infobae

Pesca ilegal: una investigación revela cómo las empresas chinas dominan el negocio mundial y depredan el Mar Argentino

El trabajo internacional identificó más de 200 buques de propiedad china "abanderados" con las empresas chinas de diferentes países. La Armada Argentina sospecha, además de China, Taiwán, puertos de vieja y con juicio en septiembre que podría ajustar a excelencia que sucede en la "Zona Económica Exclusiva"

12 Ago 2024 17:00hs. ART

Síguenos en Google Noticias

Buques pesqueros en puertos de Mar del Plata

Con barcos "abanderados" en Liberia y Belize, la Argentina es el segundo país receptor, detrás de China, en cantidad de buques que pescan por ordenar la bandera nacional y pescan en la "Zona Económica Exclusiva" (ZEE). Hasta 200 millas alejarse además de litoral marítimo y en la que se conoce como "Mar Argentino", pero beram como propietario o "beneficiarios final" a empresas chinas o incluso al estado chino.

Así afirma un trabajo de un equipo de dos investigadores del Río Turbio Ocean Project que durante seis años se dedicaron a seguir los pasos de cerca de pescan en las ZEE de varios países como la Argentina "nacionales", pero un de propiedad de propietario chino.

El ranking lo encabeza China, con 70 buques chinos "abanderados" lo siguiendo y lo complotan Mexicanos (110), Mauritanos (110), Senegal (112), Madagascar (114), Irán (115), Mozambique (125), Congo (126), Nigeria (130), Marruecos (8), Rusia (3) y Omán (2).

Eso también no es exhaustivo. El estudio afirma que el estado y las empresas chinas cuentan con "al menos" 200 buques con abanderamiento de otros países de los más de 2.000 que pescan en aguas del gigante asiático, y que el número de buques "abanderados" por país es también "al menos" o que reporta el estudio.

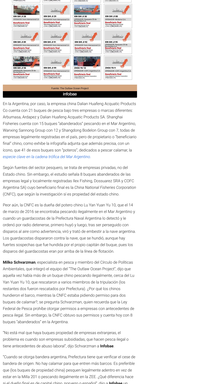
La investigación publicada por la revista Time (2023) pone foco en la forma en que China se aumentar su dominio pesquero mundiales el "abanderamiento" y aumentar su presencia en los mares del mundo mientras Pekín trata de reducir su flota de pesca en aguas "abiertas" (Océano Atlántico Falkly, OMS, en la jerga pesquera mundiales).

"Abanderamientos"

Buques de propiedad del estado o de empresas chinas
(que pescan dentro de las Zonas Económicas Exclusivas de cada país con bandera ajena)

EN EL MUNDO

Número de buques por país


LOS 64 BUQUES CHINOS
CON BANDERA ARGENTINA
41 Buques potenos (Pesca de calamar)
Mar Argentino
Mar Argentino
Mar Argentino

Argentina no tiene jurisdicción. Según la Ley Federal de Pesca, en un buque con bandera argentina 100% de la oficialidad (capitán, oficiales, jefe de máquinas) tienen que ser argentinos y no más del 25% de la marinería puede ser extranjera.

Que los buques "abanderados" de empresas chinas lo cumplan es otro tema, dijo Schvarzman, que empezó a investigar la cuestión a raíz del caso del maquinista **Manuel Quiquinte**, que en 2021 murió a bordo del Xin Shi 89, un potero chino "abanderado" en la Argentina, al igual que dos prácticos de la marina mercante.

Según lo *reportado entonces por* ***Infobae***, a bordo del buque, tripulado por 23 marinos argentinos y 6 "sobrecargos de origen chino", Quiquinte -Jefe de Máquinas de la unidad- agonizó varios días en altamar por la mora del barco en regresar a puerto, pese a la gravedad de la situación. El hisopado post-mortem cuando el buque arribó a Puerto Deseado (Santa Cruz) confirmó que era un caso de Covid y los estudios sobre el resto de la tripulación determinaron que todos eran portadores de la enfermedad.

A menudo ocurre, dijo Schvarzman, que cuando el barco sale de puerto toman control 6 o 7 tripulantes chinos, "que mantienen muchos comportamientos similares a los que tenían cuando tenían bandera china". De hecho, señaló, las empresas abanderadas suelen reclutar personal argentino "para firma".

"Oficiales y capitán argentinos van reclutados, firman y cuando sale el barco de puerto van al camarote y pasan los 15 ó 20 días de la marea y cobran. Por eso los sindicatos no se quejan. Es el triste caso de Quiquinte, fue ahí cuando empecé a investigar el tema", dijo el investigador.

Schvarzman aseguró, además, que muchas embarcaciones salen sin inspector a bordo, violando la ley. Y también apuntó que lo que capturan en aguas internacionales, sin regulación, es muy probable que lo mezclen en plantas de tratamiento chinas con lo que capturan en la ZEE. "Es imposible hacer trazabilidad de si lo que capturaron es legal, ilegal o no regulado y si cumplen con alguna medida. Que tengan acceso al caladero hace imposible saber si lo que pescan adentro se mezcla con lo que pescan afuera", expresó.

Barcos de pesca chinos amarrados en el puerto pesquero de Gaoqi, en Xiamen, China (REUTERS)

En el estudio publicado por The Outlaw Ocean Project **Jorge Frías**, secretario general de la Asociación Argentina de Capitanes de Pesca, aparece diciendo: "los chinos son los que llevan la voz cantante aunque los barcos sean de bandera argentina. Los capitanes son argentinos, pero los 'patrones de pesca', que son chinos, deciden a dónde se va y en qué momento".

Contactado por este medio, Frías dijo que de ninguna manera los capitanes de pesca resignan su responsabilidad. "Hay un capitán argentino, en un buque argentino, de capitales asentados en la Argentina. Los auxiliares de pesca pueden ser chinos, coreanos, por su *expertise* en la captura", afirmó. El modo en que eso se refleja en la investigación, dijo, "es una forma muy peyorativa de magnificar una situación".

Muchos grupos ambientalistas y de defensa de derechos humanos "confunden lo que pasa adentro con lo que pasa afuera de las 200 millas. En la ZEE los barcos cumplen las normas del país, con tripulaciones argentinas en 75%, tienen chinos o coreanos en la pesca, algunos en las máquinas y dos marineros. Y hay buques en que no hay ningún extranjero. Si hay irregularidades en cualquier buque o personal que está en zona -porque no se pesca de manera aislada, sino de forma pasiva y en comunidad- deben ser denunciadas", expresó Frías.

Schvarzman recordó sin embargo, que en el caso Quiquinte, Siconara, el Sindicato de Conductores Navales "no hizo nada".

"Si Siconara no hizo nada, tampoco lo hicieron los tripulantes, empezando por los propios compañeros de máquinas. Tarde o temprano se develará la verdad. En ese caso no intervine, porque Quiquinte pertenecía al Centro de Capitanes de Ultramar (otro gremio). ¡Era un morocho más bueno! Me acuerdo que empezó a navegar conmigo, en 1987. Le decíamos Kunta Kinte (por un personaje de la serie de TV de EEUU "Raíces", de 1977), empezó de marinero y luego estudió para maquinista", dijo Frias a Infobae.

El juicio oral por aquella muerte se hará en septiembre. Tal vez sea una buena oportunidad para investigar a fondo lo que realmente sucede en el Mar Argentino en los buques con bandera celeste y blanca pero de propiedad china.

Compartir nota:

Seguinos:

Secciones
América
Colombia
España
México
RSS
Perú
Últimas Noticias

Contáctenos
Contacto
Redacción
Contacto comercial
Media Kit
Empleo

Legales
Términos y Condiciones
Política de Privacidad

Todos Los Derechos Reservados © 2024 Infobae