdwood II. Asimismo, hay diversas resoluciones o disposiciones de autoridades competentes en materia de restricciones a la pesca (CEPA, 2019).

Las **áreas marinas y costeras protegidas (AMyCPs)** pueden definirse como “aquellos sectores costeros y/o marinos en los cuales sus aguas, vegetales, animales, historia y cultura asociados se encuentran resguardadas por ley”. Constituyen un instrumento con el que cuentan los Estados para la conservación y manejo de ecosistemas y sus recursos limitando o prohibiendo actividades para alcanzar objetivos específicos en materia de conservación u ordenamiento pesquero (Fundación Vida Silvestre, s.f. y CEPA, 2019). Argentina cuenta con el **Sistema Nacional de Áreas Marinas Protegidas (SNAMP)** –creado por Ley N.º 27037– en el marco de la Administración de Parques Nacionales, como resultado de una política de Estado de conservación y uso racional de los ecosistemas marinos que incluye la generación de conocimiento del mar argentino. El principal objetivo de las áreas marinas protegidas es “proteger zonas del mar con alta diversidad (desde invertebrados a mamíferos marinos) o que albergan especies amenazadas, y/o zonas que constituyen sitios de importancia para la cría y desove de peces de alto valor comercial”. Se destaca el proceso de diálogo intersectorial y participativo entre ministerios así como la inclusión del sector privado y de la sociedad civil (Administración de Parques Nacionales, s.f.).



**FIGURA 5:** Sistema Nacional de Áreas Marinas Protegidas. Fuente: Administración de Parques Nacionales, recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/parquesnacionales/areas-marinas-protegidas>

## Medidas para regular y limitar la pesca: otras medidas

Las “**otras medidas eficaces de conservación basadas en áreas**” (OMEC), según la Decisión 14/8 del Convenio sobre la Diversidad Biológica, adoptada en 2018, se define como “una zona delimitada geográficamente que contribuye a la conservación efectiva de la diversidad biológica *in situ*, [3] con enfoque ecosistémico, que no es un área natural protegida”, cuya gestión asegura la provisión de bienes y servicios ecosistémicos asociados.

Entre estas medidas se encuentran las **áreas de veda**, que se establecen por zonas o por épocas del año, siendo algunas veces dirigidas a limitar la captura de una determinada especie ictícola o en su etapa juvenil o adulta. Otras veces, apunta a proteger “un determinado proceso biológico clave para la subsistencia de la especie o especies involucradas”. Algunas se han establecido por resoluciones de la Comisión Técnica-Mixta del Frente Marítimo (CTMFM) o la Comisión del Río de la Plata (CARP) –ambos organismos compartidos con Uruguay– o por el propio Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación (CEPA, 2019). Otras medidas son las **Capturas Máximas Permisibles (CMP)** y la **Cuota Individual Transferible de Captura (CITC)**, ambas para determinadas especies, que son establecidas por el Consejo Federal Pesquero, como autoridad de aplicación, en base a recomendaciones del Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP). [4] En el ámbito fluvial, el “Convenio sobre Conservación y Desarrollo de los Recursos Ícticos en los tramos limítrofes de los Ríos Paraná y Paraguay”, suscrito con la República del Paraguay en 1996, también contempla zonas de reserva íctica (Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, 2016).

## ¿Qué sucede en los fondos marinos?

La CONVEMAR denomina “**la Zona**” a todos los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional, es decir, por fuera de los límites exteriores de las plataformas continentales. Los mismos son “patrimonio común de la humanidad” y se encuentran bajo la **Autoridad Internacional de los Fondos Marinos**, organización internacional autónoma que tiene como fin organizar y controlar las actividades de exploración y explotación de los recursos naturales de la Zona. Argentina es uno de los Estados miembros, al igual que todos los signatarios de la CONVEMAR. Los fondos marinos y oceánicos se destacan por ser el mayor hábitat para la vida en el planeta y el de más difícil acceso para los humanos. Asimismo se han identificado diversos **yacimientos de minerales marinos** como los nódulos polimetálicos, sulfuros polimetálicos y costras cobálticas, que contienen, entre otros, cobre, cobalto, manganeso, con un gran interés dentro del ámbito energético (Lodge, 2016).

Si bien la explotación comercial aún es temprana, hay un renovado interés de diversos actores por el potencial económico de esta actividad, impulsada por los avances tecnológicos y el aumento de la demanda de minerales en pos de desarrollar, por ejemplo, baterías de energía sustentables. Uno de los métodos para la explotación es mediante robots aspiradoras que “barren” los fondos, lo que sin duda genera gran impacto ambiental al destruir los mismos afectando los hábitats de las especies de aguas profundas. La Autoridad de los Fondos Marinos exige a los contratistas recopilar datos de referencia y realizar estudios científicos para investigar los efectos a largo plazo de la explotación de los fondos (Lodge, 2016).

[3] Según el art. 2 del Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1994:

- Por “conservación *in situ*” se entiende la conservación de los ecosistemas y los hábitats naturales y el mantenimiento y recuperación de poblaciones viables de especies en sus entornos naturales y, en el caso de las especies domesticadas y cultivadas, en los entornos en que hayan desarrollado sus propiedades específicas.
- Por “diversidad biológica” se entiende la variabilidad de organismos vivos de cualquier fuente, incluidos, entre otras cosas, los ecosistemas terrestres y marinos y otros ecosistemas acuáticos y los complejos ecológicos de los que forman parte; comprende la diversidad dentro de cada especie, entre las especies y de los ecosistemas.

[4] La normativa geoespacial vigente en materia pesquera en el ámbito de la zona económica exclusiva argentina puede consultarse en:

[https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/pesca\\_maritima/informes/pesquerias/\\_archivos/000001\\_Generales/210820\\_Normativa%20Geoespacial%20vigente%20en%20la%20ZEE%20y%20ZCP%20\(2020\).pdf](https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/pesca_maritima/informes/pesquerias/_archivos/000001_Generales/210820_Normativa%20Geoespacial%20vigente%20en%20la%20ZEE%20y%20ZCP%20(2020).pdf)

## Explotación de gas y petróleo offshore

En la plataforma continental argentina se han identificado diversas **cuencas offshore para la explotación de gas y petróleo**, algunas de ellas con actividad desde los años 1970. Entre las mismas se encuentran: del Salado (compartida con Uruguay), del Colorado, Rawson, costa afuera del Golfo San Jorge, San Julián, Austral, Malvinas, Malvinas Norte, Malvinas Sur, Malvinas Oeste y Argentina Norte (Palomeque, 2008).

### ¿Cuál es el impacto ambiental en caso de derrames de hidrocarburos y qué medidas se toman para evitar accidentes?

En el supuesto caso de un **derrame en los mares**, el petróleo que impacta en el agua creará una **especie de película sobre la superficie marina** que evita el traspaso de luz que necesitan muchas plantas marinas para su fotosíntesis. Esto afecta a todo el ecosistema marino pues gran parte de los animales marinos se alimentan de las algas y demás plantas que se ven contaminadas por el derrame. A su vez otras especies como los peces, delfines o tortugas, se les verá dificultada su capacidad para respirar puesto que el crudo del petróleo bloquea los poros de la piel provocándoles problemas respiratorios o incluso la muerte (Plitt, 2010).

Por último, en concordancia con lo expresado anteriormente, y debido a su capacidad altamente contaminante, los derrames provocan **alteraciones en la cadena alimentaria** de los organismos que se encuentran en la zona contaminada, pero también pueden terminar por ser **tóxicos para el ser humano** ya que este puede terminar ingiriendo pescado con elevados niveles de contaminación en su cuerpo (Prosertek, s.f.). Debido a su todavía necesidad primordial para el entramado industrial y el correcto funcionamiento del sistema económico actual, y a pesar de los avances para trabajar con energías más limpias, es imposible privarse por completo del petróleo. Por eso, algunas de las medidas que se toman para evitar estos tipos de incidentes tienen que ver con el **uso de barreras de contención flotante**, que bloquean el petróleo solo en la zona manchada por el derrame, que permite luego extraer el crudo con barcos que absorben y recuperan el crudo (Prosertek, s.f.).

También se utilizan **dispersantes**, químicos que descomponen en moléculas más pequeñas al petróleo pero que eventualmente se dispersan más fácilmente por los océanos y se degradan con el tiempo gracias a bacterias y demás microorganismos presentes en el dióxido de carbono y el agua. Otro método utilizado es la **biorremediación**, que consiste en la utilización de bacterias que se alimentan de petróleo y que aceleran la descomposición y degradación natural de este ayudando especialmente al crudo ya disperso en el océano y que no puede ser recuperado. Por último, uno de los métodos que se utilizan, aunque dependiendo de diversos factores puede ser eficaz o no, es la utilización de barcos más resistentes para evitar que tengan fugas en caso de accidentes. Ya desde 1992, la Organización Marítima Internacional obliga a los grandes petroleros a utilizar un doble casco protector (Prosertek, s.f. y Agencia Bloomberg, 2020).



**FIGURA 6:** Plataforma de explotación offshore frente a las costas de la isla Grande de Tierra del Fuego. Fuente: Télam, recuperado de: <https://www.telam.com.ar/notas/202203/587648-proyecto-fenix-desarrollo-offshore-tierra-del-fuego-gas.html>

## ACTORES DE LA SEGURIDAD MEDIOAMBIENTAL

Para organizar un listado de actores, se propone partir de una división en los siguientes sectores: gubernamental (en todos sus niveles), administradores portuarios, sector privado y organizaciones de la sociedad civil.

### (1) Sector gubernamental

En el **sector gubernamental**, se incluyen los tres niveles estatales de Argentina –nacional, provincial y municipal con sus respectivos poderes– y organismos internacionales con competencia en las distintas materias que hacen a lo marítimo, fluvial y antártico. Para la consideración de las provincias y municipios fluviales, se consideró la cuenca del Río de la Plata con los ríos Paraná, Uruguay, Paraguay, Pilcomayo y Bermejo así como la cuenca del río Matanza-Riachuelo.

En relación a los recursos vivos marinos, el **Régimen Federal de Pesca (Ley N° 24.922)** establece en su artículo 3 que los recursos vivos “que poblaren las aguas interiores y mar territorial argentino adyacente a sus costas, **hasta las doce millas marinas** medidas desde las líneas de base que sean reconocidas por la legislación nacional pertinente” son del **dominio de las provincias con litoral marítimo** y “ejercerán esta jurisdicción para los fines de su exploración, explotación, conservación y administración, a través del marco federal” que establece la mencionada ley. En su artículo 4, se establece que los recursos vivos marinos existentes en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental argentina –**desde las 12 a las 200 millas marinas**, en la columna de agua, y hasta el límite exterior de la plataforma continental argentina en su lecho y subsuelo según el art. 77 de CONVEMAR– son de **dominio y jurisdicción exclusivos de la Nación** [5].

Asimismo, en relación al entorno marítimo, se pueden incorporar los **municipios**, que ejercen administración en zonas costeras de los ejidos municipales. A partir de allí se identifican distintos ordenamientos legales –leyes u ordenanzas, decretos, resoluciones, disposiciones y reglamentos– que corresponden a los tres niveles de gobierno. Por su parte, los organismos internacionales a mencionar surgen de los tratados a los cuales nuestro país se ha adherido.

### Estado Nacional

**Poder Ejecutivo:** se identifican 13 ministerios (+ la Jefatura de Gabinete de Ministros) que abarcan asuntos relativos al entorno marítimo argentino.

**Poder Legislativo:** se identifican 15 comisiones en el Senado de la Nación y 16 comisiones en la Cámara de Diputados de la Nación, sumándose el Observatorio Parlamentario sobre la Cuestión Malvinas.

*Se destaca que la Cámara de Diputados de la Nación cuenta con una **Comisión de Intereses Marítimos, Fluviales, Pesqueros y Portuarios**.*

**Poder Judicial.**

[5] El segundo párrafo del art. 4 agrega que “La República Argentina, en su condición de estado ribereño, podrá adoptar medidas de conservación en la Zona Económica Exclusiva y en el área adyacente a ella sobre los recursos transzonales y altamente migratorios, o que pertenezcan a una misma población o a poblaciones de especies asociadas a las de la Zona Económica Exclusiva argentina”.

## Provincias

### Provincias del litoral marítimo argentino:

Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur  
Santa Cruz  
Chubut  
Río Negro  
Buenos Aires

### Provincias del litoral fluvial argentino:

Buenos Aires  
Ciudad Autónoma de Buenos Aires  
Santa Fe  
Entre Ríos  
Corrientes  
Misiones  
Chaco  
Formosa  
Salta

Las provincias del litoral marítimo junto al Estado Nacional conforman el **CONSEJO FEDERAL PESQUERO** como organismo estatal e interjurisdiccional encargado de definir la política pesquera del país y el principal regulador de la actividad pesquera marítima a nivel nacional.

Las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Misiones, Chaco y Formosa, junto al Estado Nacional y representantes del sector privado y organizaciones civiles, integran el **CONSEJO FEDERAL HIDROVÍA**. Dichas provincias también participan en la **Comisión de Pesca Continental y Acuicultura en el seno del CONSEJO FEDERAL AGROPECUARIO (CPCyA-CFA)**.

Todas las 23 provincias, CABA y el Estado Nacional conforman el **CONSEJO HÍDRICO FEDERAL**.

## Municipios

Se identifican unos **238 municipios**, de los cuales 33 corresponden al litoral marítimo y el resto al litoral fluvial con sus correspondientes cuencas. Ordenados por provincias, se identificaron los siguientes municipios:

### Provincias del litoral marítimo argentino:

Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur: 2 municipios  
Santa Cruz: 6 municipios  
Chubut: 6 municipios  
Río Negro: 3 municipios  
Buenos Aires: 16 municipios (partidos)

### Provincias del litoral fluvial argentino:

Buenos Aires: 37 municipios (partidos)  
Santa Fe: 21 municipios  
Entre Ríos: 28 municipios  
Corrientes: 37 municipios  
Misiones: 38 municipios  
Chaco: 17 municipios  
Formosa: 18 municipios  
Salta: 9 municipios

Dentro del **Poder Ejecutivo Nacional**, se identificaron los siguientes 13 ministerios que cuentan en su estructura con secretarías, subsecretarías, direcciones y organismos descentralizados que cubren temáticas relativas al entorno marítimo argentino:

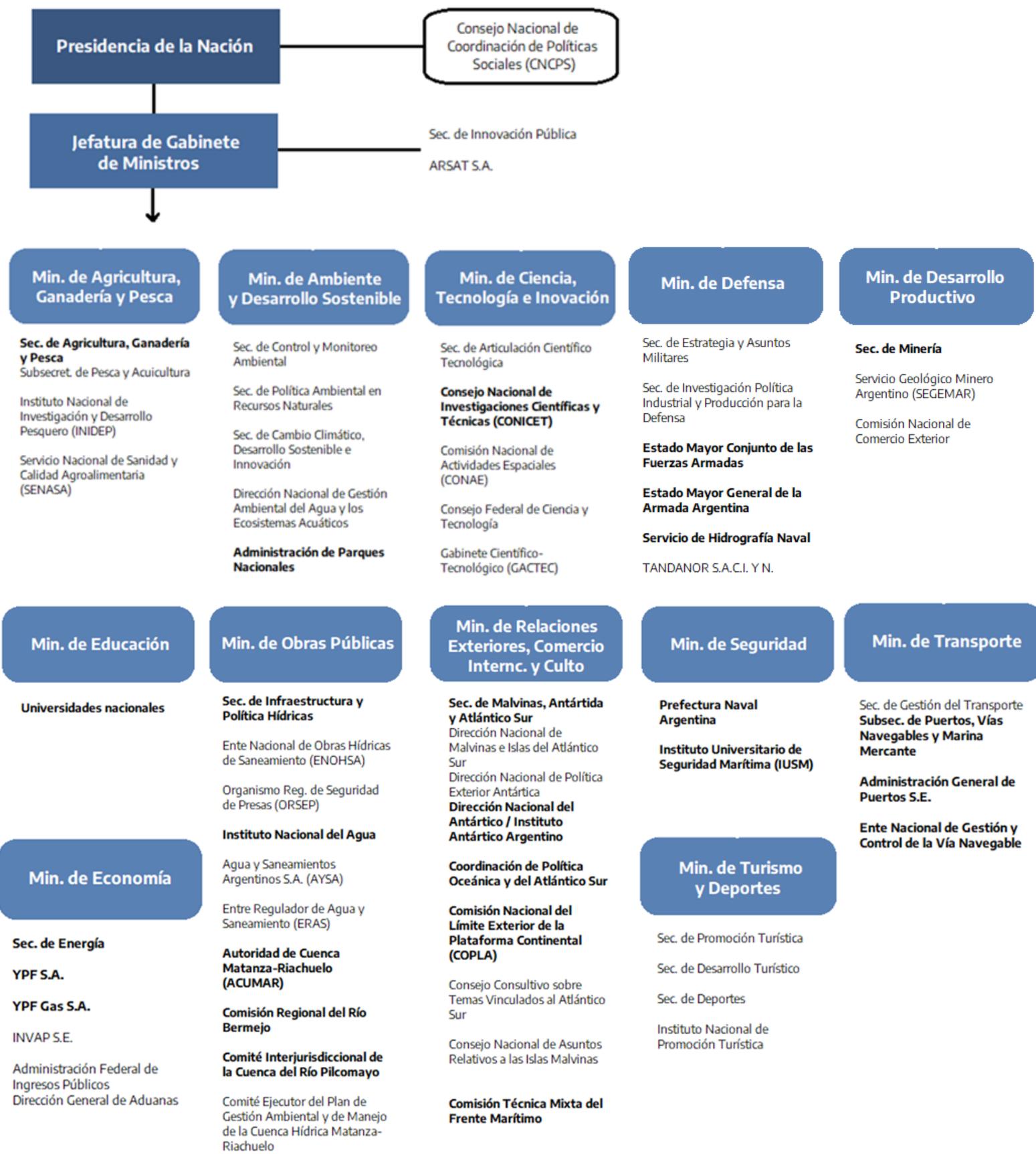


FIGURA 7: Ministerios del gabinete nacional junto a algunas secretarías y organismos descentralizados relacionados al entorno marítimo. Elaboración propia en base al *Mapa del Estado* (publicado por Dirección Nacional de Diseño Organizacional, 2022).

## Iniciativa interministerial "Pampa Azul"

En 2015 por Ley N° 27.167, se creó el **Programa Nacional de Investigación e Innovación Productiva en Espacios Marítimos Argentinos (PROMAR)**, para coordinar entre los actores del gobierno nacional involucrados en la tarea de conocer y cuidar los espacios marítimos argentinos.

De esta manera, se instituyó un **consejo de administración interministerial** compuesto por representantes del Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva, el Ministerio de Defensa, el Ministerio de Seguridad, el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, el Ministerio de Turismo y Deportes, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, la Jefatura de Gabinete, y el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas.

Como iniciativa interministerial, **Pampa Azul** 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, así como el uso sostenible de los bienes marinos, incluida la creación y gestión de áreas marinas protegidas".

Fuente: *Pampa Azul*, Armada Argentina (2020) y *Qué es Pampa Azul*, Pampa Azul (s.f).

## ¿Qué rol ejerce la Prefectura Naval Argentina?

La **Prefectura Naval Argentina (PNA)**, de acuerdo a la Ley General N.° 18.398 y a la Ley de Navegación N.° 20.094 (junto a un nutrido marco normativo), tiene la **misión de intervenir en todo lo relativo a la navegación** haciendo cumplir las leyes que la rigen tanto en mares, ríos, lagos, canales y demás aguas navegables de la Nación que sirvan al tránsito y comercio interjurisdiccional, y en los puertos sometidos a jurisdicción nacional (art. 4, Ley 18.398). Como **fuerza de seguridad**, el artículo 5 de la misma ley le confiere funciones de policía de seguridad de la navegación como también de prevención del orden público.

Dentro de ese universo de actividades específicas, el artículo 5, le encarga la tarea específica del **control de buques por el Estado rector del puerto**, con el fin de "asegurar el cumplimiento, por parte de los buques extranjeros que visitan las aguas y los puertos ubicados dentro del territorio nacional, de las normas internacionales que en materia de seguridad y protección marítima. En este sentido el artículo 5, inciso 23 de la ya mencionada Ley 18.398 señala el rol de la PNA en la **prevención de la contaminación de las aguas fluviales, lacustres y marítimas por hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas**.

A su vez, también se le otorga la misión de policía judicial, auxiliar aduanera, migratoria y sanitaria pudiendo actuar en jurisdicciones de otras policías, cuando razones de urgencia o la naturaleza del hecho que se investiga lo justifiquen (artículo 6 y 7).

Asimismo, en el **rol de policía auxiliar pesquera**, la PNA ejerce la protección de los recursos pesqueros de los espacios marítimos de jurisdicción nacional, de conformidad con la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), el Régimen Federal de Pesca (Ley 24.922) y el Plan de Acción Nacional para prevenir, desalentar y eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada. Además, realiza el control del límite exterior de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) a fin de prevenir la incursión de buques extranjeros que operan en el área adyacente a ésta. En materia de control de los espacios marítimos de jurisdicción nacional, actúa en **coordinación y cooperación con la Armada Argentina**, mediante un convenio marco entre los ministerios de Defensa y Seguridad. Cabe recordar que en enero de 2022 comenzó a operar el Comando Conjunto Marítimo asumiendo el control y la vigilancia de los espacios marítimos y fluviales a fin de custodiar los intereses soberanos de la Argentina en el Mar.

## ORGANISMOS INTERNACIONALES GUBERNAMENTALES

Dentro del **Sistema de la Organización de las Naciones Unidas** se puede identificar:

- Organización Marítima Internacional (OMI)
- Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO)
- Oficina de las Naciones Unidas para la reducción del riesgo de desastres (UNDRR)
- Organización Meteorológica Mundial (OMM)
- Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)
- Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)
- Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO)
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)
- Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC)
- Autoridad Internacional de los Fondos Marinos
- Tribunal Internacional del Derecho del Mar (ITLOS)
- División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar (DOALOS)
- Programa Mundial contra el Crimen Marítimo (GMCP) de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC)
- Plataforma Intergubernamental Científico-Normativa sobre Diversidad Biológica y Servicios de los Ecosistemas (IPBES)
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)
- Organización Mundial del Turismo (OMT)
- ONU-Agua (mecanismo interagencias)

Por fuera de la ONU, **otras organizaciones y foros internacionales** son:

- Organización Hidrográfica Internacional (IHO)
- Banco Mundial
- Organización de Estados Americanos (OEA)
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
- Organización Mundial del Comercio (OMC)
- Mercado Común del Sur (MERCOSUR)
- Organización Mundial de Aduanas (OMA)
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE)
- Foro Internacional de Transporte (ITF)
- Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA)
- Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza
- Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico
- Unión Latinoamericana de Pescadores Artesanales
- Acuerdo Latinoamericano sobre el Control de Buques por el Estado Rector del Puerto (Acuerdo de Viña del Mar)
- Foro Americano de Investigadores de Accidentes Marítimos
- Foro Internacional de Investigadores de Accidentes Marítimos
- Consejo Mundial del Agua (WWC)
- Asociación Mundial para el Agua (GWP)
- Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo
- Zona de Paz y Cooperación del Atlántico Sur (ZPCAS), con países sudamericanos y africanos.
- Coordinación del Área Marítima del Atlántico Sur (CAMAS)

## Organismos de Cuencas Internacionales

En el **ámbito de los ríos de la Cuenca del Plata**, compartidos por los países limítrofes de Argentina:

- Comisión Binacional para el Desarrollo de la Alta Cuenca del Río Bermejo y el Río Grande de Tarija (COBINABE)
- Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP)
- Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata (CIC)
- Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU)
- Comisión Mixta Argentino-Paraguaya del Río Paraná (COMIP)
- Comisión Trinacional para el Desarrollo de la Cuenca del Pilcomayo
- Comisión Binacional Pilcomayo
- Ente Binacional Yacyretá
- Comisión Técnica Mixta de Salto Grande

También en materia fluvial y recursos hídricos se pueden encontrar:

- Red Internacional de Organismos de Cuencas (RIOCI)
- Red Interamericana de Recursos Hídricos (RIRH)
- Red Latinoamericana y del Caribe de Organismos de Cuencas (RELOC)
- Programa Hidrológico Internacional de la UNESCO (PHI)
- Comisión Regional de Comercio Exterior del Noreste Argentino y Litoral (CRECENEA)
- Red Latinoamericana de Desarrollo de Capacidades para la Gestión Integrada del Agua

*Fuente: Secretaría de Infraestructura y Política Hídrica (2022).*

## Sistema del Tratado Antártico

En el ámbito antártico se incluye:

- Reuniones consultivas del Tratado Antártico
- Secretaría del Tratado Antártico
- Consejo de Administradores de Programas Antárticos Nacionales (COMNAP)
- Comité Científico para la Investigación en la Antártida (SCAR)
- Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA)
- Asociación Internacional de Operadores Turísticos de la Antártida (IAATO) (nuclea a privados)
- Comisión Ballenera Internacional (CBI)



**FIGURA 8:** Pingüinos emperador en la Antártida. Autor: Christopher Michel / Wikimedia Commons, recuperado de: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Penguin\\_in\\_Antarctica\\_jumping\\_out\\_of\\_the\\_water.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Penguin_in_Antarctica_jumping_out_of_the_water.jpg)

## (2) Administradores portuarios

Al hablar de los **administradores portuarios**, se incluye al “sistema portuario que forma parte de la infraestructura de los diferentes países, la administración, operación y desarrollo asociados a cada uno de ellos” (INECON, 2013).

En el marco legal y jurídico de aplicación a los puertos de Argentina, la **ley nacional n.º 24.093 (Ley de Actividades Portuarias)** que rige “todos los aspectos vinculados a la habilitación, administración y operación de los puertos estatales y particulares existentes o a crearse” (art. 1), entiende como **puertos** “a los ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia en buques o artefactos navales para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transportes acuático y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques o artefactos navales, pasajeros y cargas”, incluyendo “plataformas fijas o flotantes para alijo o completamiento de cargas” (art. 2). En su artículo 7 se establece la clasificación de puertos según la titularidad (municipal, provincial y nacional), según su uso (público o privado) y según su destino (comercial, industrial o recreativo). Asimismo, considerando el litoral marítimo argentino y los grandes ríos navegables (Paraguay, Paraná, Uruguay y el río de la Plata), se puede sumar otra clasificación entre puertos marítimos y fluviales.

### Administración General de Puertos Sociedad del Estado

Empresa estatal creada en 1956, siendo responsable de la explotación y administración de todos los puertos nacionales, excepto los muelles privados. En la ley nacional n.º 23.696 (conocida como “ley de reforma del Estado”) de 1989, se estableció la descentralización y transferencia de los puertos de la AGP S.E. a las provincias (AGPSE, 2012).

Procurando mejorar la eficiencia operativa y el ordenamiento portuario, según los principios de desregulación y federalización, en 1992 se sancionó la ley nacional n.º 24.093 (Ley de Actividades Portuarias). En su artículo 11, se autorizó la **transferencia de los puertos nacionales a las jurisdicciones provinciales respectivas**, proceso que se fue realizando a partir de entonces mediante convenios suscritos con las distintas gobernaciones (Puerto San Pedro, 2009 y Consejo Portuario Argentino, s.f.).

La única excepción ha sido el **Puerto de Buenos Aires**, siendo hoy el único puerto nacional. La AGP S.E., actualmente también se encarga del Sistema de Navegación Troncal y las tareas de mantenimiento, dragado y balizamiento de los canales de acceso al puerto de Buenos Aires, así como brindar asistencia técnica y logística para obras de infraestructura portuaria en todo el territorio argentino (AGPSE, 2012).

### Consortios de Gestión Portuaria

En el art. 12 de la Ley de Actividades Portuarias, para el caso especial de los **puertos de Bahía Blanca, Quequén, Rosario y Santa Fe**, se estableció que previo a la transferencia deberían constituirse “sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales que tengan a su cargo la administración y explotación de cada uno de esos puertos”. En su organización, debían participar todos los actores privados (operadores, prestadores de servicios, productores) así como los trabajadores, los gobiernos provinciales y los municipios correspondientes. De esta manera, surgieron en las provincias los consorcios de gestión de diversos puertos como **entidades de derecho público no estatal** (Puerto San Pedro, 2009).

Con el desarrollo de las distintas administradoras portuarias, en 1993 también se estableció el **Consejo Portuario Argentino** nucleando a todas las entidades relacionadas (Consejo Portuario Argentino, s.f.).

## Puertos de Argentina según su administrador

Se identificaron los siguientes **100 puertos (34 públicos y 66 privados)**, ordenados por provincia:

- **Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur:** un puerto público administrado por la Dirección Provincial de Puertos y tres privados.
- **Santa Cruz:** cuatro puertos públicos administrados por la Unidad Ejecutora Portuaria Santa Cruz (UNEPOSC) y dos privados.
- **Chubut:** cuatro puertos públicos (dos por consorcios y una unidad ejecutora portuaria) y dos privados.
- **Río Negro:** un puerto público concesionado con su ente regulador (Puerto San Antonio Este) y un puerto privado.
- **Buenos Aires:** ocho puertos públicos con consorcio de gestión, un puerto público concesionado y 21 puertos privados.
- **Ciudad Autónoma de Buenos Aires:** Puerto de Buenos Aires (nacional: AGP S.E.).
- **Entre Ríos:** cuatro puertos públicos administrados por el Instituto Portuario de Entre Ríos y ocho privados.
- **Santa Fe:** cuatro puertos públicos bajo entes administradores y 29 privados.
- **Corrientes:** un puerto público administrado por la Dirección de Transporte Fluvial y Puertos.
- **Misiones:** dos puertos públicos bajo la Administración Portuaria de Posadas y Santa Ana.
- **Chaco:** un puerto público bajo Administración Portuaria.
- **Formosa:** tres puertos públicos bajo la Dirección Provincial de Puertos.

*Fuente: Secretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante (2022).*



**FIGURA 9:** Vista aérea del Puerto de Buenos Aires. Fuente: Diario La Nación. <https://www.lanacion.com.ar/economia/comercio-externo/cerca-de-su-licitacion-el-puerto-buenos-aires-busca-una-nueva-identidad-nid20012022/>

### (3) Sector privado

En el **sector privado** se incluyen a “todos los actores que participan en la actividad marítimo portuaria, las empresas importadoras y exportadoras, los prestadores de servicios de transporte marítimo, de transporte terrestre y las correspondientes actividades relacionadas a otros servicios a la carga, a los camiones y a las naves respectivamente” (INECON, 2013). Aquí se pueden encontrar aquellas empresas, cámaras empresariales, gremios, sindicatos, cooperativas, entre otras, dedicadas a diversas actividades económicas, entre las cuales se destacan: pesca y acuicultura, hidrocarburos, navieras, industria naval, investigación de recursos marinos, proveedores de recursos tecnológicos, puertos privados, agencias marítimas, astilleros privados, comercio exterior, turismo, armadores, farmacéutica y cosmética y seguros y certificaciones.

#### Industria pesquera

Según datos del Ministerio de Desarrollo Productivo de la Nación, entre 1994 y 2019, **más de 1.600 empresas han exportado al menos en un año productos relacionados con el mercado pesquero**. Solo en 2019 las firmas exportadoras fueron 235: en las primeras tres se concentró el 15,7% del valor exportado para ese año; el top 10 generó el 37,7% del total mientras que en 20 empresas se concentró el 57,9%. En los años comprendidos se observa una tendencia a una mayor concentración (Carciofi, Merino y Rossi, 2021).

Entre las **principales empresas exportadoras del sector** se encuentran: Iberconsa de Argentina, Argenova, Pedro Moscuza e Hijos, Estrella Patagónica, Agropez y Noblex Argentina (Carciofi, Merino y Rossi, 2021).

En el ámbito de las **organizaciones empresariales del sector pesquero**, se destacan el Consejo de Empresas Pesqueras Argentinas (CEPA), la Cámara de la Industria Pesquera Argentina (CAIPA), la Asociación para el Desarrollo de la Pesca Argentina (ADPA) —constituída por las principales pesqueras del sector—, la Cámara de Armadores de Pesqueros y Congeladores de la Argentina (CAPeCA), la Cámara de Armadores de Poteros Argentinos (CAPA), la Cámara Argentina de Armadores de Buques Pesqueros de Altura (CAABPA), la Cámara Argentina Patagónica de Industrias Pesqueras (CAPIP), la Asociación de Embarcaciones de Pesca Costera (AEPC), la Unión de Intereses Pesqueros Argentinos (UDIPA) y la Cámara de Frigoríficos Exportadores de la Pesca (CAFREXPORT) (Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, 2022).

En el ámbito de las **asociaciones profesionales**, se encuentra el Centro de Patronos y Oficiales Fluviales, de Pesca y de Cabotaje Marítimo —que incluye otras actividades económicas además de la pesca—. En **materia sindical**, se destaca el Sindicato Marítimo de Pescadores (SIMAPE) y el Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU), que agrupa a tripulantes de maestranza y marinería en pesca y marina mercante nacional. En materia de industria alimentaria, se encuentra el Sindicato de Trabajadores de Industrias de la Alimentación (STIA) que incluye el sector pesquero.

No existen listas exhaustivas pero, por ejemplo, en la provincia de Santa Fe, el ministerio de la Producción (2022) cuenta con 20 asociaciones con reconocimiento jurídico relacionadas con la pesca, incluyendo asociaciones civiles, uniones sindicales, cooperativas, fundaciones, entre otras.



**FIGURA 10:** Ejemplares de merluza tras su captura. Autor: Martín Brunella / Fundación Vida Silvestre, recuperado de: <https://es.mongabay.com/2021/03/argentina-el-conflicto-ecologico-y-alimenticio-en-la-pesca-de-merluza/>

## Pesca artesanal

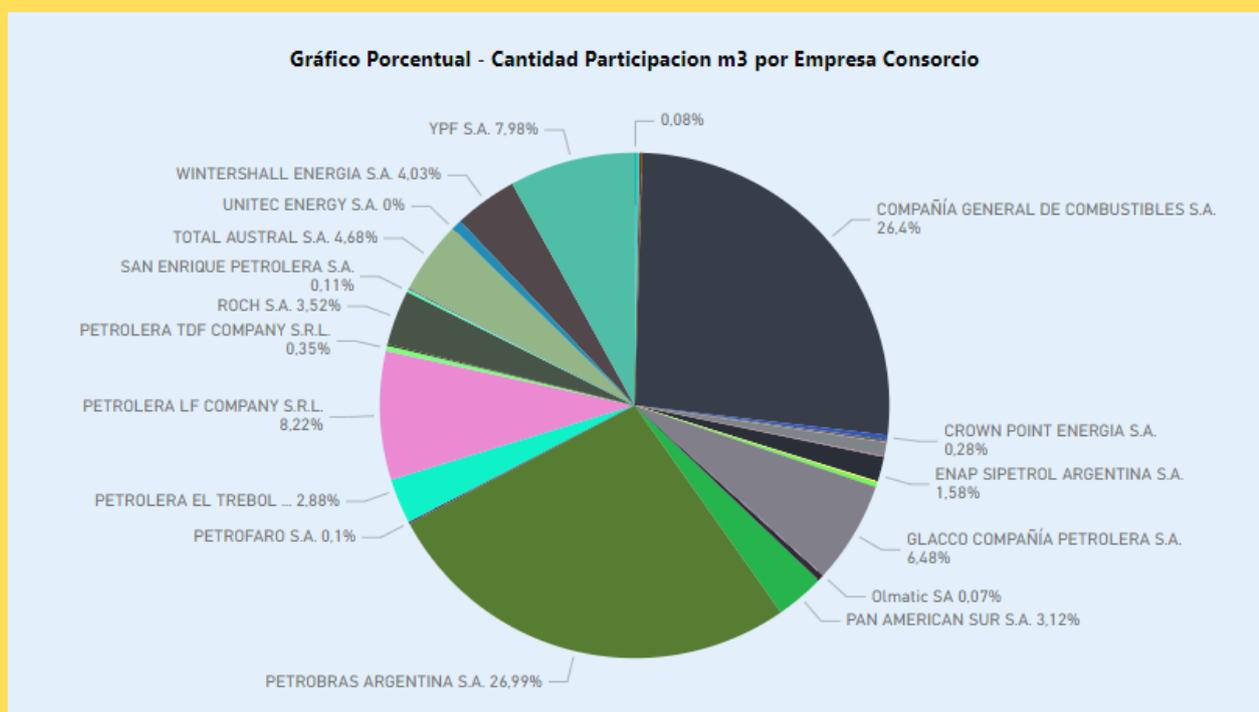
La pesca artesanal o de pequeña escala se entiende como aquella “actividad pesquera extractiva realizada particularmente por pescadores manuales, sea en el ámbito familiar o en el ámbito social individual o de pequeñas asociaciones de individuos [...] cuya característica primordial es su baja capacidad de captura diaria y su poco tiempo de navegación y alejamiento” (SENASA, s.f.).

En el litoral fluvial argentino, hay unos **7.000 pescadores artesanales registrados** por el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación (MAGyP, 2021). En el litoral marítimo, el Ministerio se encuentra trabajando en un registro de pescadores artesanales al menos en la provincia de Buenos Aires (SENASA, 2021).

En materia de asociaciones, la **Unión Argentina de Pescadores Artesanales (UAPA)** nuclea entidades y distintos grupos de pescadores artesanales de las provincias del litoral marítimo.

## Hidrocarburos offshore

En las cuencas Austral, Argentina Norte, del Colorado, Malvinas y Malvinas Oeste, se han identificado las siguientes empresas-consorcio que explotan petróleo, ordenadas según su participación en metros cúbicos:



**FIGURA 11.** Fuente: Subsecretaría de Planeamiento Energético (2022), en base a datos de DDJJ de empresas del sector.

## Asociaciones del sector hidrocarburos

En materia de asociaciones, en el sector se destacan el Instituto Argentino del Petróleo y del Gas (IAPG) —que reúne a 700 empresas de hidrocarburos—, Cámara de Empresas de la industria Petrolera y afines (CEIPA) —donde participan varias de las empresas presentes en el entorno marítimo argentino— y la Cámara Argentina de la Energía (CADE).

### Concurso Público Internacional Costa Afuera N°1 (Resolución 276/2019 de la Secretaría de Energía de la Nación)

**Áreas de explotación offshore: 18 en total** entre las cuencas Argentina Norte, Austral Marina y Malvinas Oeste.

**Empresas participantes:** YPF, ExxonMobil Argentina Offshore Investments Bv, Qatar Petroleum International Limited, Tullow Oil Plc, Pluspetrol SA, Wintershall Energía SA, Equinor Argentina SA, Total Austral SA, Eni Argentina Exploración y Explotación SA, Mitsui y Co. Ltd, Tecpetrol SA, Shell Argentina SA y BP Exploration Operating Company Limited.

### “El 17% del gas que se produce hoy en Argentina proviene de 36 pozos operativos en el mar”

En la Cuenca Austral (Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y Santa Cruz), se destacan los yacimientos marinos de Carina-Fenix-Orion-Orion Norte-Orion Oeste; Aries-Aries Norte; Vega Pleyade; Hidra-Hidra Sur, y Carina, entre otros.

Entre las empresas que operan se destacan **Equinor, Shell e YPF**. La **Resolución 436/21 de la Secretaría de Energía** autorizó a Equinor (de capitales noruegos) a realizar estudios de exploración sísmica en tres áreas offshore localizadas a 300 km de la costa bonaerense: CAN 108, CAN 114 y CAN 100 (en la cuenca Argentina Norte).

*Fuente: Ámbito (2022), con información del Instituto Argentino de Petróleo y Gas (IAPG).*

### Actores del transporte marítimo de mercancías

Dentro del proceso de **transporte marítimo de mercancías** se distinguen cuatro tipos de actores de acuerdo al área en que desarrollan su actividad (AGC Newtral, 2014):

- 1.- **Expedidor.** Es la empresa exportadora, el primer participante del proceso de transporte en el momento en el que se pone en contacto con el transitario para poder hacer su envío marítimo.
- 2.- **Transitario.** Es la compañía que gestiona el transporte de la mercancía del expedidor en su nombre y organiza todo el proceso de envío. En algunos casos también actúa como agente de aduanas.
- 3.- **Transportista.** La empresa que se encarga de llevar la mercancía del expedidor gestionada por el transitario.
- 4.- **Consignatario.** Es el contacto a través del cual se informa de los avances y situación del proceso de transporte marítimo y que además se encarga de recibir el envío en el puerto de destino.

### Empresas navieras de Argentina

En el ámbito de las organizaciones empresarias del sector, se encuentran la **Federación de Empresas Navieras Argentinas (FENA)**, la Asociación Cámara Argentina de Empresas Navieras y Armadoras (CAENA), la Asociación Cámara de Buques, Barcazas Tanque y Embarcaciones de Apoyo (CABBTA), la Cámara Naviera Argentina, la Cámara de Armadores de Bandera Argentina (CARBA) y la Cámara Argentina del Remolque (CAR).

Las **principales empresas** del sector son: Maruba, Antares Naviera y National Shipping (Peralta, 2019).

## Armadores y agentes marítimos

Cabe mencionar la diferencia entre **armadores**, empresas que se especializan en el armado y el mantenimiento de un barco para que este se encuentre en óptimas condiciones para su navegación, incluido sus equipos, avituallamiento y demás material necesario para su correcto funcionamiento (Murimar, 2016). Esta figura no necesariamente coincide con la del propietario del buque. En otras palabras son los que “hacen los aportes pecuniarios para que la industria se desarrolle” (Facchin, 2009, p. 12).

Algunos de los armadores más importantes del país son Maersk, Ocean Network Express, Mediterranean Shipping, CMA-CGM, Hamburg Süd y Petrotank, entre otros (Barletti, 2019).

El **agente marítimo**, por otro lado, se encarga de realizar aquellas funciones relacionadas con “el ingreso, permanencia, aprovisionamiento y salida del buque en un puerto determinado. Son designados por el capitán, propietario o armador del buque con quien se vincula a través de un contrato de mandato y reguladas por la Ley de Navegación N.º 20.094” (Ma Karthe, 2021).

Algunos de los agentes marítimos que trabajan en Argentina son Star Shipping, Navijet, Inchcape Shipping, Multimar, Grimaldi y Cosco (*Líneas marítimas*, AGPSE, 2022).

## Industria naval

La industria naval abarca dos grandes ramas: la construcción de buques, tanto civiles como militares, que se lleva a cabo en establecimientos denominados “astilleros”, y la reparación de los mismos, que se realiza en talleres con instalaciones y equipamiento adecuado. En 2017, el Congreso Nacional sancionó la Ley N° 27.418, la cual establece un Régimen de Promoción de la Industria Naval Argentina a través de la creación de un registro de astilleros, talleres navales y estudios de ingeniería naval (*Industria Naval*, Armada Argentina, 2022)

Entre los principales **astilleros y talleres navales del país** se encuentran: Astilleros Corrientes S.A.I.C., Complejo Industrial Naval Argentino (CINAR), Astillero Río Santiago (ARS), Astilleros Servicios Portuarios Integrados S.A. (SPI), Astillero Naval Puerto Belgrano, Astillero Naval Federico Contessi y Cia. S.A., Astilleros Mestrina S.A.; y Astillero Coserena S.A. (*Industria Naval*, Armada Argentina, 2022).

La **Cámara de la Industria Naval Argentina (CINA)** agrupa a 25 empresas del sector (CINA, s.f.).

En materia de federaciones, se destacan **Federación de la Industria Naval (FINA)** y la **Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina (FeMPINRA)**.

La **Asociación Bonaerense de la Industria Naval** se presenta como “una entidad conformada por empresas pymes argentinas (astilleros, talleres y proveedores navales) vinculadas al sector de la metalmecánica, en general y de la industria naval en particular”.

## Puertos privados

Como se señaló anteriormente, existen **66 puertos privados** en las provincias del litoral marítimo y fluvial argentino (Secretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante, 2022). Se encuentran nucleados en entidades como la **Cámara de Puertos Privados Comerciales (CPPC)**.

## Prestadores de servicios portuarios

Teniendo en cuenta el artículo 1 del Registro de Empresas de Servicios Portuarios, se denomina a las este tipo de empresas, toda aquella "persona humana o jurídica que tenga por objeto prestar algún servicio en la jurisdicción de la Administración General de Puertos Sociedad del Estado" (*Registro de Empresas de Servicios Portuarios*, AGPSE, 2022).

Algunos de los rubros en lo que pueden prestar servicios son contenedores y carga general; graneles; productos congelados; provisión de alimentos, agua u otros insumos; transporte y/o provisión de combustibles líquidos y/o gaseosos, gases y/o lubricantes; transporte y operación de residuos provenientes de embarcaciones; talleres navales; amarradores; salvamento y buceo, entre otros (artículo 3).

Entre las entidades del sector, se destaca la **Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas (CAPyM)**. Un miembro de CAPYM integra el Consejo Directivo del Ente Administrador del Puerto de Rosario, como "Representante de Prestadores de Servicios a Buques y Mercantiles".

## Cruceros y ferries que operan en el Puerto de Buenos Aires

**Once empresas de cruceros** operan en el Puerto de Buenos Aires, entre ellas Royal Caribbean Cruises, Norwegian Cruise Line, Carnival Corporation y MSC Cruceros (*Líneas de Cruceros*, AGPSE, 2022).

**Tres empresas de ferries y transporte fluvial** operan en el puerto: Buquebus, Colonia Express y Sturla (*Ferries*, AGPSE, 2022).

## Seguros y certificaciones

Un **seguro marítimo** es un contrato por el cual la aseguradora, sobre una base mutua tiene la finalidad y responsabilidad de indemnizar al asegurado quien a cambio de una prima, por lo general mensual, se asegura contra los daños patrimoniales que puedan sufrir sus intereses asegurados con ocasión de la navegación marítima (Oms, 2008). Esto incluirá los buques que estén en construcción o reparación así como también la permanencia de un buque o su carga en un puerto.

Algunos ejemplos son American Bureau Shipping, la Bolsa de Comercio de Santa Fe, Bureau Veritas Argentina, Inspectorate Argentina, Iram-Iqnet, entre otros.

## Concesión del mantenimiento de la profundidad del Paraná (dragado de la Hidrovía)

En 2021 venció la concesión que estaba adjudicada desde 1995 a la empresa **Jan De Nul Group**, con sede financiera en Luxemburgo, que presta servicios relacionados con la construcción y el mantenimiento de infraestructura marítima a nivel internacional, destacándose en materia de **dragado**. Hasta la licitación de una nueva concesión, se contrató a la filial local del grupo, **Compañía Sudamericana de Dragados S.A.**, para continuar temporalmente con las tareas.

Mientras, el gobierno nacional encargó a la AGP S.E. la gestión de la “vía troncal navegable” (Hidrovía Paraná-Paraguay), siendo responsable, entre otras funciones, de gestionar y supervisar el dragado. En agosto de 2021 también se creó el “Ente de Control y Gestión de la Vía Navegable” a cargo de los estudios de impacto ambiental, de la nueva licitación de dragado, entre otras obras.

En febrero de 2022, la Compañía Sudamericana de Dragados S.A. fue la única empresa calificada (dejando otras tres empresas de lado) para la nueva licitación del dragado de la Hidrovía. Meses antes también había obtenido la licitación para las obras de dragado en el Puerto de Buenos Aires.

*Fuentes: América Economía (2021) y Barletti (2022).*



**FIGURA 12:** Tránsito fluvial en la hidrovía Paraguay-Paraná. Fuente: Hidrovias do Brasil S.A., recuperado de <https://www.ip.gov.py/ip/concretan-importante-inversion-para-logistica-naviera-en-hidrovía-paraguay-paraná/>

## Actores del sector privado que también integran el Consejo Federal Hidrovía (CFH)

Además del Estado Nacional y gobiernos provinciales, en el CFH también participan las siguientes entidades del sector privado:

Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina; Unión Industrial Argentina; Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina; Consejo Portuario Argentino; Cámara de Puertos Privados Comerciales; Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas; Cámara Naviera Argentina; Federación de Empresas Navieras Argentinas; Asociación Argentina de Ingenieros Portuarios; Centro de Navegación Argentina; y Bolsa de Comercio de Rosario.

*Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación (2020).*

#### (4) Organizaciones de la sociedad civil

En cuanto a las **organizaciones de la sociedad civil**, se incluyen organizaciones no gubernamentales (ONGs) –dedicadas, por ejemplo, a cuestiones ambientales–, así como actores sociales involucrados en el uso y/o conservación del mar, institutos o centros de investigación universitaria y científica, instituciones educativas relacionadas, instituciones que practican deportes náuticos o fluviales, entre otras.

#### Organizaciones no gubernamentales (ONG)

En el ámbito de las ONGs se pueden identificar numerosas instituciones argentinas y extranjeras que abordan directamente **cuestiones ambientales** y, entre sus actividades, se manifiestan por la preservación del entorno marítimo. Se destacan:

- Greenpeace
- Fundación Vida Silvestre Argentina (Fondo Mundial para la Naturaleza - WWF)
- Fundación Mundo Marino
- Instituto de Conservación de Ballenas - Whale Conservation Institute / Ocean Alliance
- Aves Argentinas - BirdLife International
- Global Penguin Society
- Antarctic and Southern Ocean Coalition (ASOC)
- The Nature Conservancy
- Surfrider Foundation Argentina
- Fundación Rewilding Argentina
- Fundación Ambiente y Recursos Naturales
- Círculo de Políticas Ambientales
- Fundación Humedales - Wetlands International (integra el Consejo Federal Hidrovía)
- Fundación Taller Ecologista (integra el Consejo Federal Hidrovía)
- Fundación Cauce Ambiental (integra el Consejo Federal Hidrovía)

En materia de **pesca sostenible**, se destacan:

- Marine Stewardship Council (MSC)
- Alianza Internacional para la Comunicación de la Pesca Sostenible (AICOPES)
- Organización para la Protección de los Recursos Pesqueros del Atlántico Sur (OPRAS)

#### Foro para la Conservación del Mar Patagónico y Áreas de Influencia

Constituye una **red de 23 organizaciones de la sociedad civil** (organizaciones no gubernamentales sin fines de lucro u organizaciones internacionales de conservación de carácter mixto estatal/civil) presentes en cuatro países del Cono Sur que abogan por “lograr la integridad ecosistémica y la gestión efectiva del Mar Patagónico”.

Se destacan entre ellas Aves Argentinas, Vida Silvestre Argentina, Fundación Temaikén, WWF Chile, Fundación Patagonia Natural, Greenpeace, Global Penguin Society, Instituto Ballena Jubarte, Instituto de Conservación de Ballenas y The Pew Charitable Trusts.

### Fundación Nuestromar

ONG argentina que tiene por objeto: “promover la conjunción de esfuerzos de entidades sociales, empresariales, educativas, científicas y administración pública de la República Argentina, mediante la conformación de un equipo interdisciplinario de profesionales relacionados con las ciencias del mar y la limnología, con el objetivo de contribuir a la investigación, difusión y preservación de nuestros espacios acuáticos y su ecosistema, y a la capacitación, inserción y reinserción laboral de la gente de mar.”

### Liga Naval Argentina

Es una asociación de carácter civil, de bien público y sin fines de lucro de Argentina que, entre sus objetivos, procura “dar impulso a todas las manifestaciones que concurren a formar una conciencia marítima y fluvial nacional”; “estudiar, divulgar, propulsar y organizar actividades relacionadas con el desarrollo y aprovechamiento integral de los litorales marítimos, fluviales y lacustres y de sus zonas de influencia”; “estudiar y divulgar los problemas relativos al desarrollo naviero, de la industria naval, de la pesca y demás asuntos que hagan a los intereses fluvio-marítimos del país”; “generar todas las acciones tendientes a la protección del medio ambiente marítimo y sus costas”; “la difusión de los deportes náuticos”; entre otras.

### Deportes náuticos

En Argentina existen **98 clubes náuticos** —clubes deportivos dedicados a las actividades náuticas— inscriptos en la Prefectura Naval Argentina. Dichos clubes abarcan actividades como buceo, yachting, pesca deportiva, regatas, remo, surf, natación, entre otras, y están presentes en todas las provincias del litoral marítimo y fluvial (*Clubes náuticos*, Prefectura Naval Argentina, 2022).

En el ámbito de los deportes náuticos, también hay organizaciones como la Federación Argentina de Yachting, la Asociación Argentina de Remeros Aficionados, la Comisión de la Regata Internacional de Tigre, la Asociación de Surf Argentina, la Federación Argentina de Actividades Subacuáticas, la Asociación Argentina de Pesca, entre otras.



**FIGURA 13:** Práctica del surf en la Patagonia. Autor: Jimmy Baikovicus/Flickr, recuperado de: <https://theculturetrip.com/south-america/argentina/articles/the-most-beautiful-surf-spots-in-argentina/>

## CONCLUSIONES

Elaborar e implementar una **estrategia marítima para la Argentina** es importante para integrar en la agenda política la necesidad de protección y preservación de la biodiversidad y ecosistemas del entorno marítimo. De esta manera, se **garantizará un aprovechamiento sostenible de los recursos marinos respetando y cuidando el medioambiente**. Para su elaboración, es importante reconocer a **todos los actores que inciden en el entorno marítimo argentino**. Con ello, se pueden conocer mejor sus intereses, promover su participación activa en el proceso, fomentar el intercambio de información, generar confianza entre las partes y mejorar el cumplimiento de las normas y reglamentos, entre otros beneficios en la planificación y gestión del entorno marítimo como sugiere el proceso de “planificación espacial marina” (PEM) elaborado por la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO.

Con un **mapa de actores del entorno marítimo argentino**, los mismos pueden ser identificados y clasificados según sectores y actividades, sean actores gubernamentales (en sus tres niveles de gobierno) u organismos internacionales con competencias en materia marítima, actores del sector privado (empresas y sindicatos de los sectores tradicionales e innovadores de la economía azul), administradores portuarios públicos y privados, organizaciones no gubernamentales, centros de investigación, organizaciones que realicen actividades recreativas en el mar, entre muchas otras.

En el **eje de la seguridad medioambiental**, como se pudo observar, existen numerosas problemáticas. La contaminación de origen terrestre y marino, los impactos negativos de la pesca, la explotación de hidrocarburos y minería offshore, entre otras, requiere que aquellos actores que realizan esas actividades sean identificados y tenidos en cuenta, reflejando un abordaje integral, interdisciplinario e interagencial de los desafíos y retos ambientales para una mejor gestión del medio marino.

Integrando a los actores del entorno marítimo, se podrá enriquecer el diseño e implementación de políticas públicas tendientes a **mejorar la gobernanza de estos vitales espacios de interés para la Argentina abordando el desarrollo sostenible en el mar**. En las próximas entregas de este Grupo de Trabajo, se continuarán abordando las problemáticas y actores de los restantes ejes mencionados: economía azul, seguridad humana y gobernanza.



**FIGURA 14:** Unidades de la Armada Argentina y Prefectura Naval Argentina actuando en coordinación en las tareas de vigilancia y control de los espacios marítimos de jurisdicción nacional. Fuente: Armada Argentina, Ministerio de Defensa, recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/el-comando-conjunto-maritimo-asumio-el-control-y-la-vigilancia-de-los-espacios-maritimos-y>.

## BIBLIOGRAFÍA

- Abelando, María Inés (2020). *Control del agua de lastre como fuente de ingreso de especies exóticas invasoras en puertos argentinos de la Cuenca del Plata*. Revista INNOTECH, N.º 22, e565, 2021, Laboratorio Tecnológico del Uruguay. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/journal/6061/606166107011/html/>
- Administración de Parques Nacionales (s.f.). *Áreas Marinas Protegidas*. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Nación. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/parquesnacionales/areas-marinas-protegidas>
- Administración General de Puertos Sociedad del Estado (AGPSE) (2012). *Reseña Histórica y Funciones de la AGPSE - Puerto Buenos Aires*. Sitio web oficial del Puerto de Buenos Aires. Recuperado de: <https://web.archive.org/web/20120526193914/http://www.puertobuenosaires.gov.ar/Notas/resena.pdf>
- Administración General de Puertos Sociedad del Estado (AGPSE) (2022). *Líneas de Cruceros*. Puerto Buenos Aires, Ministerio de Transporte de la Nación. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/administracion-general-puertos-se/buques/cruceros/lineas-de-cruceros>
- Administración General de Puertos Sociedad del Estado (AGPSE) (2022). *Ferries*. Puerto Buenos Aires, Ministerio de Transporte de la Nación. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/administracion-general-puertos-se/buques/ferries>
- Administración General de Puertos Sociedad del Estado (AGPSE) (2022). *Líneas marítimas*. Puerto Buenos Aires, Ministerio de Transporte de la Nación. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/administracion-general-puertos-se/buques/lineas-maritimas>
- Administración General de Puertos Sociedad del Estado (AGPSE) (2022). *Registro de empresas de servicios portuarios*. Puerto Buenos Aires, Ministerio de Transporte de la Nación. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/puerto-ba/comercial/registro-de-empresas-prestadoras>
- AGC Newtral (9 de septiembre de 2014). *Los cuatro actores que intervienen en el transporte marítimo de mercancías*. Recuperado de: <https://www.agcnewtral.com/noticias/i/927/180/los-4-actores-que-intervienen-en-el-transporte-maritimo-de-mercancias.html>
- Agencia Bloomberg (11 de septiembre de 2020). *¿Cómo evitar que derrames de petróleo dañen el medio ambiente? El Espectador*. Recuperado de: <https://www.elespectador.com/economia/como-evitar-que-derrames-de-petroleo-danen-el-medio-ambiente-article/>
- Ámbito (4 de enero de 2022). *Exploración de hidrocarburos offshore: el 17% del gas de hoy proviene de 36 pozos en el Mar Argentino*. Recuperado de: <https://www.ambito.com/energia/gas/exploracion-hidrocarburos-offshore-el-17-del-hoy-proviene-36-pozos-el-mar-argentino-n5346242>
- América Economía (21 de septiembre de 2021). *Argentina renueva acuerdo con Jan de Nul para continuar dragado del Río Paraná por 90 días*. Recuperado de: <https://www.americaeconomia.com/negocios-empresas/argentina-renueva-acuerdo-con-jan-de-nul-para-continuar-dragado-del-rio-parana-por-90-dias>
- Argentina.gov.ar (2022). *Provincias*. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/pais/provincias> (incluye listado de municipios por provincia).
- Armada Argentina (2020). *Medio Ambiente*. Ministerio de Defensa de la Nación. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/armada/intereses-maritimos/ambiente>
- Armada Argentina (2020). *Pampa Azul*. Ministerio de Defensa de la Nación. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/armada/intereses-maritimos/pampa-azul>
- Armada Argentina (2022). *Industria Naval*. Ministerio de Defensa de la Nación. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/armada/intereses-maritimos/industria-naval>
- Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (s.f.). *Características de la Cuenca Matanza Riachuelo*. Recuperado de: <https://www.acumar.gob.ar/caracteristicas-cuenca-matanza-riachuelo/>
- Barletti, Agustín (11 de junio de 2019). *Los armadores top en la Argentina*. El Cronista. Recuperado de: <https://www.cronista.com/transport-cargo/Los-armadores-top-en-la-Argentina-20190611-0048.html>
- Barletti, Agustín (12 de febrero de 2022). *Compañía Sudamericana de Dragados, única empresa calificada para el mantenimiento de la Vía de Navegación Troncal*. El Cronista. Recuperado de: <https://www.cronista.com/transport-cargo/compania-sudamericana-de-dragados-unica-oferta-calificada-para-profundizar-la-via-de-navegacion-troncal/>
- Cámara de la Industria Naval Argentina (CINA) (s.f.). *Socios*. Recuperado de: <https://camaradelaindustrianaival.com.ar/naval-argentina-socios.html>
- Carciofi, Ignacio; Merino, Florencia; y Rossi, Luciano (2021). *El sector pesquero argentino: un análisis de su potencial exportador*. Documentos de Trabajo del CCE N° 2, marzo de 2021, Consejo para el Cambio Estructural, Ministerio de Desarrollo Productivo de la Nación. Recuperado de: [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/dt\\_2\\_-\\_el\\_sector\\_pesquero\\_argentino.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/dt_2_-_el_sector_pesquero_argentino.pdf)
- Chisleanschi, Rodolfo (29 de marzo de 2021). *Argentina: el conflicto ecológico y alimenticio en la pesca de merluza*. Mongabay. Recuperado de: <https://es.mongabay.com/2021/03/argentina-el-conflicto-ecologico-y-alimenticio-en-la-pesca-de-merluza/>
- Círculo de Políticas Ambientales (junio de 2021). *Declaración: Alerta regional sobre la pesca destructiva e ilegal de la flota china*. Recuperado de: <https://circulodepoliticambientales.org/wp-content/uploads/2021/07/Declaracion-Alerta-regional-sobre-la-pesca-destructiva-e-ilegal-de-la-flota-china.pdf>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (s.f.). *Acerca de Desarrollo Sostenible*. Recuperado de: <https://www.cepal.org/es/temas/desarrollo-sostenible/acerca-desarrollo-sostenible>
- Consejo de Empresas Pesqueras Argentinas (CEPA) (noviembre de 2019). *La Industria Pesquera y las Áreas Marinas Protegidas en Argentina*. Recuperado de: <https://cepapesquera.org/wp-content/uploads/2020/05/La-Industria-Pesquera-y-las-Areas-Marinas-Protegidas-CEPA.pdf>
- Consejo Portuario Argentino (s.f.). *Institucional: Historia*. Recuperado de: <https://www.consejoportuario.com.ar/175-HISTORIA-DEL-CPA>
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Nueva York, 30 de abril de 1982. Serie de Tratados de las Naciones Unidas. Recuperado de: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/convemar\\_es.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf)

- Convenio sobre la Diversidad Biológica, *Decisión adoptada por la conferencia de las partes: 14/8. Áreas protegidas y otras medidas eficaces de conservación basadas en áreas*. 30 de noviembre de 2018. Recuperado de: <https://www.cbd.int/doc/decisions/cop-14/cop-14-dec-08-es.pdf>
- Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos (2005). *National Strategy for Maritime Security: National Plan to Achieve Maritime Domain Awareness*. Recuperado de: [https://www.dhs.gov/xlibrary/assets/HSPD\\_MDAPlan.pdf](https://www.dhs.gov/xlibrary/assets/HSPD_MDAPlan.pdf)
- Dirección Nacional de Diseño Organizacional (29 de marzo de 2022). *Administración Pública Nacional: Administración Central y Organismos Desconcentrados. Autoridades Superiores*. Mapa del Estado, Jefatura de Gabinete de Ministros. Recuperado de: <https://mapadeleestado.jefatura.gob.ar/organigramas/autoridadesapn.pdf>
- Ehler, Charles y Douvère, Fanny (2013). *Planificación espacial marina: una guía paso a paso hacia la gestión ecosistémica*. COI. Manuales y guías: Comisión Oceanográfica Internacional (COI), UNESCO. ISBN: 978-84-95877-26-0. Recuperado de: [https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000186559\\_spa](https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000186559_spa)
- Facchin, Eugenio L. (2009). *Las flotas mercantes argentinas*. Boletín del Centro Naval N.º 825, noviembre-diciembre de 2009, pp. 243-256. Recuperado de: <https://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN825/825facchin.pdf>
- Falabella, Valeria; Campagna, Claudio; y Croxall, John (editores) (2009). *Atlas del Mar Patagónico. Especies y Espacios*. Buenos Aires, Wildlife Conservation Society y BirdLife International. Recuperado de: <http://atlas-marpatagonico.org/amenazas.php>
- Fernández, Lilia y Mirella Gutiérrez, Mirella (2013). *Bienestar Social, Económico y Ambiental para las Presentes y Futuras Generaciones*. Información Tecnológica. Vol. 24(2), 121-130 (2013). DOI: 10.4067/S0718-07642013000200013. Recuperado de: <https://scielo.conicyt.cl/pdf/infotec/v24n2/art13.pdf>
- Foro para la Conservación del Mar Patagónico y Áreas de Influencia (2022). *Quiénes somos*. Recuperado de: <https://marpatagonico.org/el-foro/quienes-somos/>
- Fundación Nuestramar (2022). *Fundación*. Recuperado de: <https://www.nuestramar.org/fundacion/>
- Fundación Vida Silvestre (s.f.). *Áreas marinas protegidas*. Recuperado de: [https://www.vidasilvestre.org.ar/nuestro\\_trabajo/que\\_hacemos/nuestra\\_solucion/cuidar\\_nuestro\\_mundo\\_natural/ordenamiento\\_territorial/nuestro\\_mar/areas\\_marinas\\_protegidas/](https://www.vidasilvestre.org.ar/nuestro_trabajo/que_hacemos/nuestra_solucion/cuidar_nuestro_mundo_natural/ordenamiento_territorial/nuestro_mar/areas_marinas_protegidas/)
- García, Gysbert M. (23 de mayo de 2017). *La contaminación proveniente de los buques y su regulación normativa*. Microjuris. Recuperado de: <https://aldiaargentina.microjuris.com/2017/05/23/la-contaminacion-proveniente-de-los-buques-y-su-regulacion-normativa/>
- Greenpeace (s.f.). *La limpieza del Riachuelo: una deuda pendiente*. Recuperado de: <https://www.greenpeace.org/argentina/involucrate/la-limpieza-del-riachuelo-una-deuda-pendiente/>
- Ingenieros y Economistas Consultores S.A. (INECON) (junio de 2013). *Estudio de Factibilidad del Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia en Mesoamérica*. Panamá. Recuperado de: <http://www.cocatram.org.ni/Presentacion%20Informe%20Final%20TMCDD%20Version%20Final.pdf>
- Ley N.º 18.398. *Ley General de la Prefectura Naval Argentina*. Sancionada el 10 de octubre de 1969, InfoLeg, recuperado de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/45000-49999/46324/texact.htm>
- Ley N.º 20.094. *Ley de Navegación*. Sancionada el 15 de enero de 1973. InfoLeg, recuperado de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/40000-44999/43550/norma.htm>
- Ley N.º 24.093. *Ley de Actividades Portuarias*. Sancionada el 3 de junio de 1992. InfoLeg, recuperado de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/492/norma.htm>
- Ley N.º 24.922. *Régimen Federal de Pesca*. Sancionada el 9 de diciembre de 1997. InfoLeg, recuperado de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/45000-49999/48357/texact.htm>
- Liga Naval Argentina (s.f.). *Nosotros*. Recuperado de: <https://liganaval.org.ar/nosotros.php>
- Lodge, Michael (2016). *La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y la explotación minera de los fondos marinos*. Crónica ONU, Organización de las Naciones Unidas. Recuperado de: <https://www.un.org/es/chronicle/article/la-autoridad-internacional-de-los-fondos-marinos-y-la-explotacion-minera-de-los-fondos-marinos>
- Ma Karthe, Florencia (22 de febrero de 2021). *La importancia del Agente Marítimo en el Comercio Exterior*. Data Portuaria. Recuperado de: <https://dataportuaria.ar/la-importancia-del-agente-maritimo-en-el-comercio-exterior/>
- Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación (MAGyP) (2021). *Pesca Continental*. Recuperado de: [https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/pesca\\_continental/](https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/pesca_continental/)
- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Nación (2016). *Estrategia Nacional sobre la Biodiversidad, plan de acción 2016-2020*. Recuperado de: [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/estrategia-biodiversidad\\_2016-2020.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/estrategia-biodiversidad_2016-2020.pdf)
- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Nación (29 de marzo de 2022). *Se realizó una reunión con las cámaras pesqueras para profundizar el trabajo conjunto*. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/se-realizo-una-reunion-con-las-camaras-pesqueras-para-profundizar-el-trabajo-conjunto>
- Ministerio de Producción de la Provincia de Santa Fe (2022). *Registro de asociaciones con reconocimiento jurídico*. Recuperado de: <https://www.santafe.gob.ar/index.php/web/content/download/153629/750402/file/Rtro%20Asoc.pdf>
- Ministerio de Seguridad de la Nación (6 de febrero de 2015). *Disposición 1/2015. Glosario Integrado de Protección Civil y Gestión Integral del Riesgo*. Subsecretaría de Protección Civil y Abordaje Integral de Emergencias y Catástrofes. Recuperado de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/240000-244999/242082/norma.htm>
- Ministerio de Transporte de la Nación (2020). *Consejo Federal Hidrovía (CFH)*. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/via-navegable-troncal/consejofederalhidrovia/consejo-federal-hidrovia-cfh>
- Murimar (8 de septiembre de 2016). *La figura del armador de barcos*. Recuperado de: <http://www.murimar.com/noticia/239/Blog/La-figura-del-armador-de-barcos.html>
- Oms, Erick Alejandro (junio de 2008). *Seguros marítimos. Introducción a los "clubes de protection and indemnity"*. SAIJ, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación. Recuperado de: [http://www.saij.gob.ar/doctrina/dacf080046-oms-seguros\\_maritimos\\_introduccion\\_clubes.htm](http://www.saij.gob.ar/doctrina/dacf080046-oms-seguros_maritimos_introduccion_clubes.htm)
- Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) (s.f.). *Contaminación del mar y las costas*. Recuperado de: <https://www.iaea.org/es/temas/contaminacion-del-mar-y-las-costas>

- Organización de las Naciones Unidas (s.f.). *Objetivo 14: Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos*. Recuperado de: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/oceans/>
- Organización Marítima Internacional (OMI) (2010). *Amendments to the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual*. Recuperado de: [https://web.archive.org/web/20190805204207/https://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data\\_id=29093&filename=1367.pdf](https://web.archive.org/web/20190805204207/https://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=29093&filename=1367.pdf)
- Palomeque, Mariel S. (diciembre de 2008). *Historia de la exploración en la Argentina: Cuencas offshore y reflexiones finales*. Petrotecnia. Recuperado de: [https://www.petrotecnia.com.ar/diciembre08/Cuencas\\_Offshore.pdf](https://www.petrotecnia.com.ar/diciembre08/Cuencas_Offshore.pdf)
- Pampa Azul (s.f.). *Qué es Pampa Azul*. Recuperado de: <https://www.pampazul.gob.ar/que-es-pampa-azul/>
- Peralta, Guido (22 de abril de 2019). *Las mejores navieras argentinas según Ships*. Ships. Recuperado de: <http://ships.com.ar/las-mejores-navieras-argentinas-segun-ships/>
- Plitt, Laura (28 de abril de 2010). *¿Cuál es el verdadero impacto de un derrame de petróleo?* BBC Mundo. Recuperado de: [https://www.bbc.com/mundo/internacional/2010/04/100428\\_derrame\\_petróleo\\_claves\\_lp](https://www.bbc.com/mundo/internacional/2010/04/100428_derrame_petróleo_claves_lp)
- Prefectura Naval Argentina (2022). *Clubes náuticos inscriptos en el registro de Prefectura*. Ministerio de Seguridad de la Nación. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/prefecturanaval/deportesnauticos/clubes-nauticos-inscripto-en-la-prefectura>
- Prefectura Naval Argentina (2022). *Resumen operativo del control de la pesca marítima y fluvial*. Ministerio de Seguridad de la Nación. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/prefecturanaval/resumen-operativo>
- Prosertek (s.f.). *Derrames de petróleo, ¿cuáles son sus consecuencias?* Recuperado de: <https://prosertek.com/es/blog/derrames-petroleo-consecuencias/>
- Puerto San Pedro (2009). *Régimen legal del Puerto – Histórico y Actual*. Consorcio de Gestión del Puerto San Pedro. Recuperado de: <https://puertosanpedro.gob.ar/ampliado.php?ID=20090202170154>
- Radovich, Violeta S. (2021). *La gobernanza global ambiental del mar: el rol de los organismos internacionales*. Universidad Nacional de San Martín. Recuperado de: <https://www.unsam.edu.ar/escuelas/politica/jornadas/files/2021/PAPERS/Radovich.docx.pdf>
- Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sostenible (2019). *Planificación Espacial Marina: Una herramienta para el ordenamiento ambiental de los espacios marítimos en la Argentina*. Presidencia de la Nación Argentina. Recuperado de: [https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/09/pem\\_2019\\_1.pdf](https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/09/pem_2019_1.pdf)
- Secretaría de Gobierno de Energía (16 de mayo de 2019). *Resolución 276 / 2019. Consorcio público internacional Costa Afuera N.º 1*. Ministerio de Hacienda de la Nación. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-276-2019-323261>
- Secretaría de Infraestructura y Política Hídrica (2022). *Organismos de Cuencas Internacionales*. Ministerio de Obras Públicas de la Nación. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/obras-publicas/infraestructura-y-politica-hidrica/politica-hidrica/organismos-de-cuencas>
- Secretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante (2022). *Agenda de Puertos*. Ministerio de Transporte de la Nación. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/puertos-vias-navegables-y-marina-mercante/informacion-portuaria>
- Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) (s.f.). *Pesca artesanal*. Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/senasa/programas-sanitarios/cadenaanimal/animales-acuaticos-produccion-primaria/pesca-artesanal>
- Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) (5 de agosto de 2021). *Avances para la formalización de la pesca artesanal en el litoral costero bonaerense*. Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación. Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/avances-para-la-formalizacion-de-la-pesca-artesanal-en-el-litoral-costero-bonaerense>
- Subsecretaría de Planeamiento Energético (2022). *Producción de petróleo por área y conformación de consorcio*. Secretaría de Energía, Ministerio de Economía de la Nación. Recuperado de: [https://www.argentina.gob.ar/energia/planeamiento-energetico/panel-de-indicadores/prod\\_petro\\_area\\_conf\\_consorcio](https://www.argentina.gob.ar/energia/planeamiento-energetico/panel-de-indicadores/prod_petro_area_conf_consorcio)

### Imagen de portada

- Autor: Christian Åslund (Greenpeace). Recuperado de: *Greenpeace: El Mar Argentino al borde del colapso entre pesqueros y petroleros* (7 de julio de 2020). <https://www.greenpeace.org/argentina/story/issues/oceanos/greenpeace-el-mar-argentino-al-borde-del-colapso-entre-pesqueros-y-petroleros/>

## Datos del GRUPO DE TRABAJO

Coordinador: Marcos Gastón Rizoli

Miembros: Sebastián Luirette Woods y Juan Francisco Chagnier

Profesor tutor: Máximo Pérez León Barreto

Coordinadores académicos: Eduardo Diez, Dalma Varela y Fernanda Collinao

Director del CESIUB: Patricio Degiorgis

Contacto: [antartida.cesiub@gmail.com](mailto:antartida.cesiub@gmail.com)