



PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación resuelve :

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional , en los términos del artículo 100, inciso 11 de la Constitución Nacional, que a través de las áreas con competencia en la materia o con informe escrito o verbal del funcionario correspondiente (**Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto** — en su carácter de Autoridad de Aplicación de la Ley N° 26.659 y su modificatoria Ley N° 26.915, conforme la designación efectuada por el Decreto N° 868/2026.) y **Jefatura de Gabinete de Ministros** — en su carácter de coordinador general de la Administración Pública Nacional, en relación con la articulación entre las carteras de Relaciones Exteriores, Defensa y Energía en materia de soberanía sobre la Plataforma Continental Argentina), informe a esta Cámara los siguientes puntos sobre la ronda de negocios de Punta Arenas, cadena de suministros para el proyecto Sea Lion y aplicación de las leyes n° 26.659 y 26.915:

Hechos verificados por el Poder Ejecutivo

1. A la luz de la cronología de cobertura periodística documentada en los fundamentos del presente pedido —que registra noticias públicas desde el 25 de julio de 2026 sobre las negociaciones entre Easter Island Naviera y la FIDC—, informe el Poder Ejecutivo:

- La fecha exacta en que la Autoridad de Aplicación o cualquier organismo de la Administración Pública Nacional tomó conocimiento de las negociaciones entre Easter Island Naviera y la Falkland Islands Development Corporation, y la vía por la que lo hizo: inteligencia, nota diplomática, comunicación interna, información periodística u otra fuente.

- Si ese conocimiento fue oportunamente comunicado a la Autoridad de Aplicación en los términos del Decreto N° 868/2026, y en caso afirmativo, con qué número de expediente y en qué fecha.
 - Si el Gobierno considera que la cobertura periodística de alcance nacional e internacional que describió públicamente el proceso durante más de noventa días constituye información suficiente para activar el mecanismo de detección temprana previsto en el Decreto N° 868/2026.
- 2.** Informe qué hechos verificó la Autoridad de Aplicación respecto de Easter Island Naviera, la FIDC y los demás actores convocantes o participantes de la ronda de Punta Arenas, indicando:
- Si existe o existió un contrato, acuerdo preliminar o vínculo comercial entre Easter Island Naviera y la FIDC, en qué estado se encuentra, y qué servicios concretos involucra.
 - Si la Autoridad de Aplicación determinó la existencia de indicios suficientes en los términos del Decreto N° 868/2026 para abrir un sumario respecto de alguno de esos actores, y cuál fue la conclusión.
 - Si no se determinaron indicios suficientes, cuál es la interpretación jurídica de la Autoridad de Aplicación sobre el alcance de las prohibiciones del artículo 2° de la Ley N° 26.659 respecto de empresas navieras y logísticas que presten servicios a proyectos hidrocarburíferos no autorizados.
- 3.** Teniendo en cuenta que el mismo Gobierno presentó en julio de 2026 una nota formal de protesta ante Chile por la recalada del HMS Medway en Punta Arenas, invocando el compromiso chileno de no permitir el ingreso a sus puertos de buques apostados en las islas, informe si ese antecedente fue tenido en cuenta al evaluar la operación de Easter Island Naviera, y si existe coordinación entre la Cancillería y la Prefectura Naval Argentina para el monitoreo de las actividades logísticas en esa ciudad.

Análisis jurídico bajo la Ley N° 26.659

- 4.** Informe si la Autoridad de Aplicación analizó si las actividades logísticas proyectadas por Easter Island Naviera y las empresas participantes de la ronda de Punta Arenas constituyen alguna de las conductas comprendidas en el artículo 2° de la Ley N° 26.659, indicando:
- Si existe un expediente o actuación administrativa en la que conste ese análisis, con número, organismo y fecha.
 - Qué interpretación adoptó sobre el alcance de las prohibiciones respecto de empresas de logística y transporte marítimo.
 - Cuál fue la conclusión y si se adoptó alguna resolución o medida como consecuencia.
- 5.** Informe si se han cursado notas de desaliento a Easter Island Naviera, a la FIDC y a las demás empresas participantes de la ronda de Punta Arenas,

precisando fecha, organismo remitente, destinatario, contenido y respuesta recibida.

Estado de los procedimientos sancionatorios

6. Informe el estado actual de los procedimientos sancionatorios iniciados conforme el Decreto N° 868/2026, indicando:

- El número exacto de expedientes abiertos y de sujetos sometidos a procedimiento, discriminando personas humanas y jurídicas y categoría de actividad.
- Cuántos procedimientos han concluido con resolución fundada y qué sanción se aplicó.
- Cuántos se encuentran en sustanciación y cuáles son los plazos previstos para su resolución.

7. Informe el estado de la denuncia penal presentada por la Cancillería con patrocinio del Procurador del Tesoro, indicando juzgado o fiscalía de radicación, número de causa, fecha de presentación, empresas y personas denunciadas, figuras penales invocadas, estado procesal, y si se solicitaron medidas cautelares o exhortos internacionales.

8. Informe si Rockhopper Exploration y Navitas Petroleum han incumplido inhabilitaciones previamente impuestas, y qué actuaciones adicionales se promovieron como consecuencia.

Decreto N° 256/2010 y Prefectura Naval Argentina

9. Informe si la Prefectura Naval Argentina identificó a la embarcación contratada o proyectada por Easter Island Naviera para la ruta Punta Arenas–Malvinas, con su número IMO u otro identificador marítimo, y si la ruta proyectada implica tránsito por aguas jurisdiccionales argentinas.

10. Informe qué evaluación realizó el Poder Ejecutivo sobre la eventual aplicación del Decreto N° 256/2010 a la ruta proyectada, incluyendo la posición argentina sobre el carácter jurisdiccional de las aguas que atravesaría y si se adoptaron o tienen previstas adoptar medidas administrativas o de vigilancia marítima.

Gestiones diplomáticas con Chile y el Mercosur

11. Informe qué gestiones diplomáticas realizó el Poder Ejecutivo ante el gobierno nacional de la República de Chile —incluyendo la Cancillería chilena— en relación con la ronda de negocios de Punta Arenas, con indicación de fecha, vía diplomática, contenido y respuesta o posición oficial chilena.

12. Informe cuál es la interpretación que el Poder Ejecutivo atribuye actualmente a la declaración del Mercosur de 2011 respecto de buques que transporten mercaderías con destino a las islas sin enarbolar la bandera de las mismas, en qué norma o documento funda esa interpretación, y si promovió la actualización o fortalecimiento de ese instrumento para contemplar el supuesto del cambio de bandera.

13. Informe cuántas notas de desaliento o comunicaciones formales similares cursó la Cancillería durante el año 2026 a empresas y gobiernos extranjeros en relación con actividades vinculadas al proyecto Sea Lion, discriminadas por país destinatario y categoría de actividad.

Actuaciones judiciales

14. Informe si el Poder Ejecutivo tiene conocimiento de causas judiciales vinculadas al proyecto Sea Lion o a actividades hidrocarburíferas en Malvinas que se encuentren en trámite ante la justicia federal argentina, con indicación del tribunal, el objeto y el estado procesal.

Defensa y seguridad en el Atlántico Sur

15. Informe si el Ministerio de Defensa participó del análisis de las consecuencias estratégicas derivadas de la consolidación de una ruta logística regular entre Punta Arenas y el área del proyecto Sea Lion, si existe coordinación entre Defensa, Cancillería y Prefectura Naval Argentina para el monitoreo de esas actividades, y si se evaluó la necesidad de reforzar la presencia o la capacidad de vigilancia en la zona.

Proyecto de Ley de Defensa de la Soberanía Nacional

17. En relación con el expediente 0010-PE-2026 (Mensaje 0275/26), actualmente girado a las comisiones de Defensa Nacional, Legislación Penal y Relaciones Exteriores y Culto, informe si el articulado comprende expresamente a empresas de logística y transporte marítimo como sujetos alcanzados, qué conductas específicas vendría a cubrir que hoy no están expresamente contempladas en la Ley N° 26.659, y cuál es la posición del Poder Ejecutivo respecto de la suficiencia del marco normativo vigente para sancionar a Easter Island Naviera.

Dip.Nac. JUAN PABLO LUQUE

FUNDAMENTOS

A. La cronología de un proceso público que el Gobierno no podía ignorar

La ronda de negocios que se celebra hoy y mañana en Punta Arenas no es un hecho súbito. Es el resultado de un proceso que se desarrolló públicamente durante más de dos meses, con cobertura periodística extensa en medios argentinos y chilenos, en el que la Falkland Islands Development Corporation (FIDC) actuó de manera abierta y sistemática. La pregunta que este pedido busca responder es una sola: ¿qué hizo el Poder Ejecutivo durante ese tiempo?

La cronología verificada es la siguiente:

El 25 de julio de 2026, el portal especializado Mundo Marítimo y el diario Los Andes informaron que la naviera chilena Easter Island Naviera había visitado las islas y mantenido reuniones con empresas locales y con la cámara de comercio, en un proceso organizado por la FIDC con el objetivo de establecer una ruta marítima mensual desde Punta Arenas. En esa oportunidad, Sam Cockwell, gerente de proyectos estratégicos de la FIDC, declaró públicamente:

Mundo Marítimo / Los Andes (25 de julio de 2026): *"Existe un claro interés por parte de Chile en restablecer una conexión marítima comercial con las Islas Falkland. La visita de Easter Island Naviera y la respuesta positiva de la comunidad empresarial de las Islas Falkland demuestran claramente la seriedad con la que se está trabajando en este proyecto."*

El 31 de julio de 2026, el portal Canal 26 informó que Easter Island Logistics mantenía negociaciones con las autoridades isleñas para prestar servicios vinculados al proyecto petrolero Sea Lion, y describió la iniciativa en su dimensión estratégica con precisión:

Canal 26 (31 de julio de 2026): *"Easter Island Logistics busca establecer una conexión marítima regular entre Punta Arenas y las Islas Malvinas para abastecer tanto a la población como a la futura industria petrolera."*

El 3 de septiembre de 2026 —el mismo día en que el Presidente de la Nación realizó la cadena nacional en la que anunció el endurecimiento del régimen sancionatorio y el proyecto de Ley de Defensa de la Soberanía Nacional— el diario El Mercurio de Chile y el portal Emol publicaron que el acuerdo entre Easter Island Naviera y la FIDC ya estaba cerrado y que el primer viaje estaba previsto para noviembre. El alcalde de Punta Arenas, Claudio Radonich, confirmó el contrato y declaró públicamente que el buque operaría bajo "otra bandera" para no entrar en conflicto con la declaración del Mercosur de 2011. El portal Ex-Ante describió esa coincidencia de fechas como un "día incómodo para Milei":

Emol / El Mercurio (Chile) (3 de septiembre de 2026): *"El alcalde de Punta Arenas, Claudio Radonich (RN), confirmó a El Mercurio que la Corporación de Desarrollo de las Islas Falkland (FIDC) cerró un contrato con la naviera chilena Easter Island Naviera para abrir una segunda ruta marítima hacia el archipiélago. Según se informó, el primer viaje será en noviembre."*

Ex-Ante (Chile) (3 de septiembre de 2026): *"El poder de compra de las islas sería de US\$20 millones anuales, según Radonich. El jefe comunal también descartó algún conflicto con la declaración del Mercosur de 2011, porque el barco tendría "otra bandera"."*

El 6 de septiembre de 2026, Canal 26 volvió a informar sobre el proceso bajo el título "Malvinas: la ruta comercial con Chile que reaviva una histórica tensión en el Atlántico Sur", describiendo la ronda de negocios prevista para el 28 y 29 de septiembre y detallando su composición: una delegación de veinticinco empresarios isleños, con asistencia financiera parcial de la FIDC, para reunirse con proveedores de los sectores de construcción, alimentos, vehículos, servicios y logística.

El 11 de septiembre de 2026, el diario Emol publicó una entrevista con Louise Ellis, subdirectora ejecutiva de la FIDC, en la que ésta confirmó que el proceso había sido iniciado por la corporación en 2025 y describió su desarrollo:

Emol (Chile) (11 de septiembre de 2026): *"En 2025, la FIDC consideró que existía una oportunidad lo suficientemente importante como para restablecer la ruta e inició un proceso de consultas tanto con el sector privado de las islas como con compañías navieras de Chile y la Municipalidad de Punta Arenas."*

Hoy, 28 de septiembre de 2026, la ronda de negocios se celebra. El proceso que la precedió fue de dominio público durante noventa y cinco días. Si el Decreto N° 868/2026 obliga a todos los organismos de la Administración Pública Nacional a informar a Cancillería —en un plazo de cinco días hábiles— cualquier hecho que pudiera constituir una conducta prohibida por la Ley N° 26.659, y si este proceso fue extensamente cubierto por medios de circulación nacional e internacional, corresponde preguntar con exactitud qué hizo la Autoridad de Aplicación durante ese período.

B. El contexto diplomático que refuerza la obligación de actuar

La relevancia política del proceso no es novedosa para el Poder Ejecutivo. En julio de 2026, el mismo Gobierno había presentado una nota formal de protesta ante Chile por la recalada del buque HMS Medway en el puerto de Punta Arenas, invocando precisamente el compromiso asumido por Chile de no permitir el ingreso de buques apostados en las islas a puertos chilenos. Ese antecedente confirma que la Cancillería tenía un monitoreo activo de la actividad marítima vinculada a Malvinas en esa ciudad y en ese período.

Frente a esa realidad, la apertura de una ruta comercial regular entre Punta Arenas y Sea Lion —anunciada el mismo día de la cadena nacional, con el mismo funcionario municipal que venía de recibir al HMS Medway— no puede presentarse como un hecho sorpresivo. La pregunta es si existió una respuesta estatal proporcional a la publicidad y a la gravedad del proceso.

C. Marco jurídico vigente y obligaciones del Poder Ejecutivo

La Ley N° 26.659, sancionada en 2011 y modificada por la Ley N° 26.915 en 2013, prohíbe en su artículo 2° la participación directa o indirecta en personas jurídicas que desarrollen actividades hidrocarburíferas en la Plataforma Continental Argentina sin autorización nacional, así como la contratación y la prestación de operaciones logísticas, técnicas o de asesoría con personas que desarrollen esas actividades sin la correspondiente habilitación argentina. Las sanciones administrativas incluyen inhabilitación de cinco a veinte años, pérdida de concesiones y prohibición de contratar con el Estado; el régimen penal contempla penas de cinco a quince años de prisión según la conducta.

El Decreto N° 868/2026 designó al Ministerio de Relaciones Exteriores como Autoridad de Aplicación y estableció que la apertura de un sumario requiere la previa determinación de indicios suficientes de conducta prohibida. Esa arquitectura normativa implica que el Poder Ejecutivo no puede sancionar de manera automática ante un anuncio periodístico, pero sí tiene la obligación de iniciar el análisis y, si los indicios lo justifican, abrir el sumario. Lo que este pedido busca determinar es si ese análisis se realizó —y cuándo, y con qué conclusión— o si la Autoridad de Aplicación se limitó a escalar su discurso público mientras el proceso logístico avanzaba sin intervención.

D. La maniobra de elusión del Mercosur 2011

La declaración del alcalde Radonich de que el buque operaría bajo "otra bandera" para no entrar en conflicto con la declaración del Mercosur de 2011 tiene una consecuencia jurídica directa: si esa interpretación es correcta, el principal instrumento multilateral de aislamiento logístico de las islas es eludible mediante un simple cambio de bandera. El Poder Ejecutivo debe explicar cuál es su interpretación de ese supuesto, qué gestiones realizó ante el gobierno chileno para impedirlo, y si promovió algún mecanismo de actualización o fortalecimiento de la declaración regional para clausurar esa vía.

Por todo lo expuesto, solicitamos a los señores/as legisladores/as la aprobación del presente pedido de informes.

DIP. NAC. JUAN PABLO LUQUE