



PROYECTO DE DECLARACIÓN

LA CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS

DECLARA su preocupación y firme rechazo respecto del servicio de abastecimiento de combustible desarrollado desde puertos de la República Oriental del Uruguay por empresas multinacionales en beneficio de flotas pesqueras que ejercen ilegalmente su actividad en las Islas Malvinas, debiendo ser comunicada la presente al Poder Ejecutivo Nacional.

Asimismo, declara su enérgico rechazo respecto del stand británico de las Islas Malvinas bajo la denominación Falkland Islands instalado en la Exposición Internacional de Ganadería, Muestra Agroindustrial y Comercial, conocida como Expo Prado, organizada por la Asociación Rural del Uruguay (ARU) del 9 al 18 de setiembre en la ciudad de Montevideo, Uruguay.

AUTOR: SOLANAS. –

COAUTORES: CACERES J; CASTRILLON; HUSS; KRAMER; LOGGIO; MORENO;
RAMOS; REBORD; RUBATTINO. –



FUNDAMENTOS

Honorable Cámara:

Vemos con preocupación el desarrollo de actividades de abastecimiento de combustible en puertos uruguayos por parte de empresas multinacionales para naves que ejercen actividad ilegal de pesca en Islas Malvinas, y sentimos el insoslayable imperativo de repudiar los hechos en cuestión, haciéndolo saber además al Poder Ejecutivo Nacional para que tome debida intervención.

Con fundamento en el informe publicado por el periodista gualeguaychuense Mario Bermúdez, el cual citamos más abajo, y que puede ser consultado en el portal de noticias MAXIMAOnline (maximaonline.com.ar), hacemos este llamado de atención sobre una cuestión que atañe a razones de soberanía y de preservación del orden internacional; y que se halla en estrecha relación con la Cuestión Malvinas, la cual no debe soslayarse y debe ser considerada desde todo ámbito público, en todos los poderes, ya sean del orden local, provincial o nacional; y en el caso de este Honorable Cuerpo resulta pertinente e idóneo manifestarse mediante el presente proyecto de declaración.

El Grupo Laskaridis, a través de sus subsidiarias Christophersen y Fewell –operadora en los puertos de Nueva Palmira Fray Bentos y Montevideo- proporcionan combustible durante todo el año a las flotas pesqueras que ilegalmente ejercen actividad en las Islas Malvinas, varias áreas del Atlántico Sur y el continente antártico.

Mediante la Declaración de los Estados Partes del Mercosur y Estados Asociados sobre Buques que enarbolan la bandera ilegal de las Islas Malvinas que se adoptó el 20 de diciembre de 2011 se asumió el compromiso de *“impedir el ingreso a sus puertos de los buques que enarbolan la bandera ilegal de las islas Malvinas”*.

La resolución fue impulsada por el gobierno argentino a cargo de Cristina Fernández de Kirchner. Sin embargo, a lo largo de los años se ha sorteado estratégicamente la prohibición, con apoyos en distintos puertos.



El informe arriba referido expresa:

“El pasado 22 de septiembre (del año 2021) la Vicepresidenta de la República Oriental del Uruguay, Beatriz Argimón, ocasionalmente a cargo del Poder Ejecutivo, rubricó la Resolución MTOP 0538 a través de la cual aprobó *“la Resolución N° 375/4.090, de 7 de julio de 2021, del Directorio de la Administración Nacional de Puertos, por la cual se procedió a habilitar a la empresa FEWELL S.A., para la prestación de servicios portuarios, en el Grupo “Al Buque”, en la categoría “Reparaciones Navales”, en los Puertos de Montevideo, Nueva Palmira, Fray Bentos (...).”*

Atrás, muy atrás, había quedado lo dispuesto en su momento en la Resolución de la Administración Nacional de Puertos (ANP) 766/3699 que había servido de fundamento para que, el 14 de febrero de 2014 el entonces Presidente uruguayo José Mujica decidiera aprobar *“la inhabilitación de la empresa FEWELL S.A., como empresa Operadora de Servicios Portuarios y por consiguiente, su correspondiente anotación en el Registro General de Empresas Prestadoras de Servicios Portuarios”*.

Entre otros antecedentes obrantes en el *prontuario* de Fewell S.A., figura que el 17 de octubre de 2011 la ANP la suspendió *“por incumplimiento de la totalidad de los requisitos requeridos en el Decreto N° 413/992”* y que dos años después, el 24 de septiembre de 2013, el mismo Directorio de la ANP dispuso *“la pertinente inhabilitación”* y su eliminación como prestadora de servicios portuarios.

Resulta un tanto extraño que la decisión 538 **tenga fecha posterior** a la MTOP 539 -fecha el 10 de septiembre último y **numerada con lápiz**- por la cual se le concedió a la Corporación Navíos S.A. un permiso hasta el año 2046 para ocupar una porción de la Zona Franca del Puerto de Nueva Palmira con el objetivo de operar un nuevo muelle de barcazas para el transporte de minerales sólidos. Así lo describimos documentadamente el pasado domingo. También, hace siete días dábamos cuenta que Corporación Navíos S.A. –controlada por una sociedad radicada en la guarida fiscal de las Islas Marshall- está asociada a Edolmix S.A. para operar una terminal de hidrocarburos en la Zona Franca de Nueva Palmira.

Edolmix, además de estar asociada a la Corporación Navíos en la Zona Franca de Nueva Palmira, tiene algo en común con Fewell S.A.: ambas pertenecen denominado **Christophersen Group Marine Organization S.A.**, un operador del mercado de la logística y las cargas internacionales aéreas, marítimas, fluviales y terrestres. Además, sus domicilios sociales en Montevideo coinciden en una misma dirección: Rincón 550.

El grupo Christophersen S.A. fue fundado por una familia noruega en 1892 como agencia marítima y para cuando el Estado uruguayo inició la construcción de lo que sería el actual puerto de Montevideo en 1901, la empresa ya llevaba nueve años en la actividad. En 129 años de trayectoria, hace ya tiempo que Christophersen dejó de ser una simple agencia marítima –de hecho esa línea de negocio apenas significa un 10 por ciento de su facturación- para convertirse a partir de los años setenta, en una poderosa empresa naviera con la mayor cantidad de cargueros de gran tonelaje operando bajo bandera uruguayana, entre los que destacan tres remolcadores de empuje, tres buques



para la actividad *off shore*, dos tanqueros para combustible y otro buque para **transporte de madera**.

El grupo de origen noruego también se dedica al suministro de combustible para todo tipo de embarcaciones, actuando en las zonas portuarias uruguayas como distribuidor de la Administración

Nacional de Combustibles Alcohol y Pórtland (ANCAP), empresa estatal que tiene el monopolio de la refinería y venta de derivados del petróleo en Uruguay. También, y junto a un socio brasileño, desde finales de 2015 opera la Terminal de Granos de Montevideo (TGM), una obra de 100 millones de dólares que *mueve* un millón de toneladas anuales y canaliza el 90 por ciento de los granos que Uruguay exporta desde la capital oriental.

Pero esto no es todo. **En 2007, Christophersen se asoció con Botnia**, para la construcción de una terminal en el Puerto de Nueva Palmira en la que se **reciben, almacenan y reembarcan más de un millón de toneladas anuales de pasta de celulosa**. Como veremos más adelante, no sería esta la primera vez que los noruegos se asociarían con los finlandeses en Uruguay.

Seguidamente y con la anuencia del *leyente* me permitiré volver, fugazmente, al principio de esta crónica.

Mientras nos abocamos a la redacción de estas y otras contingencias, hemos de confesar que sincrónicamente estamos pendientes del derrotero de un *bergantín* que se encuentra surcando las aguas del Océano Atlántico. Se trata del buque tanque **Sealion**, construido en 2009, con 105,5 metros de eslora (longitud) y 16,6 metros de manga (ancho). Su capacidad de carga bruta es de 5698 toneladas y figura registrado bajo el número (IMO) 9377810, navegando con bandera liberiana. Desarrolla su actual travesía reportando un calado de 5,5 metros a una velocidad crucero de 10 nudos, casi a toda máquina.

Lo consignado en el párrafo precedente podría parecer una excentricidad si no se mencionara que el **Sealion partió el pasado 18 de septiembre desde Puerto Argentino a las 7:38 hora local, con rumbo al noreste, con destino al Puerto de Montevideo** y que **el operador responsable del navío es precisamente, Fellow, una de las sociedades del grupo Christophersen, socio de Botnia** y a la que, casualmente, la Vicepresidenta Argimón le suscribió una autorización para “reparaciones navales” en Montevideo, Nueva Palmira y Fray Bentos. **(1)**

MADRID, ALBERTO ALCOCER NRO. 25

El grupo Christophersen factura unos 205 millones de dólares anuales y a través de sus 16 empresas –entre ellas Planir, Rioestiba, Transgranel, Nimecar, SHH y las ya citadas Edolmix y Fellow S.A.-, con un total de 400 empleados repartidos en Montevideo, Nueva Palmira, Fray Bentos, La Paloma, Asunción del Paraguay y Rosario. Sin embargo, sus verdaderos dueños no están en Uruguay sino en Londres. El 51 por ciento del capital accionario de Christophersen está en poder de **Laskaridis Shipping Co. Ltd.**, una corporación fundada en 1977 en Atenas por los hermanos **Panos y Thanasis Laskaridis**.



Desde sus *apéndices* **Lavinia Corp. Ltd., Baltmed Reefer Service Ltd. y Alison Management Corp.** -estas dos últimas con sede en Londres-, este *octópodo* naviero griego maneja 83 barcos desplegados permanentemente por los mares y océanos de todo el planeta, con una capacidad de 4,9 millones de toneladas. Para tener una dimensión del negocio que *gobiernan*, solo la sociedad Lavinia de los Laskaridis es propietaria de más de 40 cargueros, cuyo valor supera los 1.000 millones de dólares. El grueso del *trabajo sucio* lo realizan a través de un ramillete de sociedades domiciliadas en ciudades portuarias estratégicas. En Hamburgo son los dueños de **FSC Frigoship Chartering GmbH**, empresa creada en 1984 especializada en fletes marítimos. Es administrada por Alpha Reefer Transport GmbH, y atiende una flota de 37 barcos congeladores que en total suman unos 470.000 pies cúbicos de carga. Se especializa en proporcionar servicios para los buques pesqueros y arrastreros que realizan transbordos y estiba en alta mar mediante tripulaciones especialmente adiestradas, suministro de combustible, provisiones y repuestos donde sea que las naves se encuentren navegando. Los hermanos Laskaridis también son dueños de los **Astillero Astander** en Cantabria, en el norte de España y poseen una importante estructura en las Islas Canarias, básicamente en Las Palmas de Gran Canarias. Allí, detentan la propiedad de **Italmar Consignaciones S.A.**, dedicada al almacenamiento de mercancías y su transporte marítimo por las vías de navegación que comunican las islas de Tenerife, Lanzarote y Fuerteventura en dicho archipiélago español.

Pero la gran joya *canarina* de los Laskaridis es Astilleros **Canarios** (ASTICAN). El verdadero objetivo del *dueto* griego al hacerse cargo de ASTICAN, tras su privatización en 1991 por parte del Instituto Nacional de la Industria del Reino de España, fue **establecer una base intermedia en el negocio del cabotaje marítimo con las Islas Malvinas y Londres**. El responsable de esta parte del negocio de la corporación está a cargo de **Panos Laskaridis**, el mayor de los hermanos y de cuatro de sus sobrinos. (2)

En la calle Alberto Alcocer número 25 de Madrid, se ubica una de las empresas más interesantes del negocio portuario de las Islas Canarias. Desde el 13 de febrero de 2020, un mes antes de la declaración de pandemia por COVID19 por la Organización Mundial de la Salud, el presidente de la sociedad limitada **Delta Star** es un tal Germán Carlos Suárez y como Consejera Delegada figura **Eleftheria Kallini**. Desde esa misma fecha, en Delta Star tiene presencia **Umile Gestion y Lavinia Enterprises Limited como socio único**, ya que Umile sería una sociedad instrumental del despacho de abogados donde tienen su sede ambos grupos. También desde 2020, las oficinas de la madrileña calle Alberto Alcocer son la sede de **Inversiones del Sur**, empresa con la que los Laskaridis dominan buena parte de la operativa financiera de ASTICAN. Y en la que doña *Eleftheria* es la mano derecha de la *famiglia* en todas sus operaciones.

Laskaridis Shipping sería propietaria de la *offshore* panameña **Velvet Success**, fundada en 2007 y la señora Kallini aparece en la gestión de **Panamericana Offshore Velvet Success** y, además, parece estar participando en más de 400 empresas *offshore* panameñas y su nombre está incluido en la lista de los ya célebres *Papeles de Panamá*. Hasta donde se sabía hasta ahora, la convivencia empresarial más conocida de Kallini con los Laskaridis estaba relacionada con la adquisición de la participación mayoritaria en el hotel *Gran Bretaña* (3), pero la novedad ha sido es la entrada



de *Madame* Kallini en el holding griego en Canarias a través de **ASTICAN**, la sociedad con la que los Laskaridis planean llevar adelante el negocio del cabotaje marítimo con las Islas Malvinas.

Kallini y Panos Laskaridis también aparecen como directores en la empresa **Fleet Services Limited** con sede en las Islas del Canal o *Islas Anglonormandas*, situadas en el Canal de la Mancha. Una de esas islas es **Guernsey**, una acreditada y gloriosa guarida fiscal. Específicamente, y como se puede apreciar seguidamente, Laskaridis consta como Director desde el 1 de agosto de 1980, mientras que Kallini integra el Consejo de Administración desde el 8 de marzo de 2010.

COSA NOSTRA GRECO-ORIENTAL

En tierras orientales, los socios de los hermanos Laskaridis son de otro *calado*. A través de su controlada Christophersen, detenta una sociedad con la corporación UPM, mediante un contrato de concesión por 25 años para operar el denominado Ferrocarril Central, obra que fuera exigida por los finlandeses como condición no negociable para la construcción de la segunda planta de celulosa en Pueblo Centenario, a orillas del río Negro.

Una vez concluido *el trencito de Botnia* que cubrirá los 273 kilómetros entre Paso de los Toros y la Terminal del Puerto de Montevideo –una construcción que avanza a un ritmo más lento que las obras de la pastera, un consorcio liderado por **Deutsche Bahn International Operations** (Ferrocarriles alemanes) proporcionará las locomotoras de arrastre, la empresa española, **Cointer Concesiones** – una filial del Grupo Azvi con domicilio en Sevilla- aportará los vagones especiales para el acondicionamiento de la pasta de celulosa y **Christophersen/Laskaridis** se encargará de toda la operación para transportar alrededor de 2 millones de toneladas de pasta de celulosa desde la futura UPM2 hasta la futura terminal finlandesa en régimen de Zona Franca que se está construyendo en el Puerto de Montevideo. También transportará vía ferrea los insumos químicos necesarios para el proceso de producción.

La participación de Laskaridis en la sociedad con los finlandeses es del 25 por ciento y la inversión necesaria que supone hacerse cargo de la operación del futuro *ferrocarril de la celulosa* implica unos 90 millones de euros, una auténtica *bicoca*, si se tiene en cuenta que durante el cuarto de siglo de duración del contrato, DB, Cointer y Christophersen embolsarán 1000 millones de euros libres de impuestos, de los cuales 250 millones, se los embolsarán los *hermanitos* Laskaridis. **(4)**

Pero como quedó dicho, el negocio del transporte de celulosa, no es el único que el Grupo Laskaridis, tiene en Uruguay ya que, a través de sus subsidiarias Christophersen y Fewell –operadora en los puertos de Nueva Palmira Fray Bentos y Montevideo- proporcionan combustible durante todo el año a las flotas pesqueras que saquean el litoral de las Islas Malvinas, varias áreas del Atlántico Sur y el continente antártico.

En febrero de 2021, el gobierno británico invasor en las Islas Malvinas (FIG) seleccionó la empresa holandesa BAM Nuttall Ltd para desarrollar el diseño y construcción de un nuevo puerto en Puerto Argentino que reemplazará la instalación actualmente existente – la *Falkland Interim Port and Storage System* (FIPASS) que se acerca al final de su vida útil. La futura terminal portuaria de Puerto Argentino será de 400 metros de largo por 60 de ancho, con espacio para oficinas y un sector



destinado al atraque de buques cruceros de pequeño porte. Por separado a dicha área, se construirá una zona para descarga y operación simultánea con capacidad para 4 o 5 pesqueros.

Adicionalmente, se previeron puntos de suministro de servicios en el muelle para agua y combustible y la estructura del muelle ha sido diseñada para soportar las cargas de una grúa móvil de 100 toneladas en cualquier lugar y que permiten la carga de contenedores en buques “feeder” o congeladores.

Según los británicos, la nueva terminal de Puerto Argentino permitirá un movimiento de 20 mil metros cúbicos de combustible, una descarga de capturas pesqueras de calamar del orden de las 300 mil toneladas y el trasiego de unos 14 mil contenedores de carga refrigerada que, a través de buques congeladores, conecten las Islas con puertos de transbordo tales como Montevideo.

En este instante, es que le rogamos al lector que preste especial atención.

En este contexto que estamos describiendo, la compañía **Stanley Services Ltd**, posee la **licencia exclusiva** otorgada por el gobierno ilegal inglés de la Malvinas para **el suministro de combustibles bunker en el archipiélago y sus aguas circundantes operando, a tales efectos, una Terminal con capacidad de 7.500 m3 de gasoil marino (MGO)** en Puerto Argentino, pudiendo realizar el suministro mediante tubos ubicados a lo largo del muelle.

¿Quiénes intuyen ustedes, a esta altura de la *soirée*, que puede ser el accionista mayoritario de Stanley Service Ltd.?

Bingo. No podría ser otra que **Lavinia Corporation**, del Grupo Laskaridis/Christophersen, dirigida por **Thanasios Laskaridis**, la cual, a través de la mentada *Fleet Services Limited*, domiciliada en la guarida fiscal de la isla de Guernsey, ha creado una compañía llamada **Stanley Bunkering Ltd.** que por su parte es la operadora de la terminal de combustibles de Puerto Argentino.

Stanley Services es titular de una terminal de combustibles en Puerto Argentino con una capacidad de 7.500 metros cúbicos de *Marine Gas Oil* (MGO) a una velocidad de 120 metros cúbicos por hora y puede suministrarlo por tuberías a lo largo del muelle. Stanley Bunkering es la que brinda cobertura los 365 o 66 días que tiene el año, con *fuel bunker* (aprovisionamiento de combustible en tanques) grado MGO e IFO a las flotas pesqueras en el anclaje de la zona conocida como *Berkeley Sound* y en alta mar.

Laskaridis/Christophersen tiene dos petroleros permanentemente en la zona: uno de ellos es el *Sealion*, **operado por Fewell S.A.** también perteneciente al *pulpo grecoriental* que abastecen a aquellos buques que, por su tamaño, no pueden ingresar a Puerto Argentino. Una de las labores del *Sealion* es, precisamente, viajar desde Montevideo hasta la zona del fondeadero malvinense de Port William donde realiza el aprovisionamiento de combustible a buques pesqueros que suelen capturar unas 250.000 toneladas de calamar, equivalente a 10.000 contenedores **(5)**.

EL URUGUAY A PIQUE



El viernes 5 de mayo de 2017, **Baltmed Reefer Services Ltd.** con sede en Londres y que, como quedó consignado en párrafos previos es uno de los *satélites* del Grupo Laskaridis, informó que un carguero que se encontraba bajo su responsabilidad, el *Uruguay Reefer*, había enviado una señal de socorro reportando graves inundaciones en las bodegas de carga. Dos días más tarde, el capitán del buque decidió abandonar la nave por no poder contener la inundación y los 42 tripulantes, milagrosamente ilesos, fueron transbordados al buque *Taganrogskiy Zaliv* para ser repatriados hacia Montevideo.

El *Uruguay Reefer*, basado en Montevideo pero que, navegando con bandera panameña, se encontraba dentro de la Zona de Conservación Exterior de las Islas Malvinas (FOCZ), a 96 millas al sureste de Puerto Argentino hacia donde se dirigía con sus bodegas casi completas de calamar *illax* congelado y krill, tras haber estado operando alrededor de las Islas Shetland del Sur, a unas 75 millas al norte de la Península Antártica. Además, la embarcación contaba a bordo unas 560 toneladas de fueloil pesado y 180 toneladas de gasóleo marino. El lunes 8 de mayo llegaría al lugar de los hechos, donde la profundidad es de aproximadamente 1500 metros y la temperatura del agua es de -2,5 grados centígrados, el buque de Protección Pesquera (FPV) británico *Protegat*, asistido por el barco congelador *Frío Las Palmas*.

Finalmente, el lunes 15 de mayo de 2017, tras permanecer 10 días a la deriva, el *Uruguay Reefer* se hundió a 350 millas náuticas al noreste de Puerto Argentino. Las autoridades nunca dieron a conocer informes sobre la contaminación localizada que se produjo mientras el barco estuvo a merced del océano, perdiendo combustible a medida que se iba escorando, hasta naufragar sin más remedio. **El uso de fueloil pesado** como el que transportaba la nave **está prohibido en la Antártida e Islas del Atlántico Sur**, debido al serio peligro que supone para el ambiente.

Los *reefers* o congeladores como el malogrado *Uruguay* también reabastecen barcos de pesca, permitiendo a flotas de agua distantes permanecer operativas en el mar durante meses sin regresar al puerto. Esto facilita la sobrepesca y también se ha relacionado con graves abusos de los derechos humanos. Las y los tripulantes se ven obligados a trabajar en turnos sin descanso o en condiciones inseguras, e incluso se les retiene su paga o se le confisca su documentación.

Utilizando datos de Global Fishing Watch, e investigaciones de una amplia gama de fuentes marítimas, se han detectado 416 buques frigoríficos “*con riesgo*” que operan en alta mar, sobre alrededor de 1600 casos estudiados. Estos barcos representan una amenaza para los océanos, al facilitar la pesca ilegal, no declarada o no reglamentada (IUU), que representa el 15 por ciento de las capturas mundiales anuales.

De todos esos barcos frigoríficos, 318 de ellos pertenecen a compañías de Rusia, China continental, Japón, Corea del Sur, Taiwán, Grecia, Noruega y Holanda. Dejando fuera los barcos rusos, que sólo operan en sus aguas, en todos los mares, incluido el Océano Antártico, actúan 250 buques del resto de estas siete naciones, que dominan el negocio en alta mar. Los propietarios de esta flota y quizá responsables de otras posibles ilegalidades tales como trata de personas con fines laborales y de explotación sexual, trabajo esclavo de menores de edad, tráfico de estupefacientes y vaya a saber



cuántos crímenes más, se esconden detrás de complejas estructuras empresariales y de “*banderas de conveniencia*” (FOC, por sus siglas en inglés), que reducen la responsabilidad y la transparencia.

En 2019, la flota de buques frigoríficos más activa involucrada en transbordos en alta mar era propiedad o estaban controladas por **Thanasis Laskaridis** y **más de dos tercios de esa clase de naves que han visitado la Antártida en los últimos tres años** pertenecen a Laskaridis, que continuamente moviliza unos 20 buques de estas características entre Las Palmas de Gran Canarias y Montevideo **(6)**.

El viernes 26 de junio de 2020, activistas de Greenpeace abordaron el buque de carga refrigerado *Taganrogsky Zaliv*, cuando estaba a punto de cruzar el paralelo 60. Se trata del mismo carguero que, tres años antes, había rescatado a los tripulantes del *Uruguay Reefer* cuando estaba a punto de hundirse cerca de las Islas Malvinas y se ocupó de llevarlos hasta Montevideo.

La nave, operada por **Laskaridis Shipping Ltd.** había partido a las cinco de la tarde del 15 de diciembre de 2019 desde el puerto de Río de Janeiro. Cuatro días más tarde, llegó al área argentina conocida como **Agujero Azul**, una vasta extensión del Atlántico que alberga un ecosistema único y que está considerada por nuestro país como un Área Prioritaria. Con una superficie aproximada de 6.600 kilómetros cuadrados, el *Agujero Azul* constituye un área particular del Talud Continental y está localizada a unos 500 kilómetros al este del Golfo San Jorge. La zona presenta como característica única que la línea o *isóbata* que une los puntos de igual profundidad del mar argentino de los 200 metros, transcurre fuera de la Zona Económica Exclusiva. En consecuencia, la sección oriental del *Agujero*, se encuentra en aguas internacionales.

La zona es área de alimentación de varias especies de gran importancia económica, como la merluza, la anchoíta, la vieira patagónica y el calamar y de muchas especies de aves y mamíferos. Debido a la abundancia de recursos biológicos, **el sector lindero a la Zona Económica Exclusiva registra una extensa actividad pesquera extranjera**, centrada en la captura del calamar. El impacto de la pesca sobre la biodiversidad y las cadenas tróficas, es, en gran medida, desconocido. En el frente del Talud Continental y en los frentes marinos internos, se requiere un control sistemático para mantenerlos cupos de pesca establecidos y evitar efectos negativos sobre especies no deseadas o protegidas relativas a la conservación y administración de los recursos y así garantizar el uso sostenible de los mismos. En nuestro país, esta tarea de investigación pesquera está a cargo del Instituto Nación de Investigación y Desarrollo Pesquero, creado en 1977 sobre la base del antiguo Instituto de Biología Marina.

Los datos de los satélites mostraron que el *Taganrogskiy Zaliv* había permanecido en el *Agujero Azul* durante los meses de enero y febrero de 2020, transbordando a otras naves presentes en la zona víveres, combustible y tripulación para llevar la pesca a tierra. Este buque operado por Laskaridis viaja continuamente por todo el mundo, pero particularmente en nuestra zonas marítima austral y en la Antártida, atendiendo a navíos en las zonas más remotas y los transbordos sirven también para introducir, en el mercado global, pesca que se considera ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR).



Cuando los activistas de Greenpeace llevaron a cabo la inspección en la nave, comprobaron que transportaba capturas de calamar no regulado (ilegal) capturado, concretamente, en la jurisdicción argentina del *Agujero Azul*.

Aquel 26 de junio del año pasado cuando fue abordado, el *Taganrogskiy Zaliv* se encontraba a 14 millas náuticas de la costa de la isla Coronación, la más grande de las Órcadas del Sur en la Antártida. Allí lo *aguardaba* una pequeña multitud de barcos pesqueros gigantes de Noruega, Ucrania, Rusia, Japón y Corea del Sur.

Al estar tan lejos de tierra y de zonas pobladas, estas fábricas flotantes pueden pasar casi más de un año en constante funcionamiento. Como ocurre con los navíos que operan en el Atlántico Sur, la pesca de kril depende de los transbordos con barcos como el *Taganrogskiy Zaliv*, porque sería casi imposible hacer funcionar un negocio de pesca en la Antártida si los barcos tuvieran que regresar regularmente a puerto. (7)

ESCUCHANDO A LA BBC

Desde 2011, por una iniciativa argentina, **los barcos con bandera de las *Falkland* tienen prohibido su ingreso a los puertos de países integrantes del MERCOSUR**. Dicha resolución indica que los países miembros y estados asociados al Mercado Común del Sur –entre los que se encuentra Uruguay- se comprometen a “*impedir el ingreso a sus puertos de los buques que enarbolan la bandera ilegal de las Islas Malvinas*”, es decir, la bandera británica de las *Falkland*.

Sin embargo, y a partir de información de la Administración Nacional de Puertos (ANP) del país oriental, está claro que buques con bandera ilegal de las *Falkland* han ingresado, en los últimos años, al Puerto de Montevideo (8):

También hay buques “*reefers*” o que transportan tanto contenedores refrigerados como combustibles para repostar a otras embarcaciones, en los que ondea la bandera británica, de los cuales no se puede saber el tipo de operación que realizaron ni que puertos conectaron.

No obstante, tan detallada descripción quedaría incompleta si no sumamos una última información para todos los *leedores*, quienes deberán tomar debido conocimiento que, después de 13 días y 23 horas, ha concluido exitosamente la última travesía del buque tanque *Sealion*. Dicho navío **procedente de Puerto Argentino**, bajo la responsabilidad de **Fewell.S.A., operadora en las terminales portuarias de Fray Bentos y Nueva Palmira y empresa perteneciente al Grupo Christophersen, socio de Botnia en Uruguay**, desde aproximadamente las 6,30 del sábado 2 de octubre, se encuentra fondeado frente al Puerto de Montevideo exactamente en la posición *35 grados, 1 minuto, 43,86 segundos Sur y 56 grados 4 minutos 3 segundos Oeste*.

Debo confesar que, llegado a este punto y después del relatado *entrevero* de sociedades al amparo *offshore* y con mucho *peinado raro* en las que afinca un estafalario mestizaje nórdico, helénico y charrúa de piratas especialistas en *alto saqueo* y *contaminación* de tierras, bosques, ríos, mares y océanos, no estoy muy seguro si *escuchar la BBC* o a quien debo temer más.



Dudo si he de tomar precauciones ante *las rancias cunas* de las autocracias económicas o frente a *los que toman whisky* con los ricos depredadores, mientras *los ghurkas a su servicio siguen avanzando a degüello* dejando nada en pie y, en nombre del *Estado Mayor General del Poder Real*, dan cuenta de tales proezas en un nuevo *comunicado número. (9)*

Mientras me dispongo a *devanar* semejante *bobina*, he caído en la cuenta que se terminó *el hilo del carretel*.

MARIO BERMUDEZ

NOTAS

(1) Máxima Online. Nueva Palmira: *La última violación del gobierno oriental al Tratado del Río Uruguay*. Gualeguaychú, 25-9-2021. <https://maximaonline.com.ar/Nota-65974-nueva-palmira-la-ultima-violacion-del-gobierno-oriental-al-tratado-del-ro-uruguay> Resolución MTOP 64/014 del 7-2-2014. Diario Oficial ROU Nro.28.910, pág.11. Montevideo, 20-2-2014. Copia en el archivo del autor. Presidencia ROU. Resoluciones MTOP 0538 y 0539. Montevideo, 22-9 y 10-9-2021. Copias en el archivo del autor. Diario El País (España). *El capitán de los puertos uruguayos*, por Francisca Risatti. Buenos Aires, 25-2-2017. https://elpais.com/economia/2017/02/23/actualidad/1487855696_616214.html Marine Traffic. Terrestrial Automatic Identification System. Report on TankerOil/Chemical Sealion IMO: 9377810 <https://www.marinetraffic.com/es/ais/details/ships/shipid:754631/mmsi:636014306/imo:9377810/vessel:SEALION>

(2) Sobre el Grupo Laskaridis: <https://www.frigoship.de/fsc.html> Diario Expansión (Madrid). <https://www.expansion.com/directorio-empresas/italmar-consignaciones-sa-206356-H44-35.html> <https://www.globalports.com.ar/directory-2/2142/astilleros-de-astander-s-a/> eKathimerini.com: *News from Greece and the World. Thanasis Laskaridis: The 'ifs' that our leap forward is contingent on.* Atenas, 5-8-2020. <https://www.ekathimerini.com/economy/255488/thanasis-laskaridis-the-ifs-that-our-leap-forward-is-contingent-on/> Puertos 928. *Los Laskaridis comienzan a organizar su futuro en Astican*, por Aníbal Ramírez. Las Palmas de Gran Canarias, 26-3-2021. <https://puertos928.com/los-laskaridis-comienzan-a-organizar-su-futuro-en-astican/>

(3) En enero de 2020, Hellenic Hotel Company Lampsá que posee y gestiona hoteles de lujo - incluidos el Gran Bretaña, el King George y el King's Palace, anunció la transferencia de un 25,19 por ciento de su capital social de la cartera de intereses de Panos Laskaridis a una empresa chipriota, en la que los únicos accionistas son los cinco hijos de su hermano, Thanasis. La operación se concretó por 104 millones de euros, equivalentes a 5.381.275 acciones de Hellenic Lampsá. Chloé-Maria Laskaridis controla el 33 por ciento de la sociedad chipriota, su hermana Aikaterini el 16,60 por ciento y cada uno de los varones, Constantine, Odysseus-Antonios y Christoforos-Kimonas Laskaridis el 16,70 por ciento cada uno.



- (4) Puerto 928. *La apasionante vida panameña de los socios griegos de Astican* por Aníbal Ramírez. Las Palmas de Gran Canarias, 4-10-2020. <https://puertos928.com/la-apasionante-vida-panamena-de-los-socios-griegos-de-astican/> Diario ABC Andalucía. *Azvi y Christophersen ganan en Uruguay un contrato de transporte ferroviario de mil millones de euros*, por María Jesus Pereira. Sevilla, 7-10-2020 https://sevilla.abc.es/economia/sevi-azvi-y-christophersen-ganan-uruguay-contrato-transporte-ferroviario-millones-euros-202010062149_noticia.html Cointer (Grupo Azvi), Sevilla, 9-10-2020. <https://cointer.eu/cointer-christophersen-db-upm-uruguay/> Revista Vía Libre. *Concesión por un periodo de veinticinco años*. Madrid, 14-10-2020 <https://www.vialibreffe.com/noticias.asp?not=30262>
- (5) Stanley Services Ltd. *Suministro de combustibles búnker en las Islas Malvinas y sus aguas territoriales* <https://www.stanley-services.co.fk/services/bunkering/> Boletín Informativo Marítimo N°34. *Un nuevo puerto comercial en Malvinas*. BIM Nro. 34 del 22-2-2021. <https://bimaritimo.com/un-nuevo-puerto-comercial-en-malvinas/>
- (6) Merco Press South Atlantic News Agency. *Malvinas preocupadas: MV Uruguay Reefer parece condenado a hundirse en las Zonas de Conservación de las Islas*. Puerto Argentino, 11-5-2017 - 11:36 UTC (original en inglés) <https://en.mercopress.com/2017/05/11/falklands-worried-m-v-uruguay-reefer-seems-doomed-to-sink-in-the-islands-conservation-zones> Notitdf Noticias. *El carguero frigorífico Uruguay Reefer se hundió el pasado lunes*. Ushuaia, 19-5-2017 <https://www.notitdf.com/noticias/leer/24738-carguero-frigorifico-uruguay-reefer-hundio-pasado-lunes.html>
- (7) Greenpeace. *“El negocio pesquero del transbordo de capturas”*. Informe del año 2020. Copia en el archivo del autor. <https://es.greenpeace.org/es/wp-content/uploads/sites/3/2020/02/PTO-transshipment-report-WEB.pdf> Diario Provincia 23. *El negocio pesquero del trasbordo de capturas en alta mar*. Rio Grande, 21-7-2020. <https://www.provincia23.com.ar/2020/07/21/el-negocio-pesquero-del-transbordo-de-capturas-en-alta-mar/> Vice. *La batalla para salvar a los océanos de una amenaza invisible*. <https://www.vice.com/es/article/8847k3/la-batalla-para-salvar-a-los-oceanos-de-una-amenaza-invisible> Pampa Azul. *Frente del Talud Continental/Agujero Azul*. <https://www.pampaazul.gob.ar/areas-prioritarias/agujero-azulfrente-del-talud/> Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCAMLR) <https://www.ccamlr.org/es/organisation/convention-area>
- (8) Juventud Marítima SOMU. *Esclavitud, drogas, muertos, pesca ilegal y barcos mellizos*. Buenos Aires, 2-12-2018. <https://juventudmaritimasomu.com/2018/12/02/muertos-esclavitud-drogas-pesca-ilegal-y-barcos-mellizos-en-el-puerto-de-montevideo/> Ibid. Boletín Informativo Marítimo N°34. *Un nuevo puerto comercial en Malvinas*. BIM Nro. 34 del 22-2-2021. <https://bimaritimo.com/un-nuevo-puerto-comercial-en-malvinas/> Agenda Malvinas. *Más voces acusan al puerto de Montevideo por permitir buques que pescan de manera ilegal*. Buenos Aires, 5-10-2020 <https://agendamalvinas.com.ar/2020/10/05/mas-voces-acusan-al-puerto-de-montevideo-por-permitir-buques-que-pescan-de-manera-ilegal/>



(9) Última posición del buque tanque Sealion: *MarineTraffic Terrestrial Automatic Identification System*
on 2021-10-03 09:25
UTC (marinetraffic.com/es/ais/details/ships/shipid:754631/mmsi:636014306/imo:9377810/vessel:S
EALION) Charly García. *No bombardeen Buenos Aires*. Album *Yendo de la cama al living*. Universal
Music Argentina S.A. / UMG. Buenos Aires, 1982.”

LINK de nota MAXIMAOnline: <https://maximaonline.com.ar/Nota-66062-no-son-barcos-de-papel-botnia-y-su-socio-dedicado-a-la-pesca-ilegal-en-aguas-argentinas>

Asimismo, queremos instar a este Cuerpo a expresar su rechazo respecto del stand británico de las Islas Malvinas bajo la denominación Falkland Islands instalado en la Exposición Internacional de Ganadería, Muestra Agroindustrial y Comercial, popularmente conocida como Expo Prado, que organiza la Asociación Rural del Uruguay (ARU) entre el 9 y el 18 de setiembre en la ciudad de Montevideo.

Por lo expuesto solicito a este honorable cuerpo la aprobación del presente proyecto de declaración.

AUTOR: Julio Solanas. -

COAUTORES: Cáceres José; Castrillón Sergio; Huss Juan Manuel; Kramer José; Loggio Néstor; Moreno Silvia; Ramos Carina; Rebord Mariano; Rubattino Paola. –