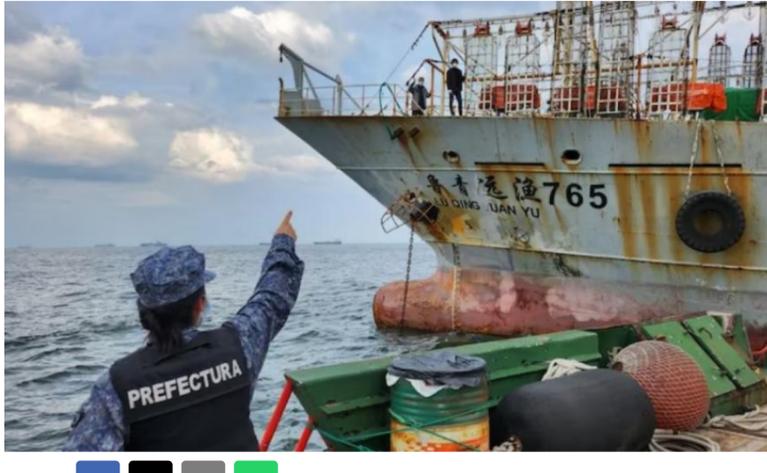


NACIONALES | 18 SEP 2024

**ECOLOGÍA**

# ‘Abanderamiento’

China disfraza sus embarcaciones con las banderas de otros países para controlar aún más el mercado pesquero internacional, a pesar de que esto socava la economía y la seguridad alimentaria de otros estados.



Por: **Redacción Semanario de Junín**

El 14 de marzo de 2016, en los caladeros de calamar de la Patagonia argentina, un herrumbroso buque chino llamado Lu Yan Yuan Yu 10 pescaba ilegalmente a varias millas de tierra. Al detectarlo, el Prefecto Derbes intentó contactar por radio a la embarcación china, en inglés y español, y le hicieron diversas señales desde la embarcación de Prefectura Argentina. Sin embargo, la nave infractora apagó sus luces y viró hacia aguas internacionales sin responder. Le ordenaron que se detenga, pero el calamarero, huyó.

Cuando los guardacostas comenzaron a perseguirlo y a disparar al aire, como señal de advertencia, el Lu Yan Yuan Yu 10 viró y trató de embestirlos. Los guardacostas abrieron fuego, pero esta vez apuntaron directamente contra el barco, que no tardó en hundirse, a pocos metros de la embarcación argentina.



Lo atípico de aquel día fue la violencia del encuentro en el mar, pero no la incursión de un potero chino en aguas argentinas. Propiedad de la gigante estatal China National Fisheries Company (CNFC), el Lu Yan Yuan Yu 10 era uno más de los poteros chinos que en flotas formadas por centenares de embarcaciones visitan cada año los caladeros de alta mar por fuera de las aguas territoriales argentinas.

Desde hace décadas el mar argentino es invadido todos los años por barcos extranjeros que buscan capturar calamares gigantes (*Illex argentinus*). Las naves que cruzan la frontera marítima para pescar ilegalmente, sin embargo, son una mínima porción de la enorme flota pesquera compuesta por barcos de diferentes nacionalidades que operan sin límites justo del otro lado de la línea imaginaria que divide el mar de Argentina de las aguas internacionales. Nadie sabe qué capturan ni cuánto estas embarcaciones que se mantienen durante más de un año en el mar, sin volver ni una sola vez a puerto.

***Los buques de propiedad china faenan cada vez más en aguas nacionales porque las autoridades carecen de los medios económicos, de los buques guardacostas, o de la voluntad política para abordarlos y controlarlos***

## ABANDERAMIENTO

Tras la conmoción de la incursión ilegal y el hundimiento del Lu Yan Yuan Yu 10, el Consejo Federal Pesquero de Argentina divulgó un anuncio que no fue demasiado conocido. Concedía licencias para faenar en aguas argentinas a dos buques extranjeros. Usando como fachada a una empresa local, los dos navegarían bajo bandera argentina, aunque el propietario que en última instancia se beneficiaría de su operación sería la CNFC.

Una decisión notable que aparentemente violaba varias regulaciones locales. Por un lado, la prohibición a embarcaciones extranjeras de pescar en aguas de Argentina o de enarbolar la bandera del país. Y por otro, la prohibición de conceder licencias a operadores con antecedentes de pesca ilegal. "La decisión fue una contradicción total", dijo el ex subsecretario de Pesca Eduardo Pucci, que ahora trabaja como consultor en temas pesqueros.

***El 1 % del total de naves transmite una identidad falsa, el 19 % apaga su sistema para encubrir ilícitos y el 44 % de las embarcaciones chinas manipula la posición GPS***

Mediante un proceso conocido como de 'abanderamiento', China ha pasado los últimos años comprando su acceso a caladeros nacionales restringidos en países de Sudamérica, África y el Pacífico. Por lo general, el método consiste en firmar alianzas empresariales para registrar buques extranjeros bajo la bandera del país en cuyas aguas territoriales se quiere pescar.

Las empresas chinas controlan ahora un mínimo de 62 buques de pesca industrial de calamar bajo pabellón argentino. Es decir, más de la mitad de la flota de calamar del país. Muchas de estas empresas están implicadas en delitos de distintio tipo, como el vertido de pescados al mar, la desactivación del transpondedor, y la evasión y fraude fiscal. Según los registros comerciales, gran parte de lo pescado por estos buques va a China, pero una parte del marisco también se exporta a países como España, Estados Unidos, Italia y Canadá.



En los últimos años, China ha adoptado un enfoque menos agresivo. Para hacerse con el control desde dentro, paga por el abanderamiento de sus barcos para que así puedan pescar en aguas nacionales. Legal en muchas ocasiones, es una táctica menos agresiva que el acceso ilegal a las aguas costeras de otros países, y menos proclive a generar mala prensa, buques hundidos, o enfrentamientos políticos.

***China ha pasado los últimos años comprando su acceso a caladeros nacionales restringidos en países de Sudamérica, África y el Pacífico***

## EL APETITO SUPERA LOS LÍMITES DE PESCA SOSTENIBLE

China no ha ocultado que la estrategia se inscribe dentro de ambiciones mayores. En un artículo académico publicado en 2023, autoridades del sector pesquero chino explicaban cómo habían recurrido a empresas chinas para penetrar en aguas territoriales de Argentina, usando por ejemplo "métodos de arrendamiento y transferencia". En el artículo, las autoridades también decían que esta estrategia formaba parte de una política global.

La demanda global de productos del mar se ha multiplicado por dos desde los años sesenta, y el apetito por el pescado ya supera los límites de una pesca sostenible. Más de un tercio de las poblaciones mundiales de peces sufren actualmente sobreexplotación. Para satisfacer la demanda, han proliferado los pesqueros industriales de otros países, y especialmente de China. Amenazan con provocar un derrumbe en la población de peces de los países del Sur, además de poner en peligro los medios locales de subsistencia y su soberanía alimentaria al exportar una fuente esencial de proteínas.

Los beneficiarios son los consumidores occidentales, especialmente de Europa, Estados Unidos y Canadá, que compran el marisco barato, y aparentemente abundante, capturado o procesado por China.

Según la investigación de The Outlaw Ocean Project, en los últimos seis años más de 50 barcos con bandera de una docena de países, y controlados por empresas de China, han cometido distintos delitos, entre ellos los de pesca ilegal, transbordos no autorizados y trabajos forzados.

Los buques de propiedad china faenan cada vez más en aguas nacionales donde la vigilancia no es mucho mejor porque las autoridades carecen de los medios económicos, de los buques guardacostas, o de la voluntad política para abordarlos y controlarlos.