

# MANTENIENDO LAS LUCES ENCENDIDAS

Exponiendo las redes que posibilitan la flota de calamar de aguas distantes



# ACERCA DE C4ADS

C4ADS ([www.c4ads.org](http://www.c4ads.org)) es una organización sin ánimo de lucro de tipo 501(c)(3) en el marco estadounidense que se dedica al análisis a partir de datos y a elaborar reportes según las evidencias de conflictos y asuntos de seguridad por todo el mundo. Nuestro enfoque utiliza técnicas de investigación no tradicionales y tecnologías analíticas emergentes. Reconocemos el valor de trabajar sobre el terreno, captar el conocimiento local y recopilar datos originales que avalen nuestro análisis. Asimismo, empleamos tecnología punta para gestionar y analizar esos datos recopilados. El resultado es un enfoque analítico de prevención y mitigación de conflictos.

© C4ADS 2025

# SOBRE LA AUTORA

Sara Nix es analista en el equipo de Seguridad de Recursos Naturales en C4ADS. Se centra principalmente en la pesca ilegal, no reportada y no regulada, así como en las redes que apoyan a las flotas pesqueras de aguas distantes. Obtuvo su maestría en Recursos Naturales y Desarrollo Sostenible de la American University y la University for Peace.

# AVISO LEGAL

La mención de todo individuo, compañía, organización y cualquier otra entidad en este informe no implica la violación de ninguna ley o acuerdo internacional, por tanto, no debe interpretarse como tal.

# AGRADECIMIENTOS

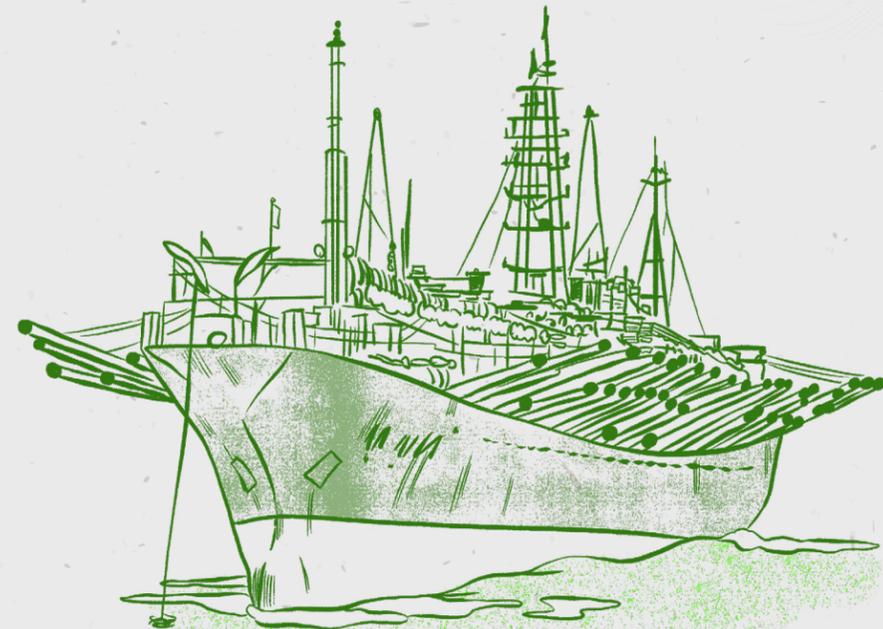
C4ADS desea agradecer a todos aquellos que brindaron orientación, tiempo y apoyo durante este proyecto, incluidos miembros actuales y anteriores del equipo de C4ADS. La autora/El autor desea agradecer a los muchos analistas de C4ADS que apoyaron uno o más aspectos en la elaboración de este informe, en particular a Will Cooke, Josh Faber y Lily Schlieman. Un agradecimiento especial a Eloy Aroni de ArtisOnal y Conservación Internacional.

C4ADS agradece a sus socios tecnológicos, cuyo software y sistemas fueron fundamentales para el éxito del proyecto.



# TABLA DE CONTENIDOS

<b>Resumen Ejecutivo</b> .....	<b>4</b>
<b>Glosario</b> .....	<b>5</b>
<b>Introducción</b> .....	<b>6</b>
Operaciones Continuas de la Notoria Pingtan Marine Enterprise .....	8
<b>Metodología</b> .....	<b>9</b>
<b>Facilitadores Marítimos</b> .....	<b>10</b>
Reefers .....	10
Estudio de Caso: Wei Fong Shipping Company Limited .....	12
Buques Petroleros .....	13
Estudio de Caso: Grupo Winson .....	14
Bases Pesqueras Flotantes Marítimas .....	15
Estudio de Caso: Zhe Pu Yuan 98 .....	16
<b>Facilitadores en Tierra</b> .....	<b>18</b>
Agentes Portuarios .....	18
Estudio de Caso: Agental Perú .....	19
Factores que Complican la Transparencia: Astilleros .....	20
Seguro .....	21
Estudio de Caso: Zhe Pu Yuan 58 .....	22
<b>Conclusión y Recomendaciones</b> .....	<b>25</b>



# RESUMEN EJECUTIVO

La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) y los abusos a los derechos humanos persisten dentro de la flota de calamar de aguas distantes debido a una red de facilitadores que sostienen y ocultan actividades ilícitas. Si bien estas redes de apoyo en tierra y en alta mar brindan servicios esenciales, también pueden permitir que los buques evadan la aplicación de la ley y se aprovechen de autoridades con recursos insuficientes o de la ausencia de gobernanza regional.

Los facilitadores marítimos extienden el tiempo que los buques pueden permanecer en el mar al reducir su necesidad de entrar a puerto, manteniéndolos fuera del alcance de las autoridades terrestres y aumentando la presión sobre la tripulación y las poblaciones de calamar. Los principales facilitadores marítimos de la flota de calamar de aguas distantes incluyen:

## Buques de Carga Refrigerada ("Reefers")

Los reefers transbordan mercancías y suministros con los buques de pesca y reciben su captura para el transporte a tierra. El ochenta y nueve por ciento de los eventos de transbordo en alta mar con la flota de calamar de aguas distantes involucran reefers controlados en última instancia por propietarios beneficiarios chinos, aunque están registrados principalmente bajo banderas de otras naciones. Estos reefers transportan en gran medida la cosecha a puertos chinos que históricamente no están sujetos a las restricciones del Acuerdo de Medidas del Estado Rector del Puerto.

## Buques Petroleros

Los buques petroleros suministran combustible a los buques pesqueros en el mar, reduciendo su necesidad de entrar a puertos extranjeros donde podrían ser sometidos a inspecciones. Nueve buques petroleros que operan bajo una supervisión regulatoria mínima realizan más del 80% de los eventos de reabastecimiento en el mar para la flota de calamar de aguas distantes.

## Bases Pesqueras Flotantes Marítimas ("FOBs" en inglés):

Las FOB son buques pesqueros reacondicionados que brindan a la flota china de calamar de aguas distantes atención médica, desembarcan a tripulantes enfermos, heridos o fallecidos, y pueden proporcionar servicios de seguridad marítima, producción y comando. El uso novedoso de estas embarcaciones reduce la supervisión de lesiones, enfermedades y muertes a bordo y permite que los buques y su tripulación permanezcan en el mar durante períodos más prolongados, aumentando el riesgo de trabajo forzado.

Principales facilitadores en tierra de la flota de calamar de aguas distantes incluyen actores con base en puertos, así como los sistemas financieros globales que respaldan actividades riesgosas, incluyendo:

## Agentes Portuarios

Los agentes portuarios son el principal enlace entre las embarcaciones y las autoridades en tierra. Coordinan la logística en tierra y comunican las actividades de los buques, la información de la tripulación y los detalles operativos que son esenciales para una aplicación efectiva, pero esto también crea oportunidades para ocultar actividades ilícitas.

## Seguro

Los proveedores de seguros globales continúan cubriendo buques de alto riesgo a pesar de sus conexiones con el trabajo forzado, la pesca INDNR o violaciones de sanciones, facilitando que actores ilícitos operen con seguridad financiera. Las compensaciones de seguros de los buques revelaron detalles sobre lesiones de la tripulación que de otro modo estarían ocultos.

# GLOSARIO

**AIS** — Sistema de Identificación Automática. Un sistema a través del cual los buques transmiten señales de datos, incluyendo detalles del nombre del buque, latitud, longitud, velocidad y dirección, entre otra información. El AIS fue introducido inicialmente para mejorar la seguridad marítima, pero es utilizado cada vez más por las autoridades para monitorear la actividad de los buques.

**ANP** — Administración Nacional de Puertos (autoridad portuaria nacional de Uruguay).

**APN** — Autoridad Portuaria Nacional (autoridad portuaria nacional de Perú).

**CMM** — Medida de Conservación y Manejo. Decisiones vinculantes dentro de Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera que tienen como objetivo conservar y gestionar los recursos pesqueros de manera sostenible

**Pesca en Aguas Distantes** — Pesca fuera de las aguas territoriales del país de origen del buque en alta mar o en la zona económica exclusiva de otra nación.

**ZEE** — Zona Económica Exclusiva. Un área que se extiende hasta 200 millas náuticas de la costa sobre la cual un estado asume jurisdicción sobre la explotación y exploración de recursos marinos, incluyendo autoridad exclusiva de gestión pesquera sobre todos los recursos pesqueros.

**FOB** — Bases Pesqueras Flotantes Marítimas. Embarcaciones calamareras que ofrecen servicios de comando y control y atención médica, incluyendo el traslado de tripulantes heridos o fallecidos hacia puerto.

**FOI** — Flota de Interés.

**Pesca INDNR** — Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada.

**MMSI** — Identidad del Servicio Móvil Marítimo. Un número único de nueve dígitos asignado a un buque por el estado del pabellón.

**AMERP/PSMA** — Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto. Un acuerdo internacional vinculante que tiene como objetivo la pesca INDNR. Su objetivo es evitar que los buques involucrados en la pesca INDNR utilicen puertos y desembarquen su captura, reduciendo el incentivo para operar y bloqueando productos derivados de la pesca INDNR de alcanzar mercados nacionales e internacionales<sup>1</sup>

**OROP** — Organización Regional de Ordenación Pesquera. Una organización intergubernamental formada por naciones miembro o países que comparten intereses prácticos y financieros en una región particular de aguas internacionales o en especies altamente migratorias. Las OROP están dedicadas a la gestión sostenible de los recursos pesqueros, y la mayoría de ellas tienen poderes de gestión, incluyendo el establecimiento de límites de captura y de esfuerzo pesquero, medidas técnicas y obligaciones de control.

**OROP-PS** — Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur.

**UBO** — Beneficiario Final. La(s) persona(s) que ejercen control efectivo sobre una entidad o arreglo.

**VMS** — Sistema de Monitoreo de Embarcaciones. Un sistema de monitoreo satelital que proporciona a las autoridades pesqueras datos sobre la ubicación, rumbo y velocidad de las embarcaciones.

**VOI** — Embarcación de Interés

# INTRODUCCIÓN

Las flotas pesqueras de aguas distantes están en el centro de la crisis mundial de la pesca. Impulsan la sobreexplotación de las poblaciones mundiales de peces y están conectadas con cantidades desproporcionadas de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) y abusos a los derechos humanos.<sup>2</sup> Hasta la fecha, los esfuerzos de aplicación de la ley se han centrado principalmente en objetivos individuales, como embarcaciones específicas y sus propietarios directos, pero en gran medida no han logrado abordar la red más amplia de empresas y actores que sostienen las actividades ilícitas. Este informe examina las redes de facilitadores en tierra y en alta mar que apoyan a la flota de aguas distantes para identificar puntos de apalancamiento adicionales para combatir la actividad ilícita. Se centra específicamente en la flota de calamar

de aguas distantes que opera frente a la costa de Latinoamérica, una pesquería importante pero subregulada con un historial de pesca INDNR y trabajo forzoso.

La creciente demanda de productos del mar ha empujado a las flotas de aguas distantes más allá de las zonas económicas exclusivas (ZEE) nacionales, aumentando los costos operativos y reduciendo su rentabilidad.<sup>3</sup> China y Taiwán representan aproximadamente el 60% de la pesca de aguas distantes, con Japón, Corea del Sur y España contribuyendo con un 30% adicional.<sup>4</sup> Para compensar la disminución de la rentabilidad, estas naciones subvencionan fuertemente a sus flotas pesqueras, lo que perjudica a las flotas locales y distorsiona la economía mundial de la pesca. Las empresas también

están adoptando medidas de reducción de costos que a menudo incentivan la actividad ilícita, condiciones laborales inseguras, suministros de alimentos inadecuados y abusos a los derechos humanos.<sup>5</sup> Esto a menudo incluye pasar períodos prolongados en el mar, a veces operando durante años entre escalas portuarias y aumentando el riesgo de pesca INDNR y trabajo forzoso.<sup>6</sup>

**Figura 1. La Flota de Calamar de Aguas Distantes**

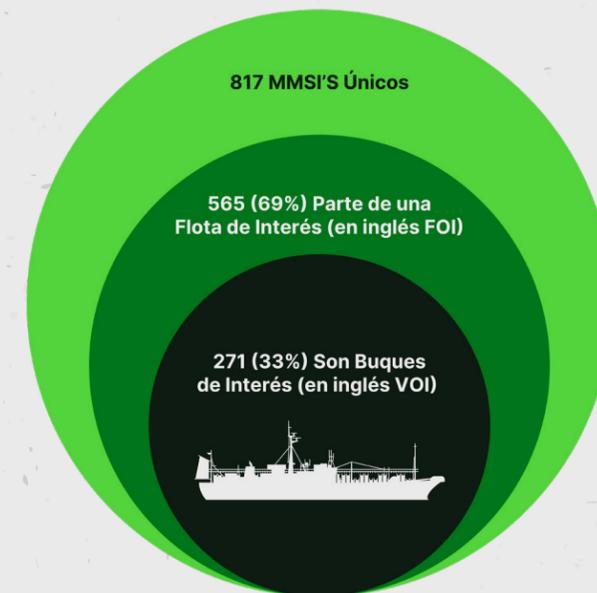


Esfuerzo pesquero aparente en los océanos Atlántico Sur y Pacífico desde el 1 de diciembre de 2021 hasta el 1 de diciembre de 2024. Fuente: Cálculos del autor basados en datos de transmisión AIS y esfuerzo pesquero aparente proveniente de Global Fishing Watch.

La flota de calamar de aguas distantes exhibe niveles especialmente altos de pesca INDNR y abusos de derechos humanos.<sup>7</sup> Los buques calamareros pasan más tiempo en promedio entre escalas en puerto que otras flotas de aguas distantes y tienen una cobertura mínima de observadores pesqueros. Las medidas regulatorias inadecuadas permiten que esta flota opere con transparencia limitada, particularmente en las aguas internacionales alrededor de Sudamérica.<sup>8</sup>

El calamar volador gigante (*Dosidicus gigas*) y el calamar argentino (*Illex argentinus*) son pescados tanto por buques locales como de aguas distantes en las

**Figura 2. Buques y Flotas de Interés dentro de la Flota de Calamar de Aguas Distantes**



De las 817 Identidades del Servicio Móvil Marítimo únicas identificadas como parte de la flota de calamar de aguas distantes operando desde el 1 de diciembre de 2021 hasta el 1 de diciembre de 2024, el 69% son parte de una Flota de Interés y el 33% son un Buque de Interés. Fuente: Cálculos del autor basados en Global Fishing Watch y múltiples fuentes utilizadas para determinar el BOI, según se describe en la metodología.

aguas internacionales del Atlántico y Pacífico frente a América del Sur. Estas pesquerías son críticas para las economías locales, los medios de vida y el suministro global de productos del mar, pero están en riesgo debido a la pesca industrial intensiva y la pesca INDNR por parte de la flota de calamar de aguas distantes.<sup>9</sup> La explotación y el trabajo forzado son prevalentes entre la flota de calamar de aguas distantes, y este informe encontró que el 69 % de los buques calamareros que operan en las aguas internacionales frente a América del Sur están conectados por su propiedad a buques con actividad ilícita presunta.<sup>10</sup> Los grandes calamareros industriales también están superando a las pesquerías artesanales y de pequeña escala, dificultando el acceso de las comunidades locales a los recursos de los que dependen para obtener alimentos e ingresos, e incrementando la tensión entre flotas nacionales y de aguas distantes.<sup>11</sup>

Estos desafíos son particularmente agudos en América del Sur debido a grandes brechas en las regulaciones de alta mar. Las poblaciones de calamar cruzan fronteras jurisdiccionales y los buques migran entre el Pacífico y el Atlántico a lo largo del año.<sup>12</sup> Mientras que la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur (OROP-PS) regula la pesca en el lado del Pacífico de América del Sur, solo regula mínimamente la flota de calamar.<sup>13</sup> En el lado del Atlántico, no existe un organismo o acuerdo regional equivalente de ordenación pesquera, lo que deja a la flota en gran medida sin regulación fuera de las ZEE.<sup>14</sup>

Bajo estas dificultades se encuentra una red de actores en tierra y en alta mar que apoyan las operaciones de la flota de calamar de aguas distantes. Estas redes permiten que buques con historiales establecidos de actividades ilícitas y riesgosas eviten la detección, la aplicación de la ley y las medidas regulatorias, especialmente aquellas implementadas por OROP específicas, aguas nacionales o puertos. Aunque este informe se centra en los facilitadores que apoyan a la flota de calamar de aguas distantes, redes similares apoyan la pesca en aguas distantes a nivel mundial. Dadas las dificultades de responsabilizar a las flotas de aguas distantes, comprender su sistema de apoyo ofrece nuevos puntos de influencia para una respuesta más global.

## OPERACIONES CONTINUAS DE LA NOTORIA PINGTAN MARINE ENTERPRISE

En diciembre de 2022, el Departamento del Tesoro de los Estados Unidos sancionó a la empresa pesquera china Pingtan Marine Enterprise (PME), a sus líderes y a sus empresas afiliadas debido a abusos a los derechos humanos a bordo de sus buques de calamar de aguas distantes.<sup>15</sup> Previo a estas sanciones, C4ADS fue una de varias organizaciones que atrajeron la atención mediática de alto perfil hacia la explotación laboral y los abusos ambientales de la empresa.<sup>16</sup> PME fue posteriormente excluida de la Bolsa de Valores de Nasdaq en marzo de 2023.<sup>17</sup> A pesar de

los esfuerzos de aplicación restrictiva, la empresa no solo ha continuado sus operaciones, sino que parece haberlas expandido.<sup>18</sup> Datos de AIS de Global Fishing Watch indican que, a partir de 2023, los buques de PME permanecen activos en puntos críticos de pesca, incluyendo el Atlántico Sudoccidental y el área de la convención OROP-PS, donde parecen estar operando en niveles iguales o superiores a los anteriores a la eliminación de la lista, con la ayuda de una red global de empresas que brindan apoyo logístico y operativo.<sup>19</sup>

Las operaciones continuas de PME, a pesar de las sanciones y la atención de alto nivel, destacan una brecha grave en la comprensión y la aplicación actuales de la pesca INDNR y el abuso laboral, incluidas estas redes de facilitadores en gran medida no abordadas que apoyan las operaciones de actores ilícitos dentro de las flotas pesqueras de aguas distantes.

**Figura 3. Operaciones Tras la Eliminación de la Lista de Pingtan Marine Enterprise, Abril 2024 - Diciembre 2024**



Gráfico basado en datos de Global Fishing Watch que resalta los movimientos de 34 buques pesqueros y de apoyo controlados, en última instancia, por Pingtan Marine Enterprise, un año después de su exclusión del Nasdaq. Las rutas de los buques indican viajes prolongados sin escalas en puertos, y por lo tanto, sin supervisión regional, alrededor de Sudamérica. Fuente: Cálculos del autor basados en datos de transmisión AIS provenientes de Global Fishing Watch. Información de propiedad obtenida de Net Worth de C4ADS (2022).

## METODOLOGÍA

Este informe utiliza información disponible públicamente para mapear las redes de apoyo en tierra y en alta mar que permiten operar a la flota de calamar de aguas distantes. El análisis comienza con todos los buques de calamar de aguas distantes activos en las zonas FAO 41 y 87—en el Atlántico suroeste y el Pacífico sureste—desde el 1 de diciembre de 2021 hasta el 1 de diciembre de 2024, con base en datos de transmisión del sistema de identificación automática (AIS) y listas de buques de OROP.<sup>20</sup> C4ADS luego creó una lista de embarcaciones de interés (VOI) de buques de calamar de aguas distantes sospechosas o confirmadas de haber perpetrado pesca INDNR o abusos de derechos humanos, tienen designaciones de sanciones, o muestran importantes brechas de transmisión AIS. Esto produjo 271 identificadores únicos de buques (MMSI), proporcionando un indicador aproximado del conteo de buques.<sup>21</sup> C4ADS define las brechas significativas de transmisión AIS como siete o más días consecutivos sin transmisión en una zona de pesca.<sup>22</sup> Los buques con propiedad compartida tienden a exhibir patrones de operación similares. Como tal, C4ADS utilizó datos de propiedad de buques y registros corporativos para mapear flotas de mayor interés (FOI) que están conectadas a las embarcaciones de interés (VOI) mediante propiedad compartida, identificando así flotas con un historial de actividades riesgosas o ilícitas.<sup>23</sup>

C4ADS mapeó las redes de apoyo en alta mar utilizando datos de transmisión AIS de Global Fishing Watch (GFW), Windward Maritime Intelligence, y Starboard Maritime Intelligence para identificar los reeferes, buques petroleros y otros buques de

apoyo que probablemente se encontraron con VOI basándose en la velocidad y proximidad.<sup>24</sup> Como identificamos estas actividades a través de datos de transmisión AIS, no son encuentros oficialmente confirmados, pero ofrecen un indicador adecuado cuando los registros públicos de transbordo no están disponibles. Cuando fue posible, corroboramos los encuentros mediante datos de transbordo de la OROP-PS, sin embargo, estos datos contienen solo una pequeña parte de los transbordos y encuentros.

Nuestro análisis de las redes de apoyo en tierra de los VOI se centró en los agentes que facilitan las llegadas a puerto o representan a los buques, las reparaciones en astilleros y la cobertura de seguros. C4ADS obtuvo las llegadas a puerto, utilizando principalmente datos de la Administración Nacional de Puertos de Perú, verificados contra los datos de la OROP-PS, y para los buques del Atlántico, la Administración Nacional de Puertos de Uruguay.<sup>25</sup> C4ADS corroboró ambas fuentes con datos de transmisión AIS. Para determinar las entradas a astilleros, C4ADS utilizó registros de transparencia de astilleros peruanos, datos de transmisión AIS, reportes de medios, imágenes de buques en astilleros y reclamaciones de seguros por reparaciones de buques.<sup>26</sup> La cobertura de seguro fue inicialmente extraída de S&P Global y verificada con páginas de búsqueda de P&I de buques cuando fue posible. C4ADS combinó reclamos de registros de seguros mutuos de pesquerías para buques de calamar y reeferes con operaciones frente a América del Sur mediante datos de transmisión AIS, escalas en puertos y probables encuentros con buques de apoyo.

## LIMITACIONES

La falta de gestión pesquera en el Atlántico redujo significativamente nuestro análisis en esa región debido a datos limitados. En contraste, el entorno de datos más transparente de Perú nos permitió realizar un análisis detallado de las redes en tierra, razón por la cual este informe se centra en gran medida en Perú y en el lado del Pacífico de América del Sur. Menos del 10% de las visitas a puertos de la flota de calamar de aguas distantes fueron a puertos chilenos durante el período de estudio (1 de diciembre de 2021 al 1 de diciembre de 2024). Los cambios en el entorno de datos de Uruguay en 2023 restringieron nuestro análisis de ese país de diciembre de 2021 a diciembre de 2023.

C4ADS corroboró eventos de reabastecimiento y transbordo a través de múltiples plataformas y con registros oficiales de transbordo de la OROP-PS cuando fue posible. Sin embargo, discrepancias en la cobertura AIS, manipulación y errores en el conteo de eventos pueden alterar los resultados entre plataformas. Los cálculos y estadísticas en este informe ofrecen estimaciones conservadoras, y los números no capturarán todos los eventos potenciales de encuentro, ya que algunos pueden no ser reportados o detectados.

# FACILITADORES MARÍTIMOS

Aproximadamente 80 buques de apoyo en alta mar, incluidos buques petroleros, reefers y bases flotantes de pesca marítima, apoyaron a la flota de calamar de aguas distantes durante el período de estudio, permitiéndoles permanecer en el mar por períodos prolongados, a menudo más allá del alcance de las autoridades terrestres y las medidas de transparencia.<sup>27</sup>

## REEFERS

Los buques de carga refrigerados, o “reefers”, son esenciales para la flota de calamar de aguas distantes, ya que transfieren captura, provisiones, tripulación y equipo hacia y desde los barcos en el mar. Al eliminar la necesidad de largos viajes al puerto que consumen mucho combustible, los reefers ayudan a reducir los costos operativos.<sup>28</sup> Al mismo tiempo, permiten a las embarcaciones involucradas en la pesca INDNR y abusos de derechos humanos evadir controles portuarios, oscurecer los orígenes de las capturas y operar con un riesgo mínimo de aplicación de la ley.

Las brechas regulatorias actuales socavan aún más la transparencia y la aplicación de la ley en reefers. En el área de la convención de la OROP-PS, los reefers deben informar los transbordos de recursos pesqueros y solo pueden interactuar con embarcaciones autorizadas por la OROP-PS. Sin embargo, no existe un requisito para informar transferencias de recursos no pesqueros, como miembros de la tripulación o suministros.<sup>29</sup> Los buques calamareros enfrentan requisitos de informe más laxos que otras pesquerías, las cuales deben proporcionar aviso previo de transbordos. En cambio, solo se requiere que presenten registros dentro de los 30 días después del transbordo y proporcionen detalles operativos trimestralmente.<sup>30</sup> En el Atlántico, la situación es aún más opaca, ya que el transbordo de calamares ocurre sin ninguna supervisión de las OROP, debilitando aún más la aplicación de las normativas.

Las empresas chinas ejercen una influencia significativa sobre las operaciones de los reefers que mantienen la flota de calamar de aguas distantes. Los datos AIS indican que entre diciembre de 2021 y diciembre de 2024, aproximadamente el 89% de los eventos de transbordo en alta mar con la flota de calamar de aguas distantes involucraron reefers que son de propiedad beneficiaria en China. Durante este período, solo

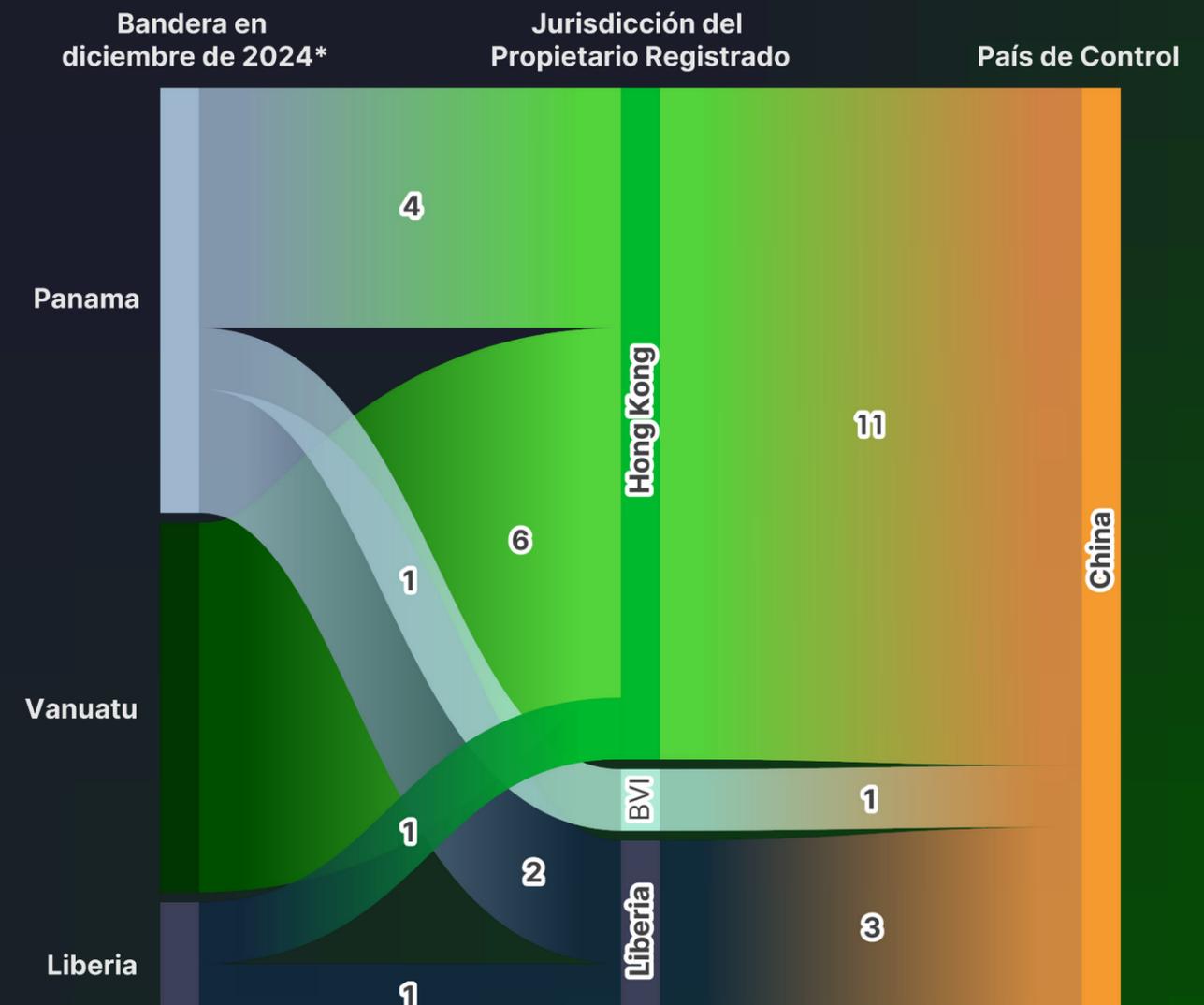
15 reefers representaron el 72% de los transbordos correlacionados con AIS con la flota de calamar de aguas distantes. También representaron el 70% de todos los transbordos que involucraron VOI—embarcaciones con un historial presunto de actividades riesgosas o ilícitas.<sup>31</sup> Mientras ninguno de estos reefers opera bajo la bandera china, los registros corporativos chinos indican que los 15 son en última instancia propiedad de empresas o individuos chinos a través de subsidiarias domiciliadas en Hong Kong o Liberia.<sup>32</sup>

Los reefers suelen transportar la captura de la flota de calamar de aguas distantes a China para su procesamiento, eludiendo puertos más cercanos a las zonas de pesca en América del Sur.<sup>33</sup> Más del 90% de los reefers que apoyan a la flota de calamar de aguas distantes siguieron este patrón, permitiendo que las embarcaciones calamareras continúen operaciones en alta mar sin necesidad de ir a puerto ellas mismas.<sup>34</sup> Los países que son parte del Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto (AMERP), incluidos Perú, Chile y Uruguay, están obligados a negar la entrada a puerto a los buques sospechosos de actividades de pesca INDNR.<sup>35</sup> Como China y Taiwán no habían ratificado el AMERP durante el período de estudio, esta práctica debilitó el efecto disuasorio del acuerdo.<sup>36</sup> Al eludir puertos con protocolos de inspección más estrictos, los buques refrigerados reducen las oportunidades de aplicación de la ley y permiten que las embarcaciones riesgosas dentro de la flota de calamar de aguas distantes descarguen sus capturas con una supervisión mínima.

Muchos reefers que apoyan la flota de calamar de aguas distantes utilizan “banderas de conveniencia” en lugar de la bandera de su nación de origen para obtener beneficios fiscales, reducir la supervisión, ocultar la propiedad o limitar riesgos legales.<sup>37</sup> Mientras que esta práctica es legal y de uso común, complica la aplicación de la ley al distribuir la responsabilidad entre múltiples jurisdicciones, cada una con diferentes regulaciones y capacidades de aplicación, y al dificultar el rastreo de la propiedad de los buques y las relaciones de las flotas.

Históricamente, la mayoría de los reefers que apoyan la flota de calamar de aguas distantes operaron bajo la bandera de Panamá, incluyendo 13 de los 15 reefers de calamar más activos entre 2021 y 2023. Sin embargo, tras la acción coordinada de buques por parte de la Autoridad de Recursos Acuáticos de Panamá (ARAP) y la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) debido a vínculos con la pesca INDNR en 2022, seis de ellos cambiaron su registro a Vanuatu, otra bandera de conveniencia.<sup>38</sup> Para febrero de 2025, solo cuatro de los 15 reefers que apoyan la flota de calamar de aguas distantes permanecieron bajo la bandera de Panamá.<sup>39</sup> El impacto de la acción de cumplimiento de Panamá demuestra el poder que tienen los estados de abanderamiento para combatir las infracciones de pesca INDNR. Sin embargo, la capacidad del reefer para cambiar de bandera posteriormente subraya la necesidad de un enfoque global para la aplicación por parte de los estados de abanderamiento.

**Figura 4. Los quince principales reefers que realizan transbordos con la flota de calamar de aguas distantes, país de control último**



\*La última bandera del buque al transbordar con la flota de calamar de aguas distantes dentro del período de estudio. Fuente: Cálculos del autor basados en S&P Global y registros corporativos de países.

## Estudio de Caso: Wei Fong Shipping Company Limited

La empresa Wei Fong Shipping Company Limited ("Wei Fong"), con sede en Zhoushan, China, parece desempeñar un papel fundamental en el apoyo a la flota de calamar de aguas distantes en el Pacífico Sudeste y el Atlántico Suroeste. Su buque, He Tai (IMO: 9070137), fue el reefer más activo por número de transbordos en esta área entre diciembre de 2021 y diciembre de 2024. Junto con sus barcos hermanos que también figuran entre los 15 reefers más activos, Triton Reefer (IMO: 8911102), Wei Ning (IMO: 9064229), y He Shun (IMO: 9044358), los datos AIS indican que la flota de Wei Fong constantemente daba servicio a los buques propiedad de Zhoushan Ningtai Ocean Fishery Company Limited ("Ningtai"), una de las flotas de calamar más grandes y activas de la región.<sup>40</sup>

Aproximadamente el 65% de los transbordos de Ningtai durante este período fueron con reefers Wei Fong. Los datos AIS e informes de investigación vinculan a varias embarcaciones de Ningtai con comportamientos sospechosos o riesgosos, incluyendo transbordos no autorizados, prolongadas brechas en la transmisión AIS, e indicadores de riesgo de trabajo forzado.<sup>41</sup>

Según el gobierno chino, dos buques Ningtai, Ning Tai 11 y Ning Tai 62, realizaron transbordos con reefers no registrados en la zona de la convención de la OROP-PS en 2017 y 2018, violando las regulaciones de la OROP-PS y llevando al gobierno chino a revocar sus subsidios anuales de combustible.<sup>42</sup> Ocho buques Ningtai, incluidos el Ning Tai 6, 57, 617 y Pu Yuan 886, han mostrado brechas significativas en la transmisión AIS, algunas superando un mes, lo cual podría ser resultado de un equipo AIS defectuoso (lo cual sería inusual en ocho buques distintos de la misma flota) o podría sugerir actividad no monitoreada.<sup>43</sup>

Las preocupaciones por los derechos laborales son especialmente agudas. Los buques Ning Tai 52, 57 y 6 han mostrado todos indicadores de trabajo forzoso, con los dos últimos desembarcando tripulaciones fallecidas y heridas en Callao, Perú.<sup>44</sup> En 2020, un miembro de la tripulación del Ning Tai 52 presentó una queja formal a Greenpeace citando ocho indicadores de trabajo forzoso de la Organización Internacional del Trabajo, incluyendo restricción de movimiento, violencia física y sexual, horas extras excesivas, y retención de salarios.<sup>45</sup> Estos buques participaron colectivamente en docenas de transbordos con reefers Wei Fong.<sup>46</sup>

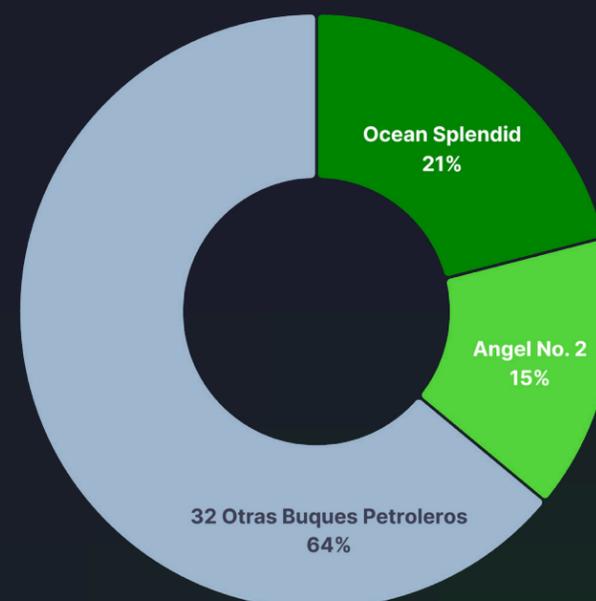
En total, 22 buques de Ningtai están en la lista de embarcaciones de interés (VOI) de este informe debido a su supuesto historial de actividades riesgosas o ilícitas. Estos VOI de Ningtai participaron en 140 eventos de transbordo probables con reefers Wei Fong, con siete buques encontrándose más de 10 veces durante el período de estudio. Aunque los registros corporativos no muestran un vínculo formal de propiedad, Ningtai lista públicamente varios buques Wei Fong en su sitio web, y en 2024, las dos empresas anunciaron que co-lanzaron Ning Feng Leng 1 (IMO: 9995131) y Ning Feng Leng 2 (IMO: 1026697), con un tercer reefer en construcción.<sup>47</sup>

Si bien las operaciones de los reefers de Wei Fong son legales, ya que sus reefers activos permanecen autorizados en la OROP-PS desde enero de 2025, su relación estratégica y participación persistente con los buques de Ningtai genera preocupaciones sobre la facilitación de la pesca INDNR y los abusos de derechos humanos de los que Ningtai ha sido acusado en el pasado.<sup>48</sup> Estas asociaciones demuestran cómo los buques refrigerados pueden internalizar operaciones, limitar la supervisión, oscurecer actividades y prolongar el tiempo en el mar, reduciendo así la transparencia y las oportunidades de aplicación de la ley.

## BUQUES PETROLEROS

Los buques petroleros desempeñan un papel crucial pero escasamente regulado en el apoyo a las operaciones de la flota de calamar de aguas distantes al proporcionar reabastecimiento de combustible en el mar (bunkering) con una supervisión regulatoria mínima.<sup>49</sup> Los buques petroleros enfrentan menos restricciones regulatorias en comparación con los reefers.<sup>50</sup> A diferencia de los reefers, no se requiere consistentemente que los buques petroleros proporcionen aviso de actividades de abastecimiento de

**Figura 5. Dos buques representan aproximadamente un tercio de todos los eventos de reabastecimiento detectados por AIS con la flota de calamar de aguas distantes**



*Eventos de abastecimiento detectados por AIS desde el 1 de diciembre de 2021 hasta el 1 de diciembre de 2024. Fuente: Cálculos del autor basados en datos de Windward Maritime Intelligence.*

combustible en las OROP.<sup>51</sup> Esta falta de regulación permite a los buques petroleros apoyar a la flota de calamar de aguas distantes con poco registro de encuentros.

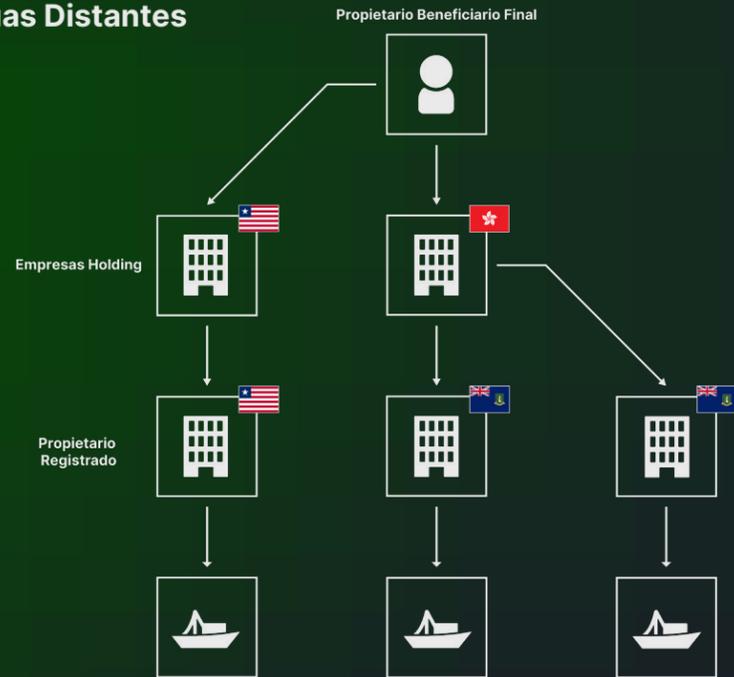
El análisis AIS de transferencias de barco a barco desde diciembre de 2021 hasta diciembre de 2024 identificó aproximadamente 30 buques petroleros abasteciendo de combustible a la flota de calamar de aguas distantes, con más del 80 % de los eventos sospechosos de abastecimiento vinculados a solo nueve buques.<sup>52</sup> Estos mismos nueve buques petroleros representaron el 82% de los eventos sospechosos de reabastecimiento que involucraron a los VOI de calamar.<sup>53</sup> Más allá de involucrarse con los VOI de calamar, varios de los nueve buques petroleros y sus propietarios tienen antecedentes de presunta actividad ilícita, incluyendo realizar transferencias de barco a barco con buques incluidos en listas de pesca INDNR e involucrarse en redes de contrabando de petróleo.<sup>54</sup>

Varios buques petroleros que reabastecen a la flota de calamar de aguas distantes comparten una estructura de propiedad común en la que operan a través de compañías de un solo buque registradas en jurisdicciones de secreto utilizando compañías fantasma o subsidiarias.<sup>55</sup> Esta estructura oculta la propiedad beneficiaria y las conexiones entre flotas de los buques y reduce la exposición legal, disminuyendo la capacidad de sancionar efectivamente a la persona o personas que realmente se benefician.<sup>56</sup>

Mientras que la red de reefers tiene una limitada superposición de propiedad y es principalmente de propiedad beneficiaria de empresas chinas, la red de buques petroleros tiene una distribución más global con menos propietarios. La propiedad beneficiaria de los buques petroleros que reabastecen a los VOI de calamar se divide principalmente entre Singapur (53%) y China (30%), seguidos por Grecia (13%) y Corea (4%).<sup>57</sup> En general, los buques petroleros no parecen reabastecer preferentemente a los buques basándose en la bandera o afiliación de la empresa, lo cual es probablemente debido al pequeño número de tanqueros activos que prestan servicio a la flota.<sup>58</sup>

La falta de regulación y las estructuras de propiedad opacas en las redes de tanqueros dificultan el monitoreo y la aplicación de regulaciones contra la pesca INDNR y el trabajo forzoso en el mar.

**Figura 6. Estructura Típica de Propiedad de un Buque Petroleros que Da Servicio a la Flota de Calamar de Aguas Distantes**



Algunos buques petroleros tienen capas adicionales de empresas pantalla o empresas holding que ocultan al propietario beneficiario final.

### Estudio de Caso: Grupo Winson

La mitad de todas las actividades de abastecimiento sospechosas con VOI en la flota de calamar de aguas distantes desde diciembre de 2021 hasta diciembre de 2024 fueron realizadas por buques petroleros controlados en última instancia por Winson Oil, parte del grupo más grande Winson Group, con sede en Singapur, una empresa que ha estado asociada con una actividad ilícita extensa.<sup>59</sup> El Winson Group y sus ejecutivos han sido investigados previamente por el Consejo de Seguridad de la ONU por facilitar el contrabando de petróleo a Corea del Norte, y el grupo ha estado implicado en cargos de soborno, evasión de impuestos y corrupción.<sup>60</sup>

Los dos buques petroleros más activos en el reabastecimiento de la flota de calamar de aguas distantes VOI durante este período, el Ocean Splendid (IMO: 9221683) y el Angel No. 2 (IMO: 9547788), manejaron el 42% de los eventos de reabastecimiento de VOI sospechosos y son parte de la red de buques petroleros del Winson Group.<sup>61</sup> Ambos buques petroleros tienen un historial de suministro de combustible con VOI.

El Ocean Splendid fue investigado y sancionado en enero de 2024 por la Autoridad de los Recursos Acuáticos de Panamá (ARAP) por actividades relacionadas con la pesca INDNR.<sup>62</sup> ARAP sancionó previamente a otros cuatro tanqueros controlados por Winson Group por actividades relacionadas con la pesca INDNR.<sup>63</sup> ARAP multó a las cinco empresas de las Islas Vírgenes Británicas que poseían directamente estos buques, las cuales habían ocultado las conexiones de propiedad entre flotas de los buques mediante su registro en una jurisdicción de secreto.

El continuo papel del Winson Group en el abastecimiento de las operaciones de la flota de calamar de aguas distantes, a pesar de su historial de sanciones y operaciones ilícitas, demuestra cómo las redes de combustible en alta mar sostienen la pesca ilegal, mientras que las estructuras de propiedad opacas pueden proteger a los actores de alto riesgo del escrutinio.

Al ser contactado antes de la publicación en relación con estos hallazgos, Winson Group declaró: “[Estos buques] no fueron propiedad, ni estuvieron gestionados, fletados y/o controlados por ninguna entidad del Winson Group durante el período mencionado, es decir, de diciembre de 2021 a diciembre de 2024. Hasta la fecha, esos buques tampoco son propiedad, ni están gestionados, fletados y/o controlados por ninguna entidad del Winson Group.” Esta declaración es refutada por datos corporativos y del registro de banderas, así como por datos de S&P Global.

## BASES PESQUERAS FLOTANTES MARÍTIMAS



Algunas embarcaciones calamareras seleccionadas dentro de la flota de aguas distantes actúan como buques de apoyo multifuncionales, proporcionando atención médica, apoyo logístico y coordinación operacional. Estos buques de apoyo también permiten la difuminación de las condiciones laborales, actividades de los buques y potenciales prácticas ilícitas a nivel de flota, ya que prolongan el tiempo que los buques pasan lejos del puerto e impiden la supervisión de las condiciones de los buques. Aunque en este informe se les denomina bases pesqueras flotantes marítimas (FOB), otros nombres para los buques en esta categoría incluyen buques de apoyo integral, bases móviles de pesca en alta mar, buques de apoyo integrado y buques hospital.<sup>64</sup> Los buques hospital no son algo sin precedentes para las operaciones de pesca en aguas distantes, y muchas embarcaciones de pesca cuentan con algunas instalaciones médicas o capacidades de telemedicina para proporcionar acceso oportuno a atención médica para la tripulación mientras están en el mar.<sup>65</sup> A diferencia de los buques hospitales tradicionales, que están registrados como tales y sirven principalmente como instalaciones médicas, los FOB están registrados como buques pesqueros pero cumplen una gama más diversa de funciones.

ArtisOnal y The Outlaw Ocean Project fueron los primeros en identificar los dos buques hospital que operan actualmente o anteriormente en el área de la convención de la OROP-PS que forman la base de este análisis.<sup>66</sup> Aunque solo el Pu Yuan 801 (IMO: 8779920) y Zhe Pu Yuan 98 (IMO: 8791071) han sido identificados explícitamente por los informes de los medios chinos hasta ahora, una investigación adicional sobre los patrones de comportamiento puede revelar FOB adicionales operando dentro de otras OROP y regiones FAO, especialmente para flotas que tienen acceso limitado a puertos y una necesidad de coordinación y apoyo dentro de la flota.

Informes de medios chinos afirman que las FOB han

tratado a más de 1,000 pacientes en el mar y han transportado a pacientes en estado crítico al puerto más de 50 veces, aunque estos números no pudieron ser corroborados utilizando datos AIS.<sup>67</sup> Al transportar tripulación y suministros hacia y desde el puerto al tiempo que proporcionan atención médica en el mar, las FOB permiten que otras embarcaciones de la flota de calamar china eviten la inspección por parte de las autoridades portuarias peruanas y eludan el reporte sobre las circunstancias de la tripulación enferma o herida. Como resultado, las operaciones de la flota de calamar de aguas distantes, la documentación de captura, las condiciones de la tripulación y las prácticas laborales siguen siendo en gran medida desconocidas para los observadores externos y los organismos reguladores.

Informes de organizaciones comerciales y medios de comunicación con sede en Zhejiang indican que, además de ofrecer servicios médicos, las FOB desempeñan un papel significativo en la coordinación y monitoreo de las actividades de la flota de calamar de aguas distantes con sede en Zhejiang.<sup>68</sup> Los medios chinos informan que las FOB median en disputas de la tripulación y supervisan la gestión de la seguridad marítima.<sup>69</sup> Según los informes, las FOB también han proporcionado apoyo de remolque y búsqueda y rescate, aliviando la carga en los estados costeros para la ayuda de emergencia.<sup>70</sup>

Informes de organizaciones comerciales con sede en Zhejiang y fotografías de fuentes de los medios sugieren que el Pu Yuan 801 ha sido remodelado para incluir una sala de interrogatorios (问讯室) y una línea directa a la Policía de Fronteras de Shenjiamen. Un comunicado de prensa de la Oficina Municipal de Océanos y Pesquerías de Zhoushan señala que el Zhe Pu Yuan 98 “mantendrá la seguridad pública y la gestión de seguridad relacionada con el extranjero en los caladeros.”<sup>71</sup> Fotos tomadas a bordo del Pu Yuan 801 y Zhe Pu Yuan 98 y publicadas en medios chinos muestran a algunos miembros del personal a bordo con lo que podrían ser uniformes de la Guardia Costera china o de seguridad estatal.<sup>72</sup>

## Estudio de Caso: Zhe Pu Yuan 98

El Zhe Pu Yuan 98 presenta un ejemplo preocupante de cómo las redes marítimas y en tierra interactúan para apoyar a la flota de calamar de aguas distantes. Oficialmente registrado como un buque pesquero en la OROP-PS, sus patrones operativos sugieren un papel mucho más amplio y menos transparente. Informes iniciales de Artis0nal identificaron al buque operando como un barco hospital dentro de la flota de calamar de aguas distantes.<sup>73</sup> Sin embargo, el papel del Zhe Pu Yuan 98 dentro de la flota de calamar de aguas distantes parece estar más cerca de un centro de mando y control, ya que se informa que también coordina los movimientos de la flota de calamar en general y proporciona seguridad marítima y apoyo de rescate.

Figura 7. Zhe Pu Yuan 98



Fuente: The Outlaw Ocean Project / Ben Blankenship



De diciembre de 2021 a diciembre de 2024, el Zhe Pu Yuan 98 realizó al menos 15 escalas en puertos de Perú y desembarcó a 16 tripulantes enfermos, heridos o fallecidos, aunque los buques de origen de los tripulantes y las circunstancias que rodean sus condiciones parecen estar no documentadas en informes oficiales.<sup>74</sup> Es probable que los miembros de la tripulación que desembarcaron en el puerto no provengan del Zhe Pu Yuan 98; sin embargo, determinar el buque de origen puede proporcionar información crucial sobre las condiciones a bordo, el tratamiento y los patrones de las embarcaciones con recurrencia de enfermedades, lesiones o muertes. Muchos de los buques que probablemente transfirieron tripulación mostraron anomalías AIS, movimientos antieconómicos o participaron en eventos de encuentro breves de menos de una hora.<sup>75</sup> Registros de seguros pesqueros chinos revelan pagos de responsabilidad del empleador por lesiones ocurridas en o alrededor de las mismas fechas que posibles encuentros con el Zhe Pu Yuan 98, incluyendo eventos donde es probable que los miembros de la tripulación recibieran tratamiento en el mar.<sup>76</sup> Sin embargo, la naturaleza breve y discreta de las transferencias de tripulación, como la transferencia por tirolina, significa que estos eventos de encuentro no suelen ser capturados por las plataformas AIS, lo que dificulta rastrear el movimiento de la tripulación.<sup>77</sup>

Porque los buques no están obligados a informar sobre transferencias de tripulación, los miembros de la tripulación pueden ser transferidos sin dejar rastro de un barco a otro, limitando la responsabilidad del buque en cuanto al estado, número y origen de la tripulación. Esto también permite que la flota

china de calamar de aguas distantes internalice sus operaciones, aislandola de la supervisión externa. Como resultado, los buques que no están ostensiblemente conectados pueden coordinarse estrechamente en alta mar, incluso con buques que tienen un historial de abusos.

Por ejemplo, en la madrugada del 24 de enero de 2024, tanto el Ming Xiang 826 (IMO: 9865477) como el Zhe Pu Yuan 98 parecieron detener las operaciones de pesca y viajar durante tres días directamente el uno hacia el otro.<sup>78</sup> El Zhe Pu Yuan 98 viajó más de 900 millas náuticas (nm) desde las zonas de calamar frente a la ZEE sur de Perú, y el Ming Xiang 826 viajó más de 800 nm desde el oeste de Galápagos antes de encontrarse probablemente el 27 de enero en alta mar.<sup>79</sup>

Después de un aparente encuentro breve, el Zhe Pu Yuan 98 comenzó inmediatamente un tránsito de tres días hacia el puerto de Callao, Perú, mientras que el Ming Xiang 826 regresó a sus anteriores caladeros de pesca.<sup>80</sup> Según los registros de inspección en puerto del Ministerio de Producción de Perú, proporcionados en colaboración con Artis0nal, el Zhe Pu Yuan 98 desembarcó a un tripulante enfermo.<sup>81</sup> Los registros no especifican el buque de origen del tripulante, por lo que no se pudo confirmar si provenían del Ming Xiang 826.

El Ming Xiang 826 forma parte de una flota de interés que incluye otros tres buques cuyos tripulantes han presentado quejas que coinciden con los siguientes indicadores laborales de la Organización Internacional del Trabajo: no devolución de documentos, abuso de vulnerabilidad, engaño, retención de salarios, condiciones laborales y de vida abusivas, y horas extraordinarias excesivas.<sup>82</sup> Si bien el Zhe Pu Yuan 98 pudo haber brindado la atención médica necesaria al tripulante desembarcado, la falta de transparencia sobre el origen del tripulante oscurece los posibles abusos laborales sistémicos y protege a los operadores del buque de un escrutinio adicional.

*“Es imperativo establecer directrices claras para las transferencias de tripulaciones e implementar registros estandarizados para documentar estos eventos. El registro obligatorio de los datos de los miembros de la tripulación transbordados en alta mar contribuirá a garantizar la correcta trazabilidad del tripulante y ayudará a abordar el trabajo forzado a bordo de buques pesqueros que operan en el área del Convenio de la OROP-PS”. —Eloy Aroni, Director de Pesca de Artis0nal*

El rol no convencional del Zhe Pu Yuan 98 parece explotar áreas grises en las regulaciones de la OROP-PS. Aunque los buques hospital y de apoyo pueden ser registrados formalmente como tales, el Zhe Pu Yuan 98 está registrado en cambio como una embarcación calamarera. Ninguna regulación prohíbe explícitamente a una embarcación calamarera actuar como un buque de apoyo, pero el Zhe Pu Yuan 98 se destaca por su coordinación de flotas, significativamente mayor número de escalas en puertos, frecuentes transferencias de tripulación y en general, operaciones inusuales.<sup>83</sup> La falta de directrices formales que rigen sus actividades le permite operar en los márgenes, oscureciendo las condiciones laborales, facilitando la evasión portuaria para otros buques y socavando la transparencia dentro de una flota que tiene un historial de preocupaciones sobre derechos humanos.

# FACILITADORES EN TIERRA

Las redes en tierra, incluidas las agencias portuarias, aseguradoras y proveedores de logística, desempeñan un papel fundamental en el mantenimiento de la flota de calamar de aguas distantes. Ayudan a los buques a coordinar la logística en tierra, navegar por las regulaciones y continuar operando a pesar de los riesgos de cumplimiento. Estos actores sirven como representantes en el país y avalan las actividades de los buques, influyendo en cómo se aplican y se hacen cumplir las regulaciones en tierra.

## AGENTES PORTUARIOS



Agentes portuarios son centrales en las operaciones de flotas de calamares en aguas distantes, actuando como los representantes en tierra requeridos por ley para los buques que ingresan a puerto. Gestionan las interacciones con las autoridades gubernamentales en nombre de los propietarios de los buques que, por lo general, no mantienen una presencia local en puertos extranjeros y garantizan el cumplimiento de las regulaciones locales.<sup>84</sup> Sirviendo como la “ventanilla única” de facto para las operaciones del barco, manejan todo, desde el despacho de aduanas y acceso al puerto hasta la documentación de la tripulación. Son el conducto principal para toda la información intercambiada entre un barco y las autoridades en tierra.<sup>85</sup>

Este papel influyente crea oportunidades para el abuso. Los agentes portuarios pueden, consciente o inconscientemente, representar embarcaciones con antecedentes de pesca INDNR o violaciones laborales. Como las partes responsables de presentar la documentación clave, incluidas las listas de tripulación, el historial de posiciones, los certificados de la embarcación y las solicitudes de entrada al puerto, están en posición de tergiversar, omitir o manipular información. Dado que los puertos son puntos críticos para identificar la actividad de pesca INDNR y el abuso laboral, los agentes portuarios desempeñan un papel fundamental en exponer o encubrir estos problemas.<sup>86</sup> También tienen responsabilidad legal por las embarcaciones que representan y pueden ser acusados junto con los propietarios de los barcos por cualquier actividad ilegal.<sup>87</sup>

En Perú, solo cuatro agentes portuarios gestionaron el 90% de las llegadas de la flota de calamares de aguas

distantes durante el período de estudio.<sup>88</sup> A medida que la legislación reciente en Perú ha aumentado los requisitos de monitoreo de embarcaciones para las que utilizan servicios portuarios, los agentes portuarios han sido esenciales en ayudar a la flota de calamares de aguas distantes a eludir los requisitos de acceso portuario mediante el uso de llegadas forzadas o la posible tergiversación del propósito de entrada al puerto.<sup>89</sup> El Ministerio de Producción de Perú y la Guardia Costera Peruana multaron al menos seis veces a estos cuatro agentes portuarios más activos por las acciones de los barcos de calamares de aguas distantes que representaron, incluyendo no presentar información, presentar información incorrecta y no cumplir con las responsabilidades de las agencias marítimas.<sup>90</sup>

En Montevideo, tres agentes portuarios representaron a la flota de calamares durante el período de estudio y han sido vinculados a una variedad de actividades ilícitas.<sup>91</sup> Uno de los agentes portuarios, Verny S.A., fue implicado en el tráfico de seis trabajadores chinos hacia Uruguay para trabajar en embarcaciones calamareras.<sup>92</sup> Christophersen S.A., el segundo agente más activo, supuestamente cooperó con las autoridades norcoreanas para colocar a ciudadanos norcoreanos en embarcaciones de pesca.<sup>93</sup> Ambos agentes han representado embarcaciones acusadas o imputadas por pesca INDNR, incluyendo una embarcación listada como INDNR y otras involucradas en transbordo ilegal y pesca no autorizada dentro de las ZEE de Argentina y las Islas Malvinas.<sup>94</sup> Informes de acusaciones de trabajo forzado vinculadas a los buques que representaban incluyeron desnutrición, palizas, retención de pagos, ropa de trabajo inadecuada que lleva a la hipotermia y pérdida de extremidades, y agotamiento psicofísico, entre otros.<sup>95</sup>

Los tres de estos agentes portuarios son miembros de la Cámara Uruguaya de Agentes de Pesca Extranjeros, que está compuesta por agentes portuarios que representan embarcaciones con bandera extranjera. Este grupo es prominente en abogar en contra de la diligencia debida de los agentes portuarios y a favor de disminuir la responsabilidad de los agentes portuarios, con el presidente de la cámara afirmando que no es responsabilidad de la agencia verificar la información de las embarcaciones.<sup>96</sup> De manera similar, en Perú, la Asociación Peruana de Agentes Marítimos y la

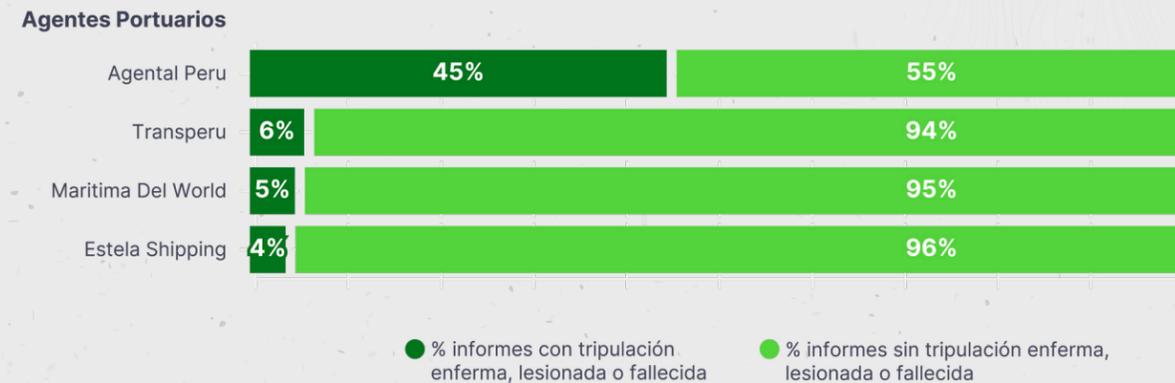
Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos organizaron seminarios sobre métodos para defender a los agentes portuarios de multas y promovieron legislación y propuestas para defender los intereses de los agentes portuarios.<sup>97</sup> Las actividades de ambas asociaciones sugieren que los agentes portuarios son conscientes de que las flotas que están facilitando conllevan riesgos financieros, reputacionales y legales, y están trabajando para eliminar su responsabilidad.



## Estudio de Caso: Agental Perú

Agental Peru S.A.C. (Agental Perú), una sucursal peruana de una empresa chilena, es un agente portuario que facilita el desembarque de embarcaciones en los principales puertos de Perú. Entre diciembre de 2021 y diciembre de 2024, facilitó el desembarque de al menos 183 embarcaciones en puertos peruanos, el 60% de las cuales formaban parte de la flota de calamares de aguas distantes.<sup>98</sup> De estos buques, el 65% eran buques de interés.<sup>99</sup>

**Figura 8. Agentes Portuarios que Atienden Embarcaciones Calamareras con Tripulación Enferma, Lesionada o Fallecida**



Los cuatro principales agentes portuarios en Perú con el mayor porcentaje de informes de llegada a puerto que incluyen a un miembro de la tripulación enfermo, lesionado o fallecido de la flota de calamares de aguas distantes desde el 1 de diciembre de 2021 hasta el 1 de diciembre de 2024. Fuente: Cálculos del autor usando los Informes de Inspección de la OROP-PS.

Los registros portuarios peruanos indican que, durante el período de estudio, Agental Perú representó a embarcaciones calamareras de aguas distantes en 41 de los 70 casos documentados que involucraron el desembarque de tripulantes enfermos, heridos o fallecidos, más que cualquier otro agente portuario en Perú.<sup>100</sup> Agental Perú también representó al Zhe Pu Yuan 98, un FOB que apoya a la flota de calamares de aguas distantes, en al menos 11 de sus 15 arribos desde diciembre de 2021 hasta diciembre de 2024 para desembarcar tripulantes enfermos, heridos o fallecidos.<sup>101</sup> Si bien las emergencias médicas no indican necesariamente mala práctica, su manejo mayoritario por un solo agente portuario podría sugerir un patrón mayor de apoyo y tergiversación. Durante el período de estudio, más del 35% de las llegadas de embarcaciones registradas facilitadas por Agental Perú fueron para desembarcar tripulación enferma, herida o fallecida.<sup>102</sup> Esta participación es sustancialmente mayor que la de los otros tres agentes portuarios más activos que sirven a la flota de calamares.

Agental Perú también tiene un historial documentado de representar embarcaciones de alto riesgo y fue sancionado por violaciones regulatorias en 2023 y 2024.<sup>103</sup> En 2023, representó al Tian Xiang (IMO: 8786038), que estuvo involucrado en el único caso de pesca ilegal de ese año por el cual el Ministerio de Producción de Perú impuso una multa.<sup>104</sup> Al año siguiente, Agental Perú fue multada por la Guardia Costera de Perú después de que el Shunze 86 (IMO: 9870501), bajo su representación, no declarara su entrada al puerto.<sup>105</sup> Según el Decreto Legislativo N.º 1147 de Perú, los agentes portuarios son legalmente responsables de las acciones de las embarcaciones que representan.<sup>106</sup> A pesar de esto, Agental Perú ha representado repetidamente embarcaciones con claros indicadores de pesca INDNR y abusos de derechos humanos e intentado eludir la responsabilidad cuando estas embarcaciones fueron sancionadas, alegando fuerza mayor o eventos imprevistos fuera de su control.<sup>107</sup>

Entre enero de 2021 y julio de 2024, Agental Perú presentó al menos 20 solicitudes de llegada en las que el propósito declarado para la llegada no coincidía con los registros oficiales de inspección.<sup>108</sup> Por ejemplo, en noviembre de 2022, Agental enumeró la “renovación de certificados” como la razón para la entrada al puerto del Tian Shun (IMO: 8786026), pero el Ministerio de Producción de Perú registró posteriormente el propósito real como “Tripulante Enfermo”, cuyo nombre no estaba incluido en la lista de tripulación original presentada y respaldada por Agental Perú.<sup>109</sup> En otro ejemplo, en 2023, Agental Perú solicitó una llegada forzosa para el Ning Tai 65 (IMO: 8778500) para “respaldar documentos”, aunque los registros oficiales de inspección más tarde indicaron que el propósito era hospitalizar a un miembro de la tripulación con una herida punzante en la cabeza.<sup>110</sup>

El gerente general activo de Agental Perú es el actual presidente de la Asociación Peruana de Agentes Marítimos y ex presidente de la Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agentes Navieros. Ambos han promovido legislación y propuestas para defender los intereses de los agentes portuarios.<sup>111</sup>

En general, las acciones de Agental Perú demuestran cómo las brechas en la supervisión portuaria y la responsabilidad de los agentes pueden debilitar la aplicación de la ley en uno de los pocos puntos críticos en la cadena de suministro de pesca en alta mar, dificultando que las autoridades detecten la pesca INDNR, abusos de derechos humanos u otras violaciones vinculadas a la flota de calamares en aguas distantes. Su papel desproporcionado en el manejo de desembarques médicos sugiere un posible patrón de complicidad que puede proteger a operadores problemáticos del escrutinio.

## Factores que Complican la Transparencia: Astilleros

Los buques de aguas distantes típicamente requieren mantenimiento cada 12 a 18 meses y dependen de reparaciones portuarias y astilleros extranjeros para reducir las pérdidas de tránsito por reparaciones en su país de origen.<sup>112</sup> Mientras que acceder a astilleros en Perú, Chile, Argentina y Uruguay podría hacerse legalmente, las embarcaciones calamareras de aguas distantes han realizado viajes antieconómicos y tergiversado los propósitos de la entrada al puerto para evadir las medidas de monitoreo y cumplimiento asociadas con el acceso a astilleros, a menudo con la asistencia consciente o inconsciente de los agentes portuarios.

La flota de calamares de aguas distantes redujo drásticamente su uso de los astilleros peruanos después de que Perú implementó mayores requisitos de transparencia. Antes de 2020, hasta 200 embarcaciones calamareras entraban anualmente a los astilleros peruanos de Callao y Chimbote para mantenimiento e inspección de rutina.<sup>113</sup> Después de que Perú promulgó el DS 016-2020-PRODUCE, que requiere que los buques pesqueros extranjeros instalen o compartan datos previos

de ubicación de sistemas de monitoreo de embarcaciones compatibles (VMS) para acceder a servicios portuarios, los datos de AIS y de puerto indican que ningún buque calamarero accedió a los astilleros peruanos durante un año.

Entre mayo de 2023 y diciembre de 2024, al menos 35 embarcaciones aprovecharon las lagunas legales para seguir accediendo a puertos y astilleros peruanos sin el VMS requerido por ley. De estas, un agente portuario: Estela Shipping Peru S.A.C., gestionó el 74% de ellas.<sup>114</sup> En tales casos, los agentes portuarios pueden haber tergiversado los propósitos de entrada, citando cambios de tripulación o renovaciones de certificados, solo para que las embarcaciones procedan a los astilleros para servicio.<sup>115</sup> En total, el 31% de estas embarcaciones fueron identificadas como VOI.

En el último año, la actividad del AIS indicó que, para eludir los requisitos de acceso a puertos peruanos, hasta siete embarcaciones calamareras pudieron haber optado por una alternativa costosa e ineficiente: viajar hacia el sur a puertos y astilleros chilenos que carecen del requisito de VMS peruano.<sup>116</sup> Si bien solo un pequeño número de embarcaciones calamareras de aguas distantes ha tomado esta ruta, podría indicar futuros cambios en

el comportamiento de la flota de aguas distantes.<sup>117</sup> El tránsito a Chile incurre en gastos adicionales de combustible y pierde semanas de tiempo de pesca, pero puede ser preferible a cumplir con el requisito de VMS de Perú o regresar a su estado de abanderamiento para el mantenimiento, un viaje mucho más largo y costoso.

Algunas embarcaciones optan por permanecer en el mar sin mantenimiento, aumentando el riesgo de fallos mecánicos, condiciones laborales deterioradas, contaminación, rescates de emergencia y detenciones al

entrar al puerto. La falta de mantenimiento impone una carga adicional al servicio de rescate del estado costero más cercano, debido a sus obligaciones internacionales de brindar ayuda.<sup>118</sup> La Guardia Costera de Perú ha declarado que al menos una de las embarcaciones calamareras de aguas distantes que ingresó al puerto en 2024 fue enviada a un astillero para reparar defectos graves por falta de mantenimiento que podrían provocar que la embarcación se averíe.<sup>119</sup>

## SEGURO

El seguro es esencial para el registro, operación y entrada al puerto de las embarcaciones. Todas las embarcaciones con números de la IMO están obligadas a tener alguna forma de seguro al registrarse, y muchos países requieren prueba de cobertura o certificados de seguro obligatorio que cubran contaminación y naufragios para entrar al puerto.<sup>120</sup> Esto convierte al seguro en un posible punto de apalancamiento para interrumpir las embarcaciones calamareras de aguas distantes involucradas en, o que apoyan, actividades ilícitas. Sin embargo, cancelar la cobertura o aumentar las primas para estas embarcaciones sigue siendo difícil debido a las altas cargas legales y la transparencia limitada sobre las operaciones de los buques. Algunos aseguradores continúan cubriendo embarcaciones vinculadas al trabajo forzado, la pesca INDNR y otras actividades ilegales, facilitando indirectamente estas operaciones.<sup>121</sup>

Los buques de calamares de aguas distantes y sus redes de apoyo tienen diferentes políticas de seguro que van desde la cobertura básica de casco y maquinaria hasta un seguro de Protección e Indemnización (P&I) más amplio, que protege contra reclamaciones de responsabilidad, contaminación, pérdida de carga y repatriación de la tripulación.<sup>122</sup> La cobertura de seguro actúa como una red de seguridad financiera para los operadores ilícitos, mitigando los riesgos de accidentes, malas condiciones laborales y falta de mantenimiento. Aunque muchos clubes de P&I denuncian públicamente el trabajo forzado y tienen el poder legal para cancelar el seguro de las embarcaciones incluidas en la lista de pesca INDNR y sus flotas, algunos aseguradores han continuado cubriendo embarcaciones y flotas con acusaciones de trabajo forzado y pesca INDNR.<sup>123</sup>

Tras el desbanderamiento coordinado de 32 embarcaciones por parte de ARAP y AMP debido a vínculos con pesca INDNR, varias embarcaciones no

vendidas ni desguazadas retuvieron su cobertura de seguro existente.<sup>124</sup> Algunos de los reefers desbanderados por ARAP y AMP por vínculos con la pesca INDNR permanecieron asegurados por Steamship Mutual y Skuld.<sup>125</sup> Asimismo, ARAP sancionó a cinco buques petroleros involucrados en actividades de pesca INDNR y los buques petroleros que no fueron vendidos o desguazados continuaron con cobertura bajo American Club.<sup>126</sup> Las aseguradoras requieren altos niveles de prueba para la actividad ilegal, lo que hace casi imposible que la cobertura sea revocada únicamente basándose en acusaciones de pesca INDNR o abuso laboral.<sup>127</sup> Los aseguradores típicamente solo realizan una debida diligencia intensa durante los cortos períodos de renovación anuales o bienales, lo que limita aún más las oportunidades de intervención.<sup>128</sup> Exponer y responsabilizar a las aseguradoras que cubren operaciones ilícitas podría fomentar mejores prácticas de diligencia debida, especialmente si las OROP exigen documentación de seguro para el registro de embarcaciones o la autorización de pesca.<sup>129</sup>

La cobertura de seguro para la flota de aguas distantes de China ha sido históricamente opaca, pero los registros a nivel de provincia brindan cierta visibilidad. El gobierno chino proporciona subsidios para la cobertura de seguros, con tres proveedores de seguros estatales y asociaciones provinciales de seguros mutuos para la pesca cubriendo la mayoría de la flota de calamares de aguas distantes.<sup>130</sup> Las conexiones con estos proveedores de seguros respaldados por el estado y financiados mutuamente pueden mantener operativas a las embarcaciones incluso cuando los aseguradores comerciales pueden mostrarse reacios a proporcionar cobertura. Los datos de las provincias pesqueras de calamares en China, analizados por C4ADS, ayudan a iluminar el proceso de seguro de embarcaciones en China, particularmente cómo las pólizas de responsabilidad laboral manejan los pagos por accidentes de barcos, enfermedades críticas y lesiones o desapariciones de la tripulación.<sup>131</sup>

## Estudio de Caso: Zhe Pu Yuan 58

El caso del Zhe Pu Yuan 58 (IMO: 9900227) destaca cómo los datos de pagos de seguros, registros AIS e informes de medios de comunicación pueden utilizarse juntos para comprender mejor el movimiento de la tripulación y las condiciones laborales de las embarcaciones en la flota de calamares de aguas distantes. Mientras operaba tanto en las áreas de calamares del Atlántico como del Pacífico, el buque pesquero estuvo involucrado en al menos tres incidentes diferentes entre 2022 y 2024 que involucraban a tripulantes enfermos o heridos, cada uno documentado en diversos grados. En dos de estos casos, el operador del buque presentó reclamaciones de responsabilidad del empleador por un total de 2,218,967 CNY (o aproximadamente US\$307,000).<sup>132</sup>

El primer incidente ocurrió en octubre de 2022 y se confirmó a través de un reclamo de seguro y datos AIS. El Zhe Pu Yuan 58 recibió un pago de seguro de responsabilidad civil del empleador de 418,967 CNY (aproximadamente US\$58,000) por un incidente fechado el 18 de octubre de 2022, que probablemente se registró en la Hora Estándar China. Al ajustarse a la Hora Universal Coordinada (UTC), la fecha coincide con la actividad AIS en la noche del 17 de octubre, mostrando que el Zhe Pu Yuan 58 aparentemente dejó de pescar y se dirigió rápidamente hacia el Zhe Pu Yuan 98, una base pesquera flotante en alta mar (FOB).<sup>133</sup> Los datos del AIS muestran que es probable que las dos embarcaciones se encontraran justo fuera de la ZEE peruana, manteniéndose a menos de 50 metros una de la otra y viajando a menos de un nudo.<sup>134</sup> El mismo día, el Zhe Pu Yuan 98 solicitó entrada a Callao por una emergencia de tripulación, mientras que el Zhe Pu Yuan 58 parecía reanudar la pesca.<sup>135</sup> El 19 de octubre, el Zhe Pu Yuan 98 desembarcó a un tripulante con un golpe en la cabeza. Su embarcación de origen no fue reportada oficialmente y anteriormente era incierta debido a la información limitada sobre transferencias de tripulación.

El segundo incidente ocurrió en 2023 y está documentado únicamente a través de un reclamo de seguro del 2 de febrero de 2024.<sup>136</sup> El Zhe Pu Yuan 58 no ingresó al puerto y los datos del AIS no identifican la participación de un buque de apoyo, pero el pago por responsabilidad del empleador de 1,800,000 CNY (aproximadamente US\$247,000) sugiere otro evento grave relacionado con la tripulación a bordo del Zhe Pu Yuan 58.<sup>137</sup>

El tercer incidente, en diciembre de 2024, fue verificado a través de los medios de comunicación chinos y los datos del AIS. El 5 de diciembre de 2024, el Zhe Pu Yuan 58 y el Zhe Pu Yuan 98, un FOB, se encontraron cerca del ecuador para transferir a un miembro de la tripulación indonesio mediante una tirolina para recibir tratamiento a bordo del Zhe Pu Yuan 98.<sup>138</sup> El miembro de la tripulación fue descrito como teniendo diarrea, entumecimiento en sus extremidades, y siendo incapaz de comer o moverse, síntomas consistentes con beriberi, una deficiencia de vitamina B1 prevenible y tratable.<sup>139</sup> On December 9, 2024, the two vessels met again, and, according to Chinese media reporting, the El 9 de diciembre de 2024, las dos embarcaciones se reunieron nuevamente y, según informes de los medios chinos, el Zhe Pu Yuan 98 transfirió al miembro de la tripulación de regreso al Zhe Pu Yuan 58 y ordenó al 58 llevar al miembro de la tripulación al puerto.<sup>140</sup> El Zhe Pu Yuan 58 procedió a transitar durante dos semanas desde los caladeros de calamares al oeste de Galápagos hasta el puerto de Iquique, Chile, llegando el 21 de diciembre de 2024, después de evitar los puertos peruanos.<sup>141</sup>

En muchos casos similares, la embarcación de origen del tripulante permanece desconocida debido a la falta de requisitos de informe para las transferencias de tripulación. En esta instancia, la embarcación se conoció solo porque el FOB dirigió a la embarcación para llevar al tripulante a tierra. Mientras que las reclamaciones de seguros ayudan a identificar la posible embarcación de origen para los tripulantes heridos, carecen de detalles sobre las condiciones a bordo o las causas

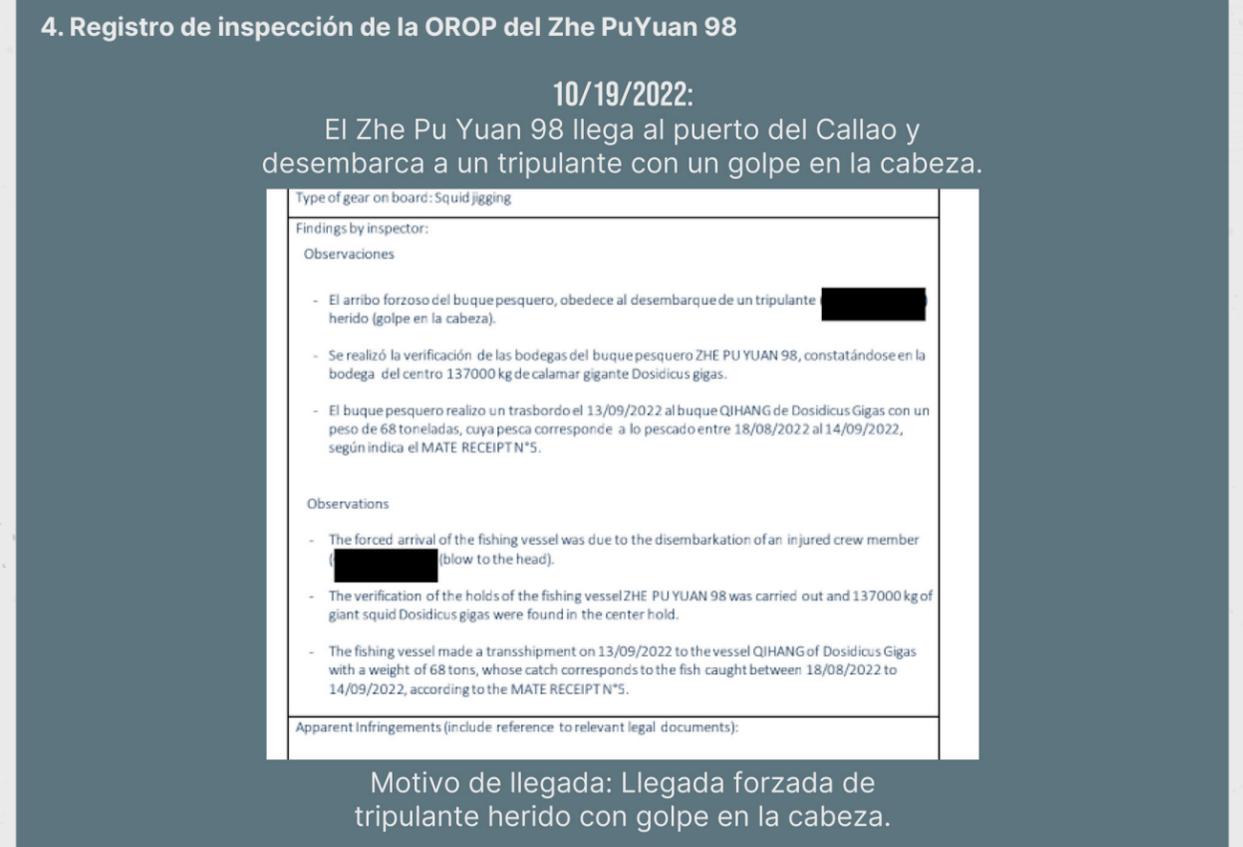
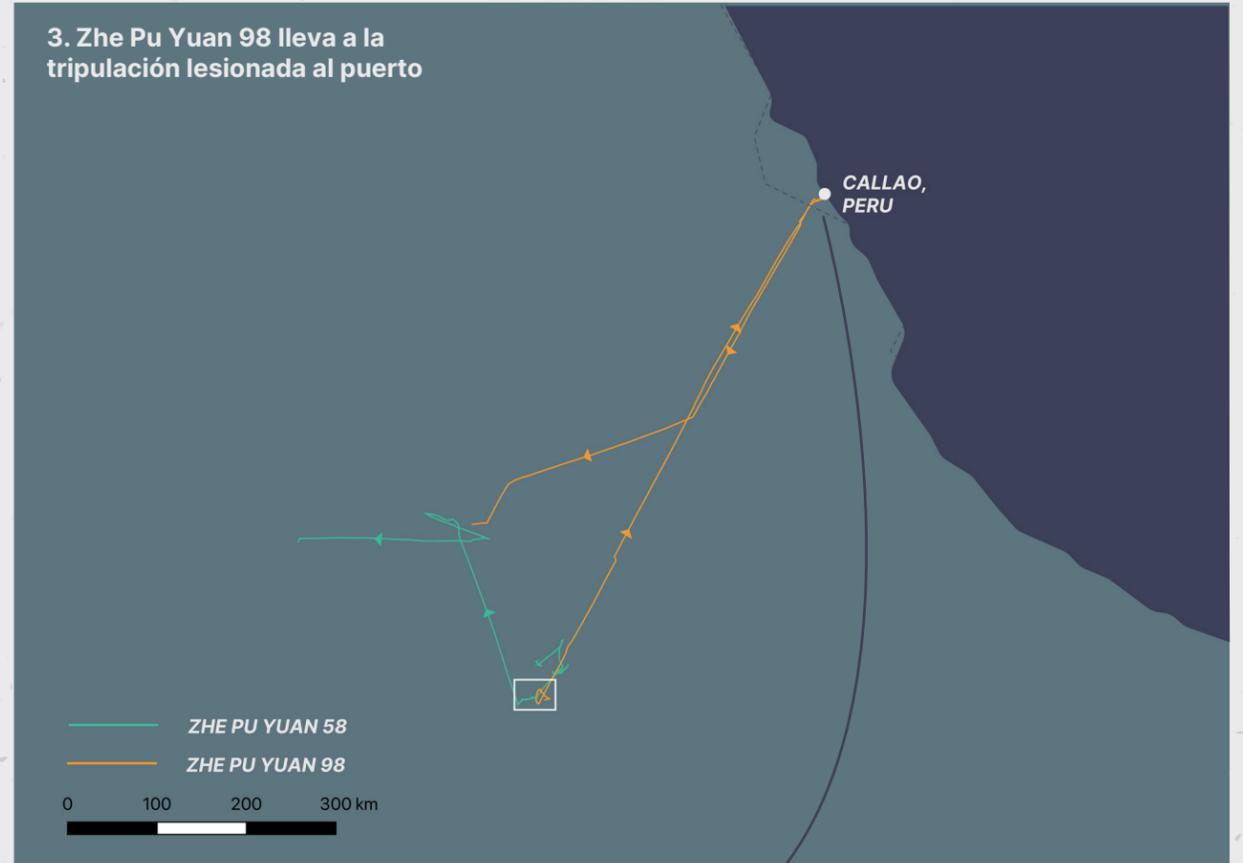
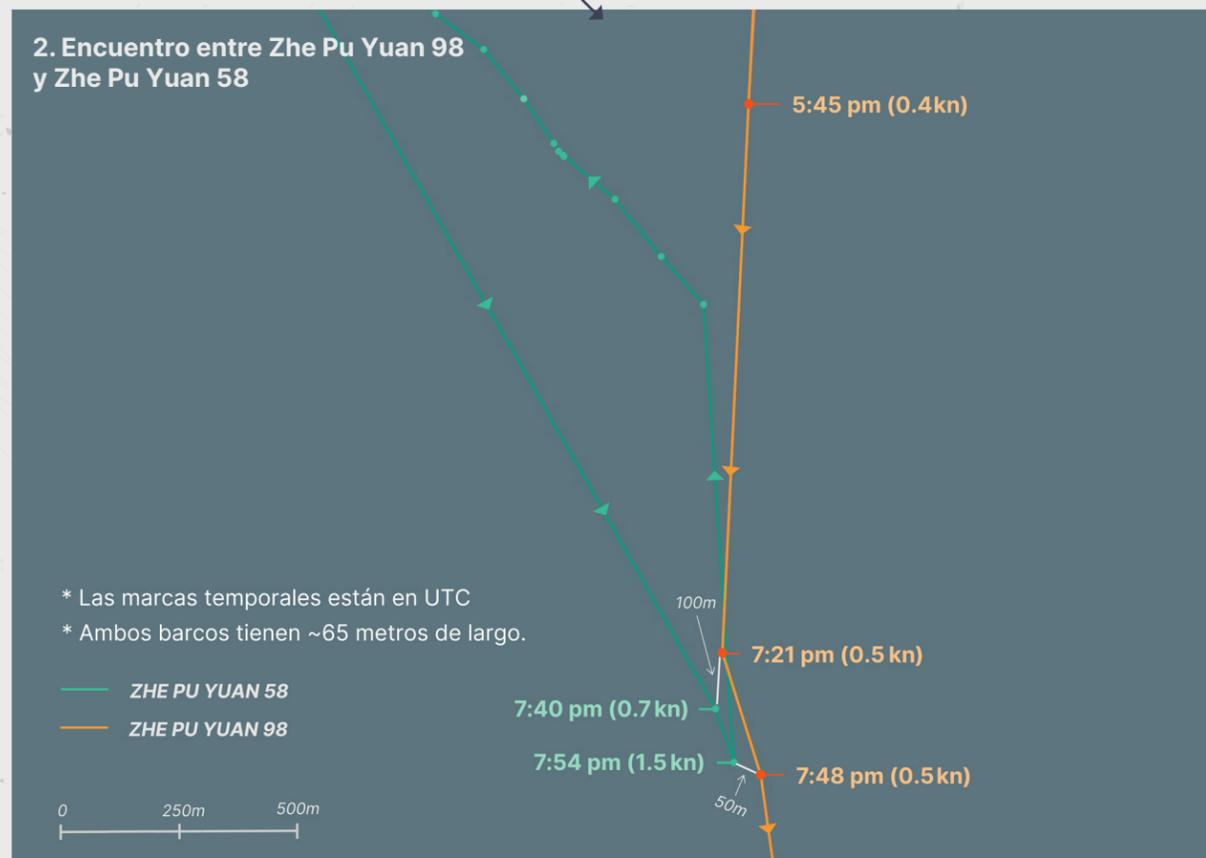
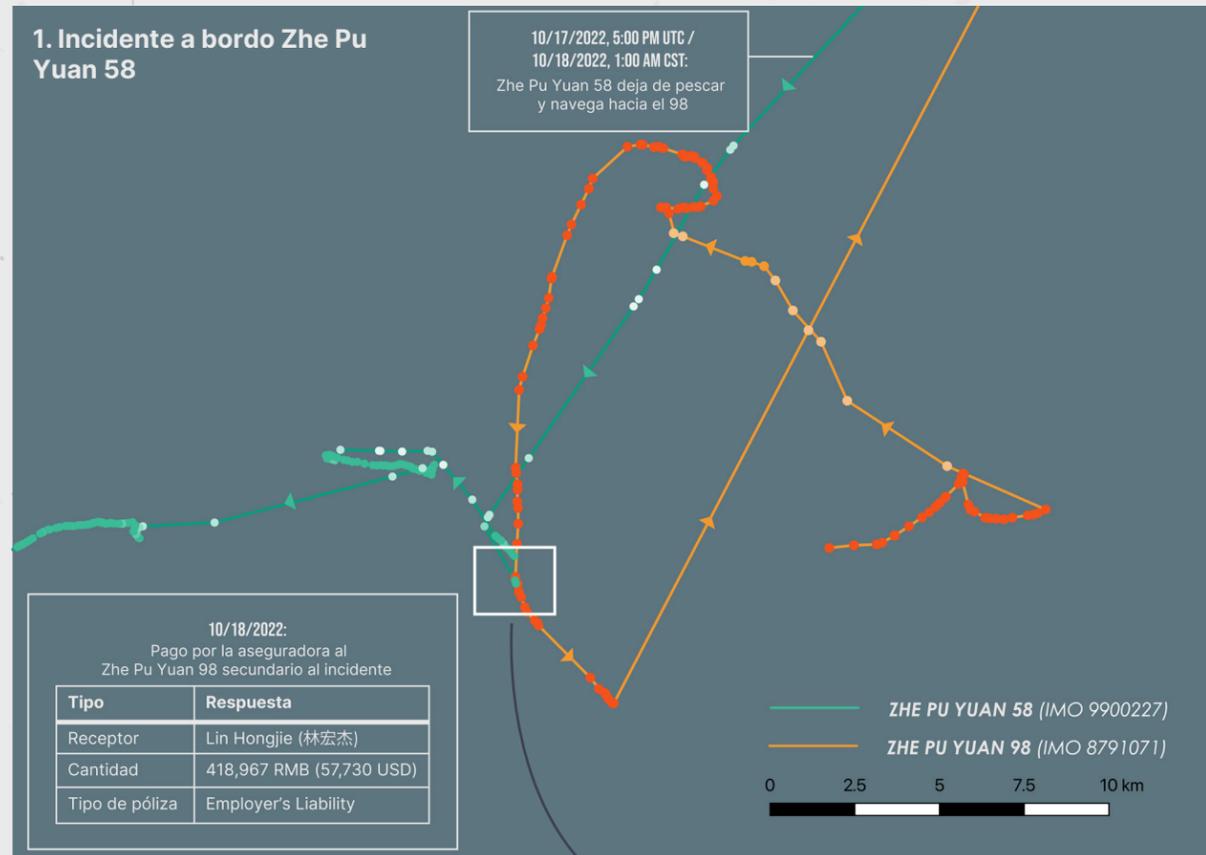
del daño que pueden ser críticas para detectar abusos de derechos humanos en embarcaciones que permanecen en el mar durante años.

Desde su lanzamiento en diciembre de 2019, los registros de AIS y del puerto muestran que el Zhe Pu Yuan 58 pasó más de 23 meses consecutivos en el mar antes de su primera escala registrada en un puerto en China en octubre de 2021.<sup>142</sup> Luego permaneció en el mar por casi 27 meses antes de regresar a China en marzo de 2024.<sup>143</sup> A pesar de al menos tres incidentes conocidos relacionados con la tripulación, la escala del barco en Iquique en diciembre de 2024 marcó su primera escala en puerto fuera de China desde su lanzamiento.

El caso del Zhe Pu Yuan 58 ejemplifica cómo la flota china de calamares de aguas distantes coordina e internaliza las operaciones para extender el tiempo en el mar, incluyendo el uso de FOB para tener una interacción mínima con el puerto. Todo esto reduce la transparencia y limita la supervisión, lo que plantea serias preocupaciones sobre los riesgos para los derechos humanos y las condiciones laborales a bordo de los buques que permanecen en el mar durante años con poca supervisión externa.



Figura 9. Encuentro entre Zhe Pu Yuan 98 y Zhe Pu Yuan 58



La fecha del incidente indicada en la reclamación de seguro se convirtió de CST a UTC, cambiando la fecha del 18 de octubre al 17 de octubre de 2022. Fuente: Cálculos del autor usando registros internos de pagos de seguros de C4ADS, registros de inspección de OROP-PS e Inteligencia Marítima de Windward.

# CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIONES

La naturaleza aislada de la pesca de calamares en aguas distantes crea condiciones ideales para que la pesca INDNR y los abusos a los derechos humanos ocurran fuera de la vista y más allá del alcance de muchos organismos reguladores. Los casos reportados de trata de personas, violaciones laborales y trabajo forzado son probablemente solo una fracción de los incidentes reales, ya que muchos barcos de calamares permanecen en el mar durante años sin repatriar a la tripulación ni entrar a puerto.<sup>144</sup> Aunque la vigilancia en alta mar ha mejorado, sigue siendo limitada dentro de la flota de calamares de aguas distantes. Esto hace esencial comprender e incorporar facilitadores en tierra y en alta mar en las estrategias de aplicación, ya que son puntos críticos de influencia para interrumpir actividades ilícitas.

Tanto los facilitadores en tierra como en alta mar desempeñan un papel central en permitir que la flota de calamares de aguas distantes opere con mínima transparencia. Pero estas redes a menudo funcionan en áreas grises regulatorias o son completamente pasadas por alto, permitiendo que embarcaciones problemáticas continúen pescando a pesar de violaciones pasadas o preocupaciones laborales. Una respuesta verdaderamente efectiva requiere más que apuntar a embarcaciones individuales. Demanda una respuesta sistémica que incluya una supervisión más fuerte y transparencia en los sistemas de apoyo más

amplios que sostienen las operaciones de pesca ilícita, al tiempo que se incrementa la regulación general de la flota de calamares de aguas distantes.

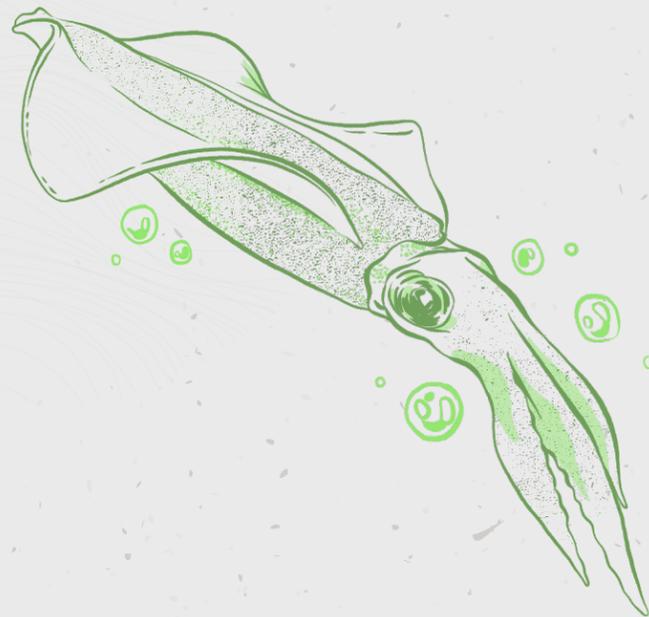
Las subvenciones gubernamentales desempeñan un papel importante en mantener operativa y rentable la pesca en aguas distantes, incluidas aquellas involucradas en actividades ilícitas.<sup>145</sup> Mientras los esfuerzos globales, como el acuerdo de la Organización Mundial del Comercio sobre subsidios pesqueros perjudiciales, buscan prohibir subsidios que permiten actividades pesqueras ilícitas, el progreso sigue siendo lento.<sup>146</sup> Un enfoque más integral que aborde tanto los incentivos financieros como los facilitadores en tierra y en alta mar que permiten que persistan las operaciones de alto riesgo es necesario. Detener la pesca INDNR y los abusos a los derechos humanos en la flota de calamares de aguas distantes requiere alinear la transparencia, regulación y responsabilidad en toda la cadena de suministro, desde los agentes portuarios y los buques de apoyo hasta los estados de pabellón y los patrocinadores financieros.

Las siguientes recomendaciones describen pasos prácticos para mejorar la transparencia, la ejecución y la cooperación internacional.

The following recommendations outline practical steps to improve transparency, enforcement, and international cooperation.

**Aumentar la debida diligencia, los requisitos de informes y la aplicación a lo largo de la cadena de suministro:**

- **Partes interesadas, incluidos los estados de bandera, las autoridades portuarias, los agentes portuarios, los aseguradores y las organizaciones regionales de ordenación pesquera, deberían:**
  - Requerir la divulgación pública de los beneficiarios finales de todas las embarcaciones. Las autoridades deberían mantener la capacidad de revocar banderas o cobertura de seguro para flotas enteras conectadas a través de la propiedad compartida a actividades de pesca INDNR o abusos de derechos humanos.
  - Realizar la debida diligencia utilizando datos y herramientas disponibles públicamente para evaluar los perfiles de riesgo de las embarcaciones y reconsiderar el compromiso con flotas y embarcaciones de apoyo de alto riesgo, incluida la negativa de servicios portuarios a través del AMERP y la eliminación de la cobertura de seguro.
- **Las autoridades estatales e internacionales deben:**
  - Imponer y hacer cumplir sanciones a las entidades que permiten la pesca INDNR o los abusos de derechos humanos, incluidos los aseguradores, proveedores de combustible y agentes portuarios.
  - Promulgar regulaciones para restringir aún más las actividades de pesca ilegal en la región y prevenir que las embarcaciones involucradas en la pesca INDNR trasladen sus operaciones y banderas entre jurisdicciones sin obstáculos.



## Fortalecer la gestión regional de las pesquerías y la coordinación internacional:

La cooperación regional a nivel interestatal y de las OROP es esencial para contrarrestar los actuales desafíos desproporcionados de cumplimiento y ambientales que enfrentan los países costeros. Los países deberían impulsar acciones multilaterales más sólidas mientras también adoptan políticas a nivel nacional que incorporen los siguientes elementos como mandatos para el acceso a puertos y astilleros, especialmente cuando no se puede lograr un consenso regional.

### A tal fin, los actores regionales deberían:

#### ● Cerrar las brechas regulatorias de la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur para abordar mejor las preocupaciones sobre la pesca de calamares y los derechos humanos:

- Mejorar el intercambio de datos y las evaluaciones de existencias para comprender los impactos ecológicos de las pesquerías de calamares.
- Introducir medidas vinculantes de conservación y gestión para:
  - Transbordos de calamares preautorizados e informe obligatorio de la actividad de aprovisionamiento de combustible.
  - Documentar el transbordo de tripulación entre embarcaciones para garantizar la adecuada rendición de cuentas en incidentes relacionados con la tripulación.
  - Un límite en el tiempo que la tripulación pasa en el mar entre escalas portuarias a no más de un año y la notificación obligatoria de incidentes graves con la tripulación (por ejemplo, enfermedad, lesión, muerte), con requisitos de retorno al puerto para investigación.
  - Protecciones laborales modeladas según los Estándares Laborales de Tripulación de la Comisión de Pesquerías del Pacífico Occidental y Central, que incluyen acceso a atención médica y medidas de protección contra abusos a los derechos humanos y condiciones de vida y trabajo inseguras.<sup>147</sup>

#### ● Cerrar las brechas de gobernanza en el Atlántico Sudoeste:

- Establecer una organización regional de ordenación pesquera, un organismo establecido por tratado, o un acuerdo pesquero con el fin de prevenir la explotación de pesquerías actualmente no reguladas y proteger a las tripulaciones que operan en alta mar.

## NOTAS AL PIE

1. United Nations, "Agreement on Port State Measures (PSMA)," Food and Agriculture Organization, <https://www.fao.org/port-state-measures/en/>, accessed April 02, 2025.
2. "The footprint of Distant Water Fleets on World Fisheries," WWF International, August 1998, [http://awsassets.panda.org/downloads/distant\\_water1.pdf](http://awsassets.panda.org/downloads/distant_water1.pdf).
3. "Shining a Light: The need for transparency across distant water fishing," Stimson Center, November 01, 2019, <https://www.stimson.org/wp-content/files/file-attachments/Stimson-Distant-Water-Fishing-Report.pdf>.
4. "Shining a Light," Stimson Center.
5. Daniel J. Skerritt, Anna Schuhbauer, Sebastian Villasante et al., "Mapping the Unjust Global Distribution of Harmful Fisheries Subsidies," *Marine Policy* 152 (June 2023): 105611, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105611>; Enric Sala, Juan Mayorga, Christopher Costello et al., "The Economics of Fishing the High Seas," *Science Advances* 4, no. 6 (June 2018), <https://doi.org/10.1126/sciadv.aat2504>; David Tickler, Jessica J. Meeuwig, Katharine Bryant et al.; "Modern Slavery and the Race to Fish," *Nature News*, November 07, 2018, <https://www.nature.com/articles/s41467-018-07118-9#:~:text=Based%20on%20the%20limited%20information,labour%20abuses%20and%20modern%20slavery;and%20Following%20Forced%20Labor%20in%20the%20World's%20Fishing%20Fleets,> <https://globalfishingwatch.org/blog/new-study-unveils-risk-of-forced-labor-in-fisheries>, accessed March 31, 2025.
6. "Squid Social Risk Profile: China, Fishing and Processing," Monterey Bay Aquarium, accessed March 11, 2025; Alfonso Daniels, Matti Kohonen, Eloy Aroni, and Mariama Thiam; "Dark webs: Uncovering those behind forced labour on commercial fishing fleets," *Financial Transparency*, 2023, [https://financialtransparency.org/wp-content/uploads/2023/11/FTC\\_2023-Report\\_Dark-webs\\_EN.pdf](https://financialtransparency.org/wp-content/uploads/2023/11/FTC_2023-Report_Dark-webs_EN.pdf); and Sabina Goldaracena and Sergio Almada, "Labour Exploitation in Distant Water Fishing Vessels Registered with the SPRFMO," *ITF Global*, January 2025, <https://www.itfglobal.org/en/resources/labour-exploitation-in-distant-water-fishing-vessels-registered-sprfmo>.
7. Austin Brush and Jessa Rose Dury-Agri, "Who Controls the Distant Water Squid Fishing Fleet? An Investigation into the Ownership of Squid Fishing Vessels Operating in the Southeast Pacific Ocean," *C4ADS*, April 2022, <https://c4ads.org/wp-content/uploads/2022/04/SquidFleet-Brief.pdf>.
8. "The footprint of Distant Water Fleets on World Fisheries," WWF International; Katherine L Seto, Nathan A. Miller, David Kroodsma et al., "Fishing through the Cracks: The Unregulated Nature of Global Squid Fisheries," *Science Advances* 9, no. 10 (March 10, 2023), <https://doi.org/10.1126/sciadv.add8125>; and Brush and Dury-Agri, "Who controls the distant water squid fishing fleet?"
9. "Peru Jumbo Flying Squid," WWF Seafood Sustainability, January 10, 2024, <https://seafoodsustainability.org/portfolio/peru-jumbo-flying-squid/#:~:text=The%20Jumbo%20squid%20fishery%20is,to%20US%20and%20EU%20markets;Seto,Miller,Kroodsma%20et%20al.,%20Fishing%20Through%20the%20Cracks;and%20Shining%20a%20Light%20The%20need%20for%20transparency%20across%20distant%20water%20fishing,> Stimson Center, November 01, 2019.
10. United Nations, "C029 - Forced Labour Convention, 1930 (No. 29)." *Convention C029 - Forced Labour Convention, 1930 (No. 29)*, International Labor Organization, [https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx\\_en/f?p=NORMLEXPUB%3A12100%3A0%3A%3ANO%3A%3AP12100\\_ILO\\_CODE%3AC029](https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=NORMLEXPUB%3A12100%3A0%3A%3ANO%3A%3AP12100_ILO_CODE%3AC029), accessed March 11, 2025; and Brush and Dury-Agri, "Who controls the distant water squid fishing fleet?"
11. Nate Miller, "Data Advances Understanding of Global Squid Fishing Fleets," *Global Fishing Watch*, August 06, 2024, <https://globalfishingwatch.org/article/data-advances-understanding-global-squid-fishing-fleets/>.
12. Daniels, Kohonen, Aroni, and Thiam, *Dark webs: Uncovering those behind forced labour on commercial fishing fleets*, Global Financial Integrity, Financial Transparency Coalition, Fundación SES, and Pan African Lawyers Union (2023).
13. Seto, Miller, Kroodsma et al., "Fishing Through the Cracks: The unregulated nature of Global Squid Fisheries. SPRFMO CMM 18-2024 establishes some regulatory measures for the jumbo squid fishery, including VMS requirements, mandatory reporting of annual catch and monthly transshipment, a 5% observer coverage on industrial vessels, and a limit on the number and total gross tonnage of squid jigging vessels by flag. "CMM 18 Management of the Jumbo Flying Squid Fishery," SPRFMO, <https://www.sprfmo.int/fisheries/conservation-and-management-measures/cmm-18-squid/>, accessed March 11, 2025; and "CMM 18-2024: Conservation and Management Measure on the Management of the Jumbo Flying Squid Fishery," SPRFMO, <https://www.sprfmo.int/assets/Fisheries/Conservation-and-Management-Measures/2024-CMMs/CMM-18-2024-Squid-1Mar2024.pdf>, accessed March 11, 2025.
14. Seto, Miller, and Kroodsma et al., "Fishing through the Cracks: The Unregulated Nature of Global Squid Fisheries."
15. Government of the United States, "Treasury Targets Serious Human Rights Abuse Aboard Distant Water Fishing Vessels Based in the People's Republic of China," Department of the Treasury, December 09, 2022, <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1154>.
16. Austin Brush and Mary Utermohlen, "Net Worth: How the Chinese Government & US Stock Investors Are Funding the Illegal Activities of a Major Chinese Fishery Company," *C4ADS*, March 23, 2022, <https://c4ads.org/reports/net-worth/>.

17. "Delisting of Securities of Pingtan Marine Enterprise Ltd.; SRAX, Inc.; SVB Financial Group; Signature Bank; Codiak BioSciences, Inc.; PLX Pharma Inc.; Virgin Orbit Holdings, Inc.; Kalera Public Limited Company; Pear Therapeutics, Inc.; and Intelligent Med," Nasdaq, Inc., April 28, 2023, <https://ir.nasdaq.com/news-releases/news-release-details/delisting-securities-pingt-an-marine-enterprise-ltd-srax-inc-svb#:~:text=Marine%20Enterprise%20Ltd.,Pingtan%20Marine%20Enterprise%20Ltd.,on%20Nasdaq%20since%20that%20time.>

18. S&P Global.

19. "Revolutionizing Ocean Monitoring and Analysis," Global Fishing Watch, <https://globalfishingwatch.org/>, accessed April 08, 2025.

20. "Revolutionizing Ocean Monitoring and Analysis," Global Fishing Watch.

21. "Combined IUU Vessel List," <https://www.iuu-vessels.org/>, accessed April 08, 2025; "Bait-to-Plate," The Outlaw Ocean Project, <https://www.theoutlawocean.com/investigations/china-the-superpower-of-seafood/bait-to-plate/>, accessed April 08, 2025; Autoridad de los Recursos Acuáticos de Panamá. | Edictos Arap., <https://arap.gob.pa/edictos-arap/>; Dirección de Sanciones, accessed March 13, 2025; Government of Peru, "Dirección de Sanciones," Ministry of Production, <https://transparencia.produce.gob.pe/index.php/supervision-fiscalizacion-y-sanciones/direccion-general-de-supervision-fiscalizacion-y-sancion/direccion-de-sanciones>, accessed March 13, 2025; and Government of the United States, "Sanctions List Search," Department of the Treasury, Office of Foreign Assets Control, updated May 12, 2025, <https://sanctionssearch.ofac.treas.gov/>.

22. Priyal Bunwaree, "The Illegality of Fishing Vessels 'Going Dark' and Methods of Deterrence," International & Comparative Law Quarterly, Cambridge Core, January 11, 2023, <https://www.cambridge.org/core/journals/international-and-comparative-law-quarterly/article/illegality-of-fishing-vessels-going-dark-and-methods-of-deterrence/8E5D5C30A15C91BF17423ED1EF6EE0E2>; and "Bait-to-Plate," The Outlaw Ocean Project.

23. S&P Global.

24. Vessel encounters are identified by Global Fishing Watch when the vessels are within 500 meters of each other for at least two hours and traveling at less than two knots while at least 10 km from a coastal anchorage. "What Is a Vessel Encounter?," Global Fishing Watch, October 15, 2024, <https://globalfishingwatch.org/faqs/what-is-a-vessel-encounter/>; "Undefined metrics for determining vessel encounters," Windward Maritime Intelligence, website, <https://windward.ai/>, accessed April 15, 2025; Vessel encounters are determined by Starboard as starting when vessels are less than 50 meters for at least 10 minutes or less than 200 meters for at least 30 minutes. Likely transshipments are at least one hour, and inferred transshipments are at least four hours at less than 3 knots. "Starboard is the common operating picture for the maritime world," Starboard Maritime Intelligence, <https://www.starboardintelligence.com/>, accessed April 15, 2025.

25. Government of Uruguay, "Ship Data," Administracion Nacional de Puertos República Oriental de Uruguay, <https://www.anp.com.uy/inicio/puertos/montevideo/sistemas/consultas-sobre-arribos/datos-de-buques>, accessed April 15, 2025; Government of Peru, "Vessel Data," Autoridad Portuaria Nacional de Perú, <https://eredenaves.apn.gob.pe/apn/inforedenaves.jsp>, accessed April 15, 2025.

26. "Sima," Servicios Industriales de la Marina, SIMA PERÚ, website, <https://www.sima.com.pe/Transparency/>, accessed February 25, 2025.

27. "Revealing the Supply Chain at Sea: A Global Analysis of Transshipment and Bunker Vessels," Global Fishing Watch, April 2021, <https://globalfishingwatch.org/wp-content/uploads/Global-Transshipment-Analysis-Reveals-the-Supply-Chain-at-Sea.pdf>; "Most global At-Sea Transshipment Involves a Small Group of Key Carriers," Pew Trusts, March 2023, <https://www.pewtrusts.org/-/media/assets/2023/04/global-at-sea-transshipment.pdf>; and South Pacific Regional Fisheries Management Organisation (SPRFMO) Inspections and Port Records.

28. "Most global at-sea transshipment involves a small group of key carriers," Pew Trusts, March 2023.

29. CMM 12-2023 transshipment, [https://www.sprfmo.int/assets/Fisheries/Conservation-and-Management-Measures/2023-CMMs/CMM-12-2023-Transshipment\\_29Mar23.pdf](https://www.sprfmo.int/assets/Fisheries/Conservation-and-Management-Measures/2023-CMMs/CMM-12-2023-Transshipment_29Mar23.pdf), accessed March 11, 2025.

30. CMM 12-2023 transshipment, accessed March 11, 2025.

31. Windward Maritime Intelligence.

32. S&P Global; Chinese Corporate Records; Hong Kong Corporate Records.

33. Starboard Maritime Intelligence.

34. Windward Maritime Intelligence; and Global Fishing Watch.

35. United Nations, "Agreement on Port State Measures to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing," Food and Agriculture Organization, 2016, <https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/515b81dc-ad65-41c9-ab02-6ff081103cc3/content>.

36. United Nations, "Agreement on Port State Measures (PSMA)," Food and Agriculture Organization.

37. "Most global at-sea transshipment involves a small group of key carriers," Pew Trusts; and "Seafarers Pay the Price for the Murky

Business of Ship Nationality," International Transport Workers Federation, May 16, 2024, <https://www.itfglobal.org/en/news/seafarers-pay-price-murky-business-ship-nationality>.

38. "Autoridad de los Recursos Acuáticos de Panamá Asuntos Pesqueros Internacional Circular Técnica 046-2022," ARAP/IFA/TC/046/2022, <https://arap.gob.pa/wp-content/uploads/2022/12/046-2022-ES-Buques-pesqueros-cancelados-del-pabell%C3%B3n-paname%C3%B1o-Relacionados-INDNR.pdf>, accessed April 15, 2025; and S&P Global.

39. Windward Maritime Intelligence.

40. S&P Global Maritime Intelligence Risk Suite; and Windward Maritime Intelligence.

41. "Forced Labour at Sea: The case of Indonesian Migrant Fishers," Greenpeace in collaboration with SBMI, May 31, 2021, <https://www.greenpeace.org/static/planet4-southeastasia-stateless/2021/05/ef65bfe1-greenpeace-2021-forced-labour-at-sea-digital-final.pdf>; "Bait-to-Plate," The Outlaw Ocean Project; and " 洋渔业企业及 渔船违法违规问题和处理意见的通报, (Notice on Illegal and Irregular Issues of Distant-sea Fisheries Enterprises and Fishing Vessels and Suggestions on Handling)" [http://www.moa.gov.cn/nybqb/2018/201806/201809/t20180904\\_6156764.htm](http://www.moa.gov.cn/nybqb/2018/201806/201809/t20180904_6156764.htm), accessed March 11, 2025.

42. "农业部办公厅关于部分 洋渔业企业及 渔船违法违规问题和处理意见的通报," (Notice of the General Office of the Ministry of Agriculture on Illegal and Irregular Issues of Some Distant-sea Fisheries Enterprises and Fishing Vessels and Suggestions on Handling,) [http://www.moa.gov.cn/nybqb/2018/201803/201805/t20180528\\_6143244.htm](http://www.moa.gov.cn/nybqb/2018/201803/201805/t20180528_6143244.htm), accessed March 11, 2025; and "农业部办公厅关于部分 洋渔业企业及 渔船违法违规问题和处理意见的通报," (Notice of the General Office of the Ministry of Agriculture on Illegal and Irregular Issues of Some Distant-sea Fisheries Enterprises and Fishing Vessels and Suggestions on Handling,) [http://www.moa.gov.cn/nybqb/2018/201806/201809/t20180904\\_6156764.htm](http://www.moa.gov.cn/nybqb/2018/201806/201809/t20180904_6156764.htm), accessed March 11, 2025.

43. "Bait-to-Plate," The Outlaw Ocean Project; and Windward Maritime Intelligence.

44. SPRFMO Inspection Records.

45. "Forced Labour at Sea," Greenpeace in collaboration with SBMI.

46. Windward Maritime Intelligence; Global Fishing Watch.

47. "运输船队 - 舟山宁泰 洋渔业有限公司," (Transport Fleet - Zhoushan Ningtai Ocean Fishery Co., Ltd) <https://web.archive.org/web/20231209153109/http://www.zsningtai.com/index.php?m=content&c=index&a=lists&catid=26>, accessed March 11, 2025; Ningtai, "庆首航! 全国最大已建大型冷藏运输船'宁丰冷1'今日启航!", (Celebrating the maiden voyage! The country's largest large-scale refrigerated transport ship "Ning feng leng 1" sets sail today!) Weixin Official Accounts Platform, <https://web.archive.org/web/20241218145330/https://mp.weixin.qq.com/s?src=11&timestamp=1734533451&ver=5696&signature=Kd9zHoSCAN5TDRIImichZhy8jIDFPrRoS3iflgVshRm6dq98qYZPBByebg7yOj2udSIW1xX8fKNMxGx2rhZyM7H6ErD-tFI%2AIMM3xZpitKc1IbG2yTqdokeGzz4r1eFGw6r&new=1>, accessed March 11, 2025; Deleted New source, Record Available Upon Request, originally <https://3q.k.sohu.com/t/n739426822>; and S&P Global Maritime Intelligence Risk Suite.

48. "Search Records of Vessels," SPRFMO, <https://sprfmo.org/vessels>, accessed March 11, 2025; Yangqirong, "农业农村部办公厅关于部分 洋渔业企业及渔船 涉嫌违法违规问题调查情况和处理意见的通报," (Circular of the General Office of the Ministry of Agriculture and Rural Affairs on the Investigation and Handling of Alleged Illegal and Illegal Problems of Some Pelagic Fishing Enterprises and Fishing Vessels) [https://www.moa.gov.cn/nybqb/2018/201806/201809/t20180904\\_6156764.htm](https://www.moa.gov.cn/nybqb/2018/201806/201809/t20180904_6156764.htm), accessed March 11, 2025; "Bait-to-Plate," The Outlaw Ocean Project; and "Forced Labour at Sea," Greenpeace in collaboration with SBMI.

49. "Transshipment Regulation - RFMO Best Practices," 2020, <https://imcsnet.org/resource/transshipment-regulation-rfmo-best-practices>, accessed March 11, 2025.

50. With the exception of high seas bunkering for purse seiners for Parties of the Nauru Agreement, "PNA Circular No: 2019-11," Parties to the Nauru Agreement, June 27, 2019, <https://pna9.pnatuna.com/sites/default/files/PNA%20Circular%202019-11%20Notice%20-%20High%20Seas%20Bunkering%20Ban%20FINAL.pdf>.

51. "A global analysis of transshipment and Bunker Vessels," Global Fishing Watch, April 2021, <https://globalfishingwatch.org/wp-content/uploads/Global-Transshipment-Analysis-Reveals-the-Supply-Chain-at-Sea.pdf>.

52. Starboard Maritime Intelligence.

53. Windward Maritime Intelligence.

54. C4ADS Internal Records; See Winson Oil Case Study in the Tankers section of offshore enablers.

55. S&P Global Maritime Intelligence Risk Suite.

56. "One Ship Company," Ship Arrest In India and Admiralty Laws of India, 2024, <https://www.admiraltypractice.com/chapters/80.htm#:~:text=It%20has%20long%20been%20the%20beneficial%20owner%20of%20the%20company.%22>, accessed February 28, 2025; and Government of the United States, "The Global Oil Tanker Market: An Overview as It Relates to Sanctions," Congressional Research Service, March 18, 2024, <https://sgp.fas.org/crs/row/R47962.pdf>.

57. Windward Maritime Intelligence; Singapore Corporate Registry; and Chinese Corporate Registry.

58. S&P Global Maritime Intelligence Risk Suite.

59. In this report, the "Winson Group" is a reference to the broader corporate network that includes but is not limited to identified entities that are branded "Winson" in their company names.

60. S/2021/777, September 08, 2021, [https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/S\\_2021\\_777\\_E.pdf](https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/S_2021_777_E.pdf); Lucas Kuo and Lauren Sung, "Black Gold," C4ADS, March 22, 2021, <https://c4ads.org/reports/black-gold/>; [2024] SGCA 31 Court of appeal / Civil Appeal No 40 of 2023..In the Court of Appeal of the Republic of Singapore, <https://www.shlegal.com/docs/default-source/news-insights-documents/2024/2024-sgca-31.pdf>, August 21, 2024; and "臺灣高等法院 高雄分院 105 年重上更(二)字第 6 號刑事判決,"(Taiwan High Court, Kaohsiung Branch, Criminal Verdict No. 6 of 105, Chong Shang Geng (II) Zi) Taiwan High Court Kaohsiung Branch Court, June 29, 2017, [law.judicial.gov.tw/FJUD/data.aspx?ty=JD&id=KSHM%2C105%2C%E9%87%8D%E4%B8%8A%E6%9B%B4%28%E4%B A%8C%29%2C6%2C20170629%2C1](http://law.judicial.gov.tw/FJUD/data.aspx?ty=JD&id=KSHM%2C105%2C%E9%87%8D%E4%B8%8A%E6%9B%B4%28%E4%B A%8C%29%2C6%2C20170629%2C1).

61. Windward Maritime Intelligence; Starboard Maritime Intelligence.

62. Government of Panama, Edicto No. 022-2025, Recursos Acuáticos de Panamá, <https://arap.gob.pa/edictos-arap/>, accessed April 15, 2025.

63. The Angel No. 1 (IMO: 9434709) was sanctioned by ARAP for transmission gaps, an IUU fishing risk indicator, while the other four vessels were sanctioned for direct IUU fishing activities. Edicto No. 029-23, No. 209-22, No. 210-22, No. 004-23, <https://arap.gob.pa/edictos-arap/>.

64. Eloy Aroni, "Beyond Fishing: Dire Labor Conditions in the Southeast Pacific Ocean Squid Fishery," artis0nal, August 09, 2023, <https://artis0nal.wixsite.com/my-site/en/post/dire-labor-conditions-in-the-squid-fishery>.

65. "Spanish longline fleet currently enjoying the support of the world's largest hospital ship dedicated fishing," Through the Gaps!, Newlyn Fishing News (blog), September 10, 2021, <http://blog.through-the-gaps.co.uk/2021/09/spanish-longline-fleet-currently.html>; and "Hospital Ship Towing Stricken Spanish Fishing Vessel to Castletownbere," The Southern Star, April 17, 2024, <https://www.southernstar.ie/news/hospital-ship-towing-stricken-spanish-fishing-vessel-to-castletownbere-4289446>.

66. Eloy Aroni, "A Floating Hospital Conceals Labor Abuses in the Distant-Water Squid Fleet," artis0nal, July 26, 2024, <https://artis0nal.wixsite.com/my-site/en/post/floating-hospital-conceals-labor-abuses-in-the-dwf>.

67. Global Fishing Watch; Vessel Data, Autoridad Portuaria Nacional de Perú, <https://eredenaves.apn.gob.pe/apn/inforedenaves.jsp>; "救死扶伤·践行守护 洋渔民平安生产光荣使命——为‘浙普 98号’ 洋渔业综合保障船团队点赞," (Saving lives and practicing the honorable mission of guarding the safe production of ocean fishermen - Praise for the team of 'Zhe Puyuan 98' Ocean Fishing Comprehensive Protection Vessel) 舟山 洋渔业协会, Zhoushan Ocean Fisheries Association, <https://archive.vn/Zew8q>, accessed April 18, 2025.

68. "看浙江新闻·关注浙江在线微信," 驰骋在东南太平洋上的安全使者—浙江新闻—浙江在线," (Zhejiang News, attention to Zhejiang Online WeChat, " Ride in the southeast Pacific Ocean on the safety messenger - Zhejiang News - Zhejiang Online) [https://zjnews.zjol.com.cn/zjnews/zsnews/201803/t20180302\\_6704157.shtml](https://zjnews.zjol.com.cn/zjnews/zsnews/201803/t20180302_6704157.shtml), accessed March 11, 2025; and "Full text: Development of China's distant-water fisheries,"\_中华人民共和国国务院新闻办公室, (The Information Office of the State Council of the People's Republic of China.) October 2023, [https://web.archive.org/web/20240329140736/http://www.scio.gov.cn/zfbps/zfbps\\_2279/202310/t20231024\\_775875.html](https://web.archive.org/web/20240329140736/http://www.scio.gov.cn/zfbps/zfbps_2279/202310/t20231024_775875.html).

69. "看浙江新闻·关注浙江在线微信," 驰骋在东南太平洋上的安全使者—浙江新闻—浙江在线," (Zhejiang News, attention to Zhejiang Online WeChat, " Ride in the southeast Pacific Ocean on the safety messenger - Zhejiang News - Zhejiang Online ) [https://zjnews.zjol.com.cn/zjnews/zsnews/201803/t20180302\\_6704157.shtml](https://zjnews.zjol.com.cn/zjnews/zsnews/201803/t20180302_6704157.shtml), accessed March 11, 2025.

70. "Full text: Development of China's distant-water fisheries,"\_中华人民共和国国务院新闻办公室, October 2023.

71. "Set sail! The 'Zhepuyuan 98' ocean-going fishery comprehensive support ship goes to the Southeast Pacific to carry out patrol mission," Zhoushan Marine Economic Development Bureau, 2021, [zsoaf.zhoushan.gov.cn/art/2021/3/26/art\\_1563591\\_59016711.html](http://zsoaf.zhoushan.gov.cn/art/2021/3/26/art_1563591_59016711.html).

72. 13天, 他创纪录了!" (13 days, he set a record) 澎湃号·政务\_澎湃新闻-the Paper, [https://web.archive.org/web/20250401131730/https://www.thepaper.cn/newsDetail\\_forward\\_29921015](https://web.archive.org/web/20250401131730/https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_29921015), accessed April 01, 2025; "驰骋在东南太平洋上的安全使者—浙江新闻—浙江在线," "The safety messenger riding on the southeast Pacific Ocean - Zhejiang news - Zhejiang Online," [https://zjnews.zjol.com.cn/zjnews/zsnews/201803/t20180302\\_6704157.shtml](https://zjnews.zjol.com.cn/zjnews/zsnews/201803/t20180302_6704157.shtml), accessed March 11, 2025; and " 洋之星——记东南太平洋综合服务保障船“浙普 98” Ocean Star - Southeast Pacific Integrated Service Support Ship "Zhepuyuan 98" Zhoushan Ocean Fisheries Association, July 4, 2024. <https://mp.weixin.qq.com/s?biz=MzAwNjM0OTk0OQ==&mid=2650030505&idx=1&sn=6e229f676bbb166a5bdbca8f126aab78&chksm=82e334b86f5e630c84ffb>.

73. Eloy Aroni, "A Floating Hospital Conceals Labor Abuses in the Distant-Water Squid Fleet," artis0nal, July 26, 2024, <https://artis0nal.wixsite.com/my-site/en/post/floating-hospital-conceals-labor-abuses-in-the-dwf>.

74. Vessel Data, Autoridad Portuaria Nacional de Perú, <https://eredenaves.apn.gob.pe/apn/inforedenaves.jsp>; and SPRFMO Inspection forms.

75. Windward Maritime Intelligence.

76. C4ADS Internal Records.

77. Yvette Sierra Praeli, "China's Pacific Fleet Reportedly Using Squid Ship as Hospital to Evade Scrutiny," Mongabay, October 23, 2024, <https://news.mongabay.com/2024/10/chinas-pacific-fleet-reportedly-using-squid-ship-as-hospital-to-evade-scrutiny/>.

78. Global Fishing Watch, Work Space and Tracks accessible [https://globalfishingwatch.org/map/fishing-activity/mingxiang\\_826\\_and\\_zhepuyuan\\_98\\_encounter-user-public](https://globalfishingwatch.org/map/fishing-activity/mingxiang_826_and_zhepuyuan_98_encounter-user-public)

79. Windward Maritime Intelligence; Global Fishing Watch, Work Space and Tracks accessible [https://globalfishingwatch.org/map/fishing-activity/mingxiang\\_826\\_and\\_zhepuyuan\\_98\\_encounter-user-public](https://globalfishingwatch.org/map/fishing-activity/mingxiang_826_and_zhepuyuan_98_encounter-user-public)

80. Windward Maritime Intelligence; Global Fishing Watch, Work Space and Tracks accessible [https://globalfishingwatch.org/map/fishing-activity/mingxiang\\_826\\_and\\_zhepuyuan\\_98\\_encounter-user-public](https://globalfishingwatch.org/map/fishing-activity/mingxiang_826_and_zhepuyuan_98_encounter-user-public)

81. SPRFMO Inspection Reports; Produce Inspection Reports; Vessel Data, Autoridad Portuaria Nacional de Perú, <https://eredenaves.apn.gob.pe/apn/inforedenaves.jsp>.

82. S&P Global Maritime Intelligence Risk Suite; and "Bait-to-Plate," The Outlaw Ocean Project.

83. Global Fishing Watch; Zhoushan Marine Economic Development Bureau, "Set sail! The 'Zhepuyuan 98' ocean-going fishery comprehensive support ship goes to the Southeast Pacific to carry out patrol mission," 2021, [zsoaf.zhoushan.gov.cn/art/2021/3/26/art\\_1563591\\_59016711.html](http://zsoaf.zhoushan.gov.cn/art/2021/3/26/art_1563591_59016711.html); and "救死扶伤·践行守护 洋渔民平安生产光荣使命——为‘浙普 98号’ 洋渔业综合保障船团队点赞," ( Saving lives and practicing the honorable mission of guarding the safe production of ocean-going fishermen - Praise for the team of 'Zhe Puyuan No. 98' Ocean-going Fishing Comprehensive Protection Vessel,) 舟山 洋渔业协会, accessed April 18, 2025.

84. Alfonso Daniels, Matti Kohonen, Eloy Aroni, and Mariama Thiam, "Dark webs: Uncovering those behind forced labour on commercial fishing fleets," Financial Transparency, 2023, [https://financialtransparency.org/wp-content/uploads/2023/11/FTC\\_2023-Report\\_Dark-webs\\_EN.pdf](https://financialtransparency.org/wp-content/uploads/2023/11/FTC_2023-Report_Dark-webs_EN.pdf); "A Case Study of Indonesian Fishermen on Taiwanese Distant Water Fishing Vessels Operating in the Pacific Ocean," USAID, Humanity Research Consultance and Winrock International, August 2024, <https://web.archive.org/web/20240927103425/https://winrock.org/wp-content/uploads/2024/08/Asia-CTIP-Tuna-Research-1.pdf>.

85. The Role, Responsibilities, and Obligations of the Ship Agent in the International Transport Chain," The Federation of National Associations of Ship Brokers & Agents, August 2020, <https://www.fonasba.com/wp-content/uploads/2021/07/ROLE-OF-THE-AGENT-AUGUST-2020.pdf>; and Francisco Blaha, "The Role of 'Port Agents' in Tuna Fishing in the Pacific," Francisco Blaha blog, September 21, 2017, <http://www.franciscoblaha.info/blog/2017/9/21/the-role-of-port-agents-in-tuna-fishing-in-the-pacific>.

86. Irina Bukharin, "Safe Harbor," C4ADS, August 04, 2020, <https://c4ads.org/issue-briefs/safe-harbor/>.

87. United Nations, "Article 164 and paragraph (b) of Article 546 of the Regulations of Legislative Decree No. 1147, which regulates the strengthening of the Armed Forces in the powers of the National Maritime Authority. General Directorate of Captaincies and Coast Guard, approved by Supreme Decree No. 015-2014-DE dated November 26, 2014;" Food and Agricultural Organization: Article 546 responsibilities of maritime agents, <https://faolex.fao.org/docs/pdf/fij152587.pdf>, accessed April 15, 2025.

88. Vessel Data, Autoridad Portuaria Nacional de Perú, <https://eredenaves.apn.gob.pe/apn/inforedenaves.jsp>.

89. SPRFMO Inspection Reports.

90. Government of Peru, Plataforma Digital Única del Estado Peruano, Gobe.pe. Sanction and fine documents are available upon request

91. The Rime of the Juche Mariner North Korea," HRNK Insider, <https://web.archive.org/web/20230529022450/https://www.hrnkinsider.org/2016/06/the-rime-of-juche-mariner-north-korean.html>, <https://web.archive.org/web/20221219190619/https://www.elobservador.com.uy/nota/los-esclavos-del-mar-una-historia-repetida-201452119500>; "Jueza de Los Santos Dictó 18 Procesamientos Por Vinculación a Red de Tráfico de Personas," Poder Judicial - Bienvenidos al Poder Judicial, <https://www.poderjudicial.gub.uy/institucional/item/415-jueza-de-los-santos-dicto-18-procesamientos-por-vinculacion-a-red-de-traffic-de-personas.html>, accessed March 25, 2025.

92. "Jueza de Los Santos Dictó 18 Procesamientos Por Vinculación a Red de Tráfico de Personas," Poder Judicial - Bienvenidos al Poder Judicial.

93. "The Rime of the Juche Mariner North Korea," HRNK Insider, <https://web.archive.org/web/20230529022450/https://www.hrnkinsider.org/2016/06/the-rime-of-juche-mariner-north-korean.html>, accessed March 25, 2025.

94. "Chinese Jigger Which Had Escaped Arrest, Finally Ordered by Its Company to Turn In," MercoPress, May 15, 2020, <https://en.mercopress.com/2020/05/15/chinese-jigger-which-had-escaped-arrest-finally-ordered-by-its-company-to-turn-in>; "Notice of the General Office of the Ministry of Agriculture on Illegal and Irregular Issues of Some Distant-Water Fishing Enterprises and Fishing Vessels and Suggestions for Handling Them," 农业部办公厅关于部分 洋渔业企业及 渔船违法违规问题和处理意见的通报, March 20, 2018, [https://web.archive.org/web/20230322134712/http://www.moa.gov.cn/nybgb/2018/201803/201805/t20180528\\_6143244.htm](https://web.archive.org/web/20230322134712/http://www.moa.gov.cn/nybgb/2018/201803/201805/t20180528_6143244.htm); and Fermín Koop and Michelle Carrere, "Boats Fishing Illegally Slip through the Nets at Uruguay's Main Port," Dialogue Earth, June 08, 2023, <https://dialogue.earth/en/ocean/362678-boats-fishing-illegal-uruguay-montevideo/>.

95. Government of Argentina, "Caleta Olivia: Argentinian federal justice has jurisdiction in a case of labor exploitation inside a foreign ship sailing through the Malvinas Islands," Public Prosecutor's Office, February 29, 2024, <https://www.fiscales.gob.ar/trata/caleta-olivia-declararon-la-competencia-de-la-justicia-federal-argentina-en-un-caso-de-explotacion-laboral-de-un-buque-extranjero-que-navegaba-por-islas-malvinas/>; Sabina Goldaracena and Sergio Almada, "Labour Exploitation in Distant Water Fishing Vessels Registered with the Sprfmo," ITF Global, January 2025, <https://www.itfglobal.org/en/resources/labour-exploitation-in-distant-water-fishing-vessels-registered-sprfmo>; and "Los Esclavos Del Mar: Una Historia Repetida," El Observador, May 23, 2014, <https://web.archive.org/web/20221219190619/https://www.elobservador.com.uy/nota/los-esclavos-del-mar-una-historia-repetida-201452119500>.

96. Koop and Carrere, "Boats Fishing Illegally Slip through the Nets at Uruguay's Main Port," Dialogue Earth.

97. Alberto Rene Zarate, "Seminario: Decreto Supremo N. 003-2022 – Mincetur -Infracciones Y Sanciones al Decreto Legislativo 1492 – Mecanismos de Defensa Para El Agente Maritimo," Asociacion Peruana de Agentes Maritimos, April 24, 2022, <https://apam-peru.com/seminario-decreto-supremo-n-003-2022-mincetur-infracciones-y-sanciones-al-decreto-legislativo-1492-mecanismos-de-defensa-para-el-agente-maritimo/>.

98. Cpt and Agental, [www.Agental.cl](http://www.Agental.cl), [https://web.archive.org/web/20241101000000\\*/agental.cl](https://web.archive.org/web/20241101000000*/agental.cl), non archived site accessed February 06, 2025.

99. Vessel Data, Autoridad Portuaria Nacional de Perú, <https://eredenaves.apn.gob.pe/apn/inforedenaves.jsp>; and C4ADS Internal Records.

100. Vessel Data, Autoridad Portuaria Nacional de Perú; and SPRFMO Inspection and Port Records.

101. SPRFMO Inspection Forms.

102. SPRFMO Inspection and Port Records.

103. Government of Peru, "Resolucion Directoral: RD-00612-2024-PRODUCE/DS-PA," March 05, 2024, <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6084763/5384912-rd-612-2024-produce-ds-pa.pdf?v=1710953020>.

104. Government of Peru, "Resolucion Directoral: RD-00612-2024-PRODUCE/DS-PA."

105. Government of Peru, "Resolucion Directoral, January 29, 2024, <https://www.dicapi.mil.pe/storage/resolutions/qQ2Z6qXu1715114503.pdf>.

106. United Nations, "Article 164 and paragraph (b) of Article 546 of the Regulations of Legislative Decree No. 1147, which regulates the strengthening of the Armed Forces in the powers of the National Maritime Authority. General Directorate of Captaincies and Coast Guard, approved by Supreme Decree No. 015-2014-DE dated November 26, 2014;" "Maritime (ISPS Code) Regulations 2014," Food and Agricultural Organization, <https://faolex.fao.org/docs/pdf/fij152587.pdf>.

107. Applicable use of Fuerza Mayor/Force Majeure is defined within the sanctioning document as "a situation beyond the control of the operator and the commercial risks normally assumed, and reasonable diligence has been taken to avoid the consequences of force majeure or to mitigate them as far as possible." Additionally, it must not constitute a typical risk of the activity, present as out of the ordinary for all parties, or be unforeseeable/irresistible, RD-00623-2024-PRODUCE/DS-PA, March 05, 2024, <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6080234/5382229-rd-623-2024-produce-ds-pa.pdf>.

108. SPRFMO Inspection forms. Discrepancies were determined based on requested reason (Annex 1) and inspection report (Annex 3). Differences between endorsement of documents and renewal of certificates were not included in this number but unreported crew changes and sick, injured, or deceased crew were.

109. SPRFMO Inspection forms. Discrepancies were determined based on requested reason (Annex 1) and inspection report (Annex 3). Differences between endorsement of documents and renewal of certificates were not included in this number but unreported crew changes and sick, injured, or deceased crew were.

110. SPRFMO Inspection forms

111. "Bienvenido a Apam," Asociacion Peruana de Agentes Maritimos, May 18, 1970, <https://apam-peru.com/bienvenido-a-apam/>; and "Servicios" Asociacion Peruana de Agentes Maritimos, May 18, 1970, <https://apam-peru.com/servicios/>.

112. Elizabeth Havice, Mike A. McCoy, and Antony Lewis, "Market and Industry Dynamics: Western and Central Pacific Ocean Distant Water Tuna Purse Seine Fishery," August 2019, [https://www.researchgate.net/publication/33641162\\_MARKET\\_AND\\_INDUSTRY\\_DYNAMICS\\_WESTERN\\_AND\\_CENTRAL\\_PACIFIC\\_OCEAN\\_DISTANT\\_WATER\\_TUNA\\_PURSE\\_SEINE\\_FISHERY](https://www.researchgate.net/publication/33641162_MARKET_AND_INDUSTRY_DYNAMICS_WESTERN_AND_CENTRAL_PACIFIC_OCEAN_DISTANT_WATER_TUNA_PURSE_SEINE_FISHERY).

113. Vessel Data, Autoridad Portuaria Nacional de Perú, <https://eredenaves.apn.gob.pe/apn/inforedenaves.jsp>; Port State Measures Before and After Study, September 2023, <https://mragasiapacific.com.au/wp-content/uploads/2023/10/MRAG-AP-Pew-PSMA-BA-Study-final.pdf>.

114. Vessel Data, Autoridad Portuaria Nacional de Perú.

115. SPRFMO inspection reports; "Sima," SIMA PERÚ - Servicios Industriales de la Marina - Principal.

116. Windward Maritime Intelligence.

117. Starboard Maritime Intelligence; Pesqueros Chinos Evitan el control satelital Peruano y se refugian en Chile, February 08, 2025, <https://gestion.pe/peru/pesqueros-chinos-evitan-el-control-satelital-peruano-y-se-refugian-en-chile-calamasur-noticia/>.

118. 98(2) of UNCLOS and 1979 SAR Convention.

119. Omar Vivas, "Dirección General de Capitanías Y Guardacostas," DICAPI, April 24, 2024, <https://www.dicapi.mil.pe/noticias/autoridad-maritima-nacional-inspecciona-embarcacion-extranjera-de-en-el-marco-de-los-acuerdos-de-los-que-el-peru-forma-parte/>; and Interview with DICAPI official took place on February 06, 2025.

120. Republic of the Marshall Islands, "Marine Notice 2-011-45: Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 Certification Requirements," Maritime Administrator, March 2024, <https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/MN-2-011-45.pdf>; Digital, TMD, "What Are Blue Cards?" Falvey Insurance Group, November 01, 2024, <https://falveyinsurancegroup.com/blog/vessel-pollution-insurance/what-are-blue-cards/#:~:text=Bunker%20Blue%20Card,with%20a%20bunker%20Blue%20Card>.

121. S&P Global Maritime Intelligence Risk Suite.

122. United Nations, "World review of capture fisheries and aquaculture insurance 2022," Food and Agricultural Organization, February 2020, <https://www.rfilc.org/wp-content/uploads/2022/04/World-review-of-capture-fisheries-and-aquaculture-insurance-2022.pdf>.

123. "Home," UK P&I, <https://www.ukpandi.com/legal-documents/modern-slavery/>, accessed February 10, 2025; S&P Global; "Daily briefing," Lloyd's List, February 16, 2021, <https://lloydslist.com/-/media/lloyds-list/daily-pdf/2021/02-february/dailypdf160221.pdf>; and "Marine Insurers Prevented From Doing Business With Vessels Fishing Illegal," TMT, May 26, 2023, <https://www.tm-tracking.org/post/lloyd-s-market-association-adopts-new-contract-clause-to-prevent-marine-insurers-from-doing-business>.

124. Government of Panama, "AUTORIDAD DE LOS RECURSOS ACUÁTICOS DE PANAMÁ ASUNTOS PESQUEROS INTERNACIONAL Circular Técnica 046 – 2022," Aquatic Resources Authority of Panama--ARAP/IFA/TC/046/2022, <https://arap.gob.pa/wp-content/uploads/2022/12/046-2022-ES-Buques-pesqueros-cancelados-del-pabell%C3%B3n-paname%C3%B1o-Relacionados-INDNR.pdf>.

125. "Vessel Search," Steamship Mutual, [https://www.steamshipmutual.com/vessel-search?prod\\_vessel&query=](https://www.steamshipmutual.com/vessel-search?prod_vessel&query=), accessed April 01, 2025; and "Vessel Search," Skuld, <https://www.skuld.com/vessels?q=>; S&P Global, accessed April 01, 2025.

126. The American Club: Mutual P&I Association: P&I Clubs, <https://www.american-club.com/page/ship-search/>, accessed April 01, 2025; Edicto No. 029-23, No. 209-22, No. 210-22, No. 004-23, <https://arap.gob.pa/edictos-arap/>, accessed April 01, 2025.

127. Priyal Bunwaree, "Curbing 'Dark' Activity at Sea: The Role of the Marine Insurance Industry," European Journal of Risk Regulation, Cambridge Core, March 20, 2025, <https://doi.org/10.1017/err.2025.15>.

128. Bunwaree, "Curbing 'Dark' Activity at Sea."

129. James W. Ellsworth, Brad McNally, Michael Sinclair, and Daniel Mejía Sara García, "Will 2024 Be a Turning Point for IUU Fishing?" Brookings, January 29, 2024, <https://www.brookings.edu/articles/will-2024-be-a-turning-point-for-iuu-fishing/>.

130. Government of the People's Republic of China, "China Fishery Mutual Insurance Society Founded in Beijing," Ministry of Agriculture and Rural Affairs, March 20, 2023, [http://english.moa.gov.cn/news\\_522/202303/t20230325\\_301092.html](http://english.moa.gov.cn/news_522/202303/t20230325_301092.html); Xiaolin Chu, "The review of the evolution, deficiencies, and future outlook of China's pelagic fisheries management from 1985 to 2024," August 27, 2024, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S240584402413040X>; Hang Zhou, "Provincial variations and entrepreneurialism in the development of China's Distant Water Fisheries (2011–2020)," Marine Policy Volume 147 (January 2023): 105344, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X22003918>; and C4ADS Internal Records.

131. Fisheries Mutual Insurance Coverage Policies; and C4ADS Internal Records

132. C4ADS Internal Records.

133. The date on the insurance claim was listed as "10/18/2022." C4ADS converted it to UTC to match vessel tracks. This event likely occurred on 10/17/2022 based on the conversion between Chinese Standard Time and Coordinated Universal Time.

134. Windward Maritime Intelligence.

135. SPRFMO inspection reports.

136. C4ADS Internal Records.

137. Windward Maritime Intelligence.

138. Zhoushan Ocean Fisheries Association, March 17, 2025, archived at <https://archive.vn/Zew8q#selection-859.665-859.820>.

**139.** “The Return of an Old Scourge Reveals a Deep Sickness in the Global Fishing Industry,” Boston Globe, October 16, 2023, <https://www.bostonglobe.com/2023/10/12/opinion/beriberi-fishermen-outlaw-ocean/t>; and “13天·他创纪录了！” (13 days, he set a record )\_澎湃号·政务\_澎湃新闻, the Paper,[https://web.archive.org/web/20250401131730/https://www.thepaper.cn/newsDetail\\_forward\\_29921015](https://web.archive.org/web/20250401131730/https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_29921015), accessed April 01, 2025.

**140.** “13天·他创纪录了！” (13 days, he set a record), 澎湃号·政务\_澎湃新闻, The Paper, Accessed April 01, 2025; and Windward Maritime Intelligence.

**141.** Global Fishing Watch.

**142.** Starboard Maritime Intelligence.

**143.** Starboard Maritime Intelligence.

**144.** “Labour Exploitation in Distant Water Fishing Vessels Registered with the Sprfmo,” ITF Global, February 12, 2025, <https://www.itfglobal.org/en/resources/labour-exploitation-in-distant-water-fishing-vessels-registered-sprfmo>; and “Trapped at Sea: Exposing North Korean Forced Labour on China’s Indian Ocean Tuna Fleet,” Environmental Justice Foundation, February 22, 2025, <https://ejfoundation.org/reports/trapped-at-sea-exposing-north-korean-forced-labour-on-chinas-indian-ocean-tuna-fleet>.

**145.** Daniel J. Skerritt, Anna Schuhbauer, Sebastian Villasante et al., “Mapping the Unjust Global Distribution of Harmful Fisheries Subsidies,” Marine Policy 152 (June 2023): 105611, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105611>.

**146.** “The footprint of Distant Water Fleets on World Fisheries, Endangered Seas Campaign,” WWF International, August 1998, [http://awsassets.panda.org/downloads/distant\\_water1.pdf](http://awsassets.panda.org/downloads/distant_water1.pdf).

**147.** “Meetings,” CMM on Crew Labour Standards, WCPFC Meetings, <https://meetings.wcpfc.int/node/22054>, accessed March 13, 2025.

**C4ADS**  
innovation for peace

