

OJOS QUE NO VEN, CONTROL QUE NO SE EJERCE

El auge mundial de la pesca destructiva de calamar



Protecting People and Planet



Protecting People and Planet

La Environmental Justice Foundation (EJF) existe para proteger el mundo natural y defender nuestro derecho humano básico a un medio ambiente seguro.

EJF trabaja a nivel internacional para informar políticas e impulsar reformas sistémicas y duraderas para proteger nuestro medio ambiente y defender los derechos humanos. Investigamos y exponemos abusos y apoyamos a defensores ambientales, pueblos indígenas, comunidades y periodistas independientes en la primera línea de la injusticia ambiental. Nuestras campañas tienen como objetivo asegurar futuros pacíficos, equitativos y sostenibles.

EJF está comprometida a combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), así como los abusos de derechos humanos asociados en el sector pesquero.

Nuestros investigadores, analistas, cineastas y activistas trabajan junto a socios locales y defensores ambientales en todo el mundo.

Nuestro trabajo para garantizar la justicia ambiental tiene como objetivo proteger nuestro clima, océanos, bosques, humedales y vida silvestre a nivel global, y defender el derecho humano fundamental a un medio ambiente seguro, reconociendo que todos los demás derechos dependen de este.

Fundación registrada no. 1088128
info@ejfoundation.org | ejfoundation.org

Agradecimientos

Agradecemos de manera sincera a los pescadores y a los trabajadores de los buques calamareros de aguas distantes que han compartido sus testimonios con EJF. Este informe no habría sido posible sin su colaboración. Sus voces y las evidencias visuales que proporcionaron fueron fundamentales para revelar estas investigaciones y poner de manifiesto las injusticias que permanecen ocultas en el mar.

La EJF agradece el apoyo de la Paul M. Angell Family Foundation.

PAUL M. ANGELL
FAMILY FOUNDATION

Índice

Resumen ejecutivo	4
Hallazgos claves	6
Introducción	7
La creciente popularidad del calamar	9
El papel de China en el mercado mundial del calamar	12
Ciclos de auge y colapso	15
Vacíos en la gobernanza de las pesquerías globales de calamar	16
Motivos de preocupación en tres de las pesquerías de calamar más importantes a nivel mundial	18
El panorama regulatorio actual de la DWF	20
Reglamentos del Estado de abanderamiento	20
Deficiencias en la gobernanza de las OROP en el SEP y el NWIO	25
Principales tratados internacionales en vigor y sus posibles repercusiones	29
Hallazgos	31
Tamaño, dinámica y modus operandi de las tres pesquerías	31
Prevalencia de prácticas de pesca destructivas en las tres pesquerías de calamar	37
Prevalencia de abusos contra los derechos humanos en las tres pesquerías de calamar: una industria basada en la explotación	48
Prevalencia de abusos en la pesca y el trabajo en los tres Estados de abanderamiento	52
Una oportunidad para la coordinación multilateral	58
Análisis de mercado, ¿a dónde va todo este calamar?	59
Cómo el calamar entra en la cadena de suministro mundial de productos del mar	59
Cómo llegan los productos de alto riesgo a los principales mercados de consumo	63
Los controles de importación se ven obstaculizados por debilidades estructurales	65
Conclusión	66
Recomendaciones	68

Siglas y abreviaturas

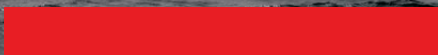
ABMT - instrumento de ordenación basado en zonas geográficas específicas
SIA - sistema de identificación automática
BBNJ - Acuerdo sobre la diversidad biológica marina fuera de las zonas de jurisdicción nacional, también conocido como Tratado de Alta Mar
BST - formación básica en seguridad
CALAMASUR - Comité para el Manejo Sustentable del Calamar Gigante del Pacífico Sur
CDFA - Asociación China de Pesquerías de Altura
CNFC - Corporación Nacional de Pesca de China
MCO - medida de conservación y ordenación
COFI - Comité de Pesca de la FAO
C188 - Convenio n.º 188 de la OIT sobre el trabajo en la pesca
CPPS - Comisión Permanente para el Pacífico Sur
CPUE - captura por unidad de esfuerzo (medida en kilogramos de productos del mar capturados por hora)
CTA - Acuerdo de Ciudad del Cabo

DWF - Pesca de altura
EIA - Evaluación de impacto ambiental
ZEE - Zona Económica Exclusiva
EJF - Environmental Justice Foundation
UE - Unión Europea
FAO - Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación
FIP - proyecto de mejora pesquera
FL - trabajo forzoso
GFW - Global Fishing Watch
OIT - Organización Internacional del Trabajo
OMI - Organización Marítima Internacional
IORA - Asociación de la Cuenca del Océano Índico
IOTC - Comisión del Atún del Océano Índico
Pesca INDNR - pesca ilegal, no declarada y no reglamentada
MARA - Ministerio de Agricultura y Asuntos Rurales de la República Popular China
SCV - seguimiento, control y vigilancia

MMSI - identidad de servicio móvil marítimo
AMP - área marina protegida
NPFC - Comisión de Pesca del Pacífico Norte
NWIO - océano Índico noroccidental
NWP - océano Pacífico noroccidental
PSMA - Acuerdo sobre Medidas del Estado del Puerto
OROP - Organización regional de ordenación pesquera
SEP - océano Pacífico suroriental
OROP-PS - Organización de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur
SWA - océano Atlántico sudoccidental
RU - Reino Unido
NU - Naciones Unidas
EE. UU. - Estados Unidos de América
VMS - sistema de monitoreo de buques
WCPFC - Comisión de Pesca del Pacífico Occidental y Central
OMC - Organización Mundial del Comercio



Resumen ejecutivo



Un buque potero con bandera china operando en el SWA en la primavera de 2025.

Las pesquerías de calamar no reguladas representan uno de los ejemplos más evidentes a nivel mundial de la escasa inversión de la industria pesquera global en transparencia, así como de su continuo fracaso en los esfuerzos por regular la pesca que se lleva a cabo fuera de las jurisdicciones nacionales. Este informe presenta un catálogo sobrecogedor de delitos ambientales y contra la vida silvestre, así como de graves violaciones de los derechos humanos y a las condiciones laborales en embarcaciones dedicadas a la pesca en altura (DWF) de calamares que operan en el noroeste del océano Índico, el sureste del Pacífico y el suroeste del Atlántico. Estas tres pesquerías, en conjunto, constituyen el 60 % de la producción mundial de calamares. Estas tres pesquerías se encuentran en una situación de vacío de gobernanza.

El conjunto de datos de investigación recopilado por la EJF en los últimos cinco años constituye una de las investigaciones más exhaustivas basadas en entrevistas sobre las condiciones en los buques DWF jamás realizadas. Se han llevado a cabo más de 350 entrevistas con pescadores indonesios y 80 con pescadores filipinos, quienes han compartido sus experiencias en 249 embarcaciones. Sus testimonios sobre el aleteo de tiburonesⁱ, la captura de megafauna vulnerable, el abuso físico y la explotación laboral evidencian un incumplimiento generalizado y persistente de los reglamentos del Estado de abanderamiento, así como de las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROP), e incluso de las normas internacionales.

La flota calamarera china ha atraído considerable atención, como es lógico, debido a su presencia predominante en alta mar y la magnitud de sus actividades pesqueras. Las entrevistas llevadas a cabo por la EJF evidencian resultados consistentemente peores en los buques de bandera china en prácticamente todos los aspectos, abarcando desde la violencia y la privación de salarios hasta la práctica del aleteo de tiburones y las muertes en el mar. Nuestros hallazgos indican que las operaciones en China han llegado a depender del mantenimiento de un statu quo poco transparente, en el cual la pesca ilegal y los abusos laborales se han consolidado como prácticas habituales en la industria. Esto debería ser motivo de considerable preocupación para todos los compradores de productos del mar que adquieren calamares, debido a la significativa integración del suministro de calamares de China en el mercado global.

Nuestras investigaciones también evidencian que las operaciones de estos buques calamareros DWF están protegidas por prácticas como el transbordo en alta mar, el cual fue reportada por el 97 % de los entrevistados. Estas transferencias facilitan el blanqueo de productos capturados de manera ilegal en las cadenas de suministro, al mismo tiempo que perpetúan los abusos a través de viajes de pesca significativamente más prolongados. Los hallazgos de la EJF indican que, a medida que un buque permanece más tiempo en el mar, las consecuencias tienden a ser más graves. Se observó un aumento significativo en la frecuencia de la violencia física y de la práctica de aleteo de tiburones en aquellos buques que estuvieron en el mar por un período superior a un año.

ⁱ La EJF define el aleteo de tiburones como la práctica de cercenar las aletas de un tiburón, frecuentemente mientras el animal aún se encuentra vivo, para posteriormente devolver su cuerpo al océano. Véase el Apéndice para acceder a la metodología completa.

Aunque las conclusiones de la EJF ofrecen una perspectiva sombría sobre el estado actual de los regímenes de gobernanza mundial en relación con la pesca de calamar y la pesca no regulada en general, se identifican alternativas viables para alcanzar una solución práctica. Es fundamental que los Estados de abanderamiento reconozcan de manera explícita los peligros asociados con la operación de buques calamareros DWF en pesquerías no reguladas. Asimismo, es necesario que estos Estados asuman compromisos claros para avanzar hacia soluciones multilaterales que permitan gestionar estas aguas no reguladas. Los compradores de productos del mar también deben afrontar la inevitable cuestión de si merece la pena correr el riesgo para su reputación al seguir comprando productos de dichas flotas, lo que presionaría a los operadores DWF para que tomen medidas.

Los gobiernos deben colaborar a través de negociaciones multilaterales para abordar los factores subyacentes que obstaculizan la capacidad de las OROP y de los organismos intergubernamentales existentes para tratar las causas fundamentales de la pesca INDNR, así como los abusos laborales en las pesquerías de calamar a nivel global. Se sugiere la formación de coaliciones regionales con el propósito de promover nuevas herramientas de ordenación basadas en zonas, así como explorar innovaciones mediante mecanismos como el Tratado de Alta Mar (BBNJ, por sus siglas en inglés), que entró en

vigor en enero de 2026, o el Acuerdo sobre Subvenciones a la Pesca. Estas acciones permitirían ejercer presión sobre las flotas que no cumplen con la normativa para que realicen los cambios necesarios.

Paralelamente, los gobiernos deben esforzarse por mejorar la transparencia en todos los niveles de las cadenas de suministro globales de calamar. Se insta a los gobiernos a que respalden e implementen los principios de bajo o cero costes establecidos en la Carta Mundial para la Transparencia Pesquera, considerándolos como la medida más relevante y efectiva para abordar el secretismo y la opacidad de la pesca no regulada, tal como ha evidenciado las investigaciones de la EJF.

En la base de las tres pesquerías analizadas en este informe se identifica una crisis regulatoria evidente. Durante varias décadas, la complacencia, la negligencia y la falta de inversión han propiciado que el trabajo forzoso, la degradación del medio ambiente y la evasión sistemática de las normativas se consoliden en tres océanos principales. Hasta ahora, la distancia entre estos buques y los mercados a los cuales abastecen ha funcionado como una tapadera. Este informe tiene como objetivo corregir dicha deficiencia.

Así es como opera la flota mundial calamarera en ausencia de supervisión.



Equipos de iluminación en un buque chino de cerco con luz operando en el océano Índico noroccidental.

Hallazgos claves

- Los calamares capturados en tan solo tres pesquerías no reguladas constituyen aproximadamente el 60 % del suministro global. A pesar de su relevancia económica, la actividad pesquera enfrenta un abandono crónico por parte de los estados de abanderamiento, así como una carencia de esfuerzos multilaterales significativos destinados a mejorar la supervisión.
- Las investigaciones realizadas por la EJF evidencian que los vacíos de gobernanza en los océanos Índico noroccidental, Atlántico sudoccidental y Pacífico sudeste están propiciando prácticas de pesca desenfrenada y destructivaⁱⁱ, así como graves violaciones de los derechos humanos.
- La EJF llevó a cabo entrevistas con más de 430 pescadores de Indonesia y Filipinas, quienes habían trabajado en 249 buques DWF dedicados a la pesca de calamar. El 70 % de estos buques registraban bandera china, el 16 % bandera de Taiwán y el 14 % bandera de Corea del Sur.
- Los pescadores que trabajaban en la flota china indicaron que los abusos que experimentaban eran sistemáticamente más graves que los sufridos en buques con bandera surcoreana o taiwanesa. Se afirmó que el 60 % de los buques chinos se dedicaban al aleteo de tiburones, el 53 % a la captura de megafauna vulnerable y el 18 % a la pesca no autorizada.
- Las tasas de aleteo de tiburones en embarcaciones chinas eran 7 veces superiores a las registradas en buques coreanos y 3,4 veces superiores a las observadas en buques taiwaneses.
- La flota china recibió la calificación más baja en lo que respecta a las condiciones de vida y trabajo a bordo, con más del 92 % de los entrevistados informando sobre al menos siete indicadores de trabajo forzoso durante su permanencia en el barco. Esto se compara con el 82 % correspondiente a los buques taiwaneses y el 16 % para los buques surcoreanos.
- El océano Índico noroccidental destaca como la zona de pesca más destructiva del estudio. El 62 % de las embarcaciones practicaban el aleteo de tiburones, mientras que el 66 % capturaban megafauna vulnerable, que incluye delfines, tortugas y tiburones ballena.
- Se ha constatado también que los pesqueros de cerco luminoso en el océano Índico noroccidental capturan decenas de toneladas de atún diariamente, a pesar de que su objetivo aparente es la pesca de calamar y de no estar registrados en la OROP correspondiente.
- La existencia de trabajo forzoso se considera un criterio de referencia para el empleo en los buques calamareros DWF. En este contexto, se ha observado que 152 buques de origen chino, lo que representa el 87 % de nuestra muestra, exhiben entre 8 y 12 indicadores de trabajo forzoso a bordo.
- Se registraron 25 muertes en 20 embarcaciones. Todos ellos estaban abanderados en China.
- Se sospecha que al menos nueve muertes, lo que representa el 36 % del total, fueron atribuibles al beriberi, una enfermedad causada por una deficiencia severa de tiamina (vitamina B1). Esta condición era común en los barcos mercantes y de la armada durante el siglo XIX¹.
- El transbordo en alta mar se ha convertido en una práctica pesquera casi universal entre los buques calamareros. El 97 % de los 431 pescadores encuestados por EJF manifestó que sus embarcaciones transbordaban la pesca en alta mar en lugar de descargarla en puerto.
- Las tasas de aleteo de tiburones aumentaron un 143 % dependiendo de si un buque estuvo en el mar por un periodo inferior a seis meses o si estuvo en el mar entre 13 y 24 meses. La captura de cualquier megafauna vulnerable también experimentó un incremento del 140 % bajo estos parámetros.
- La duración de las jornadas de pesca se identificó como el factor que evidenció una relación más estrecha con la prevalencia de abusos laborales. Los pescadores que permanecieron en el mar durante un periodo superior a 24 meses registraron tasas de violencia física del 67 %, en contraste con el 17 % observado en los viajes que tuvieron una duración inferior a seis meses.
- La precisión de los informes sobre las capturas de calamar proporcionados por la FAO está empeorando, como lo demuestra el aumento en la proporción de desembarques de calamar notificados que no se asocian a una especie específica, la cual ha crecido del 25 % en 2002 al 33 % en 2023².
- El número de buques frigoríficos con bandera china dedicados al transbordo marítimo de productos del mar ha aumentado de 15 embarcaciones en 2020 a 58 en 2025, lo que representa un aumento del 287 %.
- Entre los años 2020 y 2024, China se posicionó como el principal exportador mundial de calamares y sepias, abarcando aproximadamente el 27 % de las exportaciones globales³.
- En lo que respecta a las importaciones, la UE se posicionó como el principal mercado mundial de calamares y sepias durante el mismo periodo, representando aproximadamente el 29 % de las importaciones globales.

ⁱⁱ Véase el Apéndice para obtener la definición.



Un arrastrero de bandera china es avistado operando en el Atlántico Sudoccidental flanqueado por un buque patrulla de la Guardia Costera argentina.

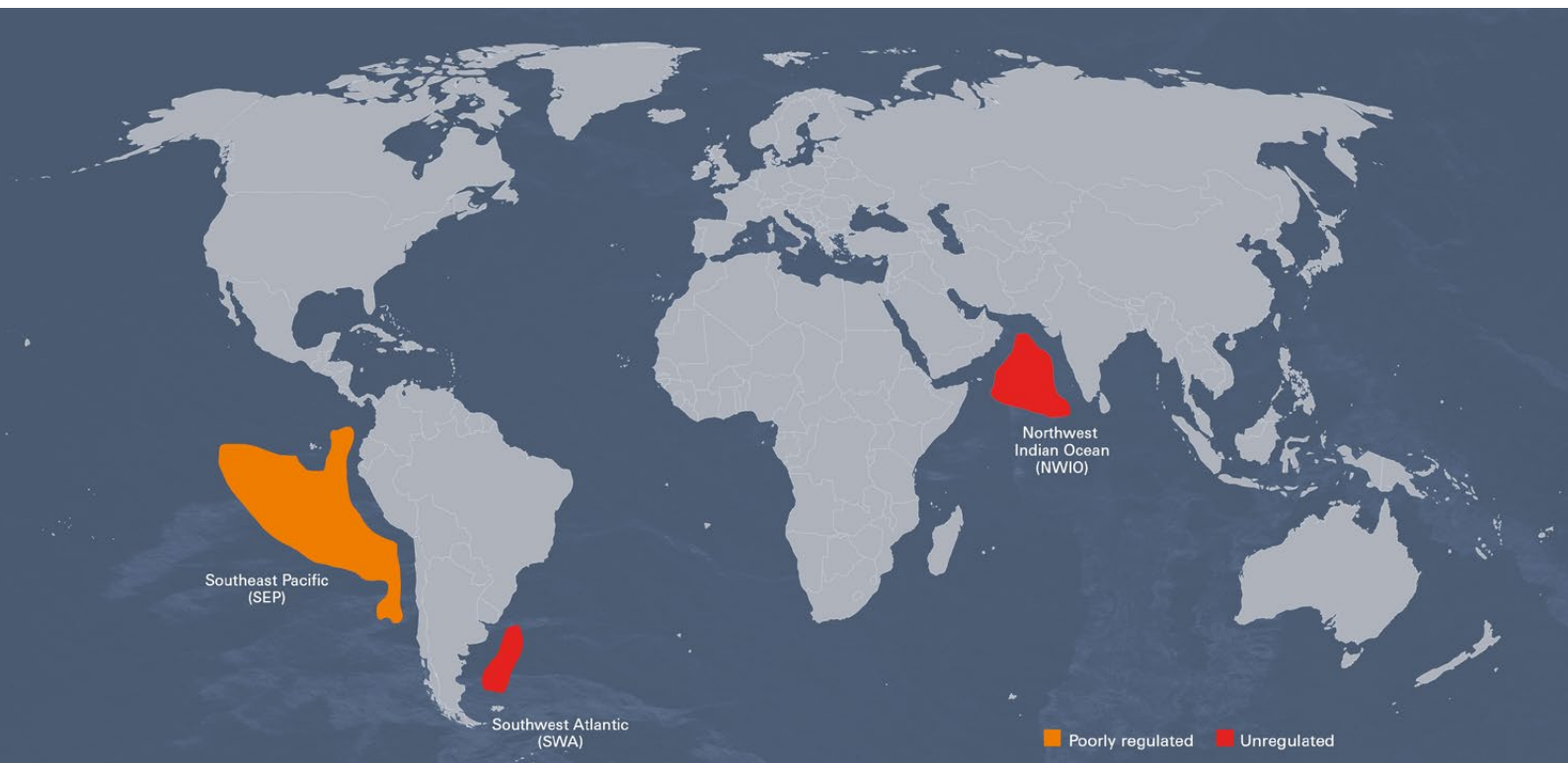


Introducción

En menos de una generación, el calamar ha evolucionado de ser una especialidad regional a convertirse en un producto básico a nivel mundial, con un valor estimado de 12.700 millones de dólares estadounidenses en el año 2025 y con una proyección de 18.400 millones de dólares estadounidenses para el año 2035⁴. En el año 2024, únicamente seis mercados —la Unión Europea, China, Corea del Sur, Tailandia, Malasia y Estados Unidos— realizaron importaciones conjuntas de calamares y sepias por un valor que superó los 9.000 millones de dólares estadounidenses, lo que equivale aproximadamente al 70 % del comercio mundial⁵.

De las aproximadamente 290 especies de calamares identificadas, únicamente entre 30 y 40 poseen un valor comercial significativo⁶. Un pequeño número de estas especies, capturadas en tan solo tres regiones oceánicas

principales, constituyen la mayor parte del suministro total a nivel mundial. A diferencia del atún, cuya pesca está gestionada a nivel mundial por una red de cinco grandes organizaciones regionales de ordenación pesquera (OROP), que cuentan con registros de buques, sistemas de documentación de capturas y programas de observadores, el calamar se encuentra prácticamente excluido de la estructura regulatoria que rige otras pesquerías pelágicas de alto valor comparables⁷. Dos de las tres pesquerías analizadas en este informe carecen de una OROP con competencia sobre el calamar. La tercera cuenta con una OROP que, más de una década después de su establecimiento, no ha adoptado ninguna medida de conservación y gestión (MCO) para la especie⁸. El resultado es un vacío regulatorio que los principales Estados de abanderamiento DWF del mundo han aprovechado de manera decisiva.



Mapa que ilustra las tres pesquerías de calamar que se han analizado en el presente informe.

Este informe se centra en tres pesquerías que, en conjunto, suministran aproximadamente el 60 % de la captura mundial de calamar⁹. Estas son las zonas del Atlántico sudoccidental (SWA) que albergan la pesquería de la pota argentina (*Illex argentinus*), la cual representa por sí sola aproximadamente el 14 % de las capturas mundiales de calamar. En el Pacífico sudeste (SEP) el calamar gigante (*Dosidicus gigas*) constituye el 42 % de las capturas. Por otro lado, en el océano Índico noroccidental (NWIO), la pesquería de la pota cárdena (*Sthenoteuthis oualaniensis*) ha experimentado un crecimiento explosivo en la última década, a pesar de que los datos oficiales de captura son prácticamente inexistentes¹⁰. Las tres pesquerías operan en aguas donde no se cuenta con un régimen multilateral eficaz para la gestión del calamar. En este contexto, se observa que las tres están dominadas por buques DWF con bandera china, aunque Taiwán y Corea del Sur también mantienen flotas significativas en el SWA.

La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) define la pesca no reglamentada como las actividades pesqueras 1) “en la zona de aplicación de una organización regional de ordenación pesquera pertinente que son realizadas por buques sin nacionalidad, o por aquellos que enarbolan el pabellón de un Estado que no es parte de dicha organización, o por una entidad pesquera, de una manera que no es compatible con las medidas de conservación y ordenación de dicha organización o las contraviene”; o 2) “en zonas o para poblaciones de peces en relación con las cuales no existan medidas de conservación u ordenación aplicables y cuando dichas actividades pesqueras se lleven a cabo de manera incompatible con las responsabilidades de los Estados en materia de conservación de los recursos marinos vivos con arreglo al derecho internacional”¹¹. Ambas definiciones son relevantes para este informe; sin embargo, la segunda se aplica de manera más directa a las actividades de las flotas en las pesquerías de calamar del SWA, SEP y NWIO.

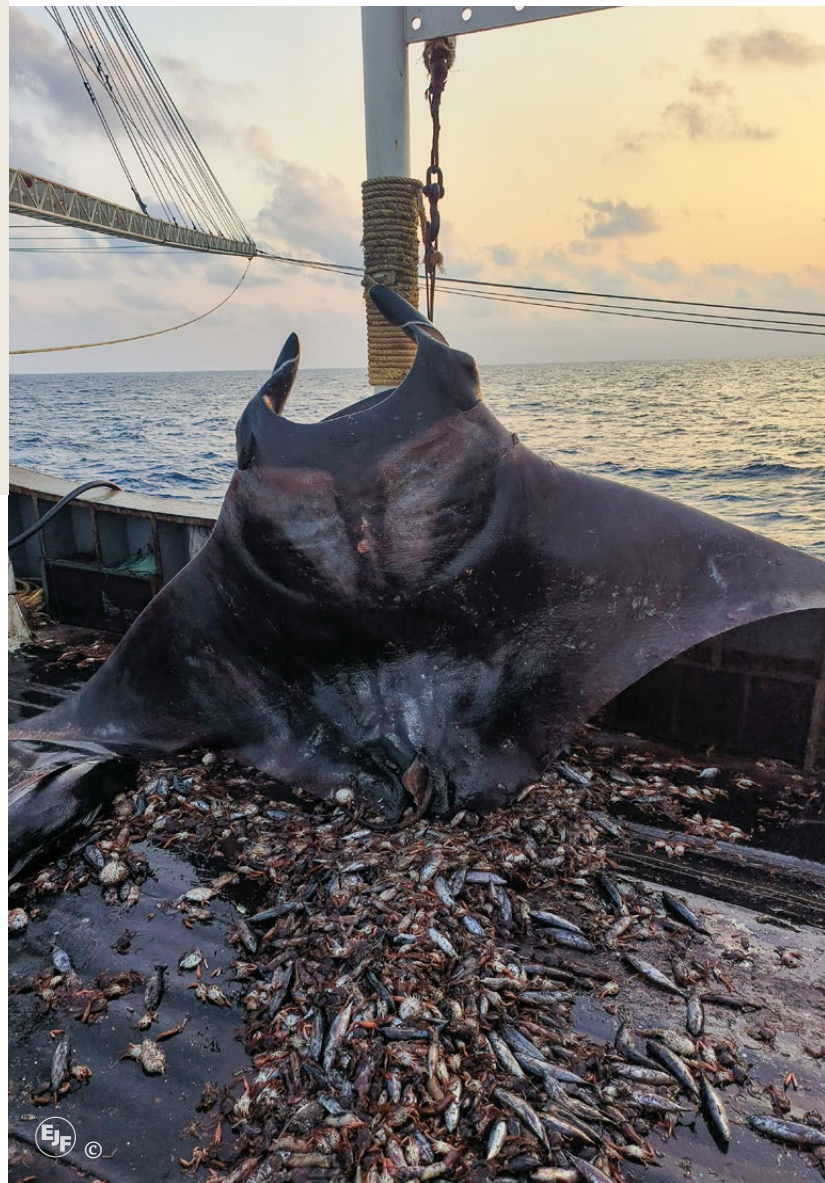
Las investigaciones realizadas por la EJF en estas tres pesquerías documentan las consecuencias prácticas de operar en aguas no reguladas, tales como el aleteo de tiburones, la matanza de delfines, tiburones ballena, mantarrayas y tortugas marinas, la captura incidental de atún a gran escala no declarada y un catálogo de indicadores relacionados con el trabajo forzoso que incluyen violencia física, servidumbre por deudas, retención de documentos y al menos 25 muertes en el mar, todas ocurridas en buques con bandera china. Estos estudios evidencian que las pesquerías que carecen de una supervisión efectiva a nivel del Estado de abanderamiento o en un marco multilateral presentan prácticas abusivas que se manifiestan más como normas operativas que como situaciones aisladas.

Este informe presenta un análisis de los contextos de mercado y biológicos que impulsan la rápida expansión de la pesca mundial de calamar. Asimismo, se examina el panorama regulatorio en los tres principales estados de abanderamiento y las OROP. Se incluyen nuevos hallazgos de la investigación llevadas a cabo por la EJF en el NWIO, así como un análisis comparativo de los abusos pesqueros y laborales en las tres pesquerías y los tres estados de abanderamiento responsables. También se aborda el papel del transbordo en alta mar en el mantenimiento y ocultación de estas operaciones, y se identifican las vías multilaterales a través de las cuales se podría comenzar a cerrar el vacío de gobernanza.

El informe finaliza con recomendaciones dirigidas a la acción a nivel nacional y multilateral, enfocadas en el apoyo y la implementación de la Carta Mundial para la Transparencia Pesquera¹². Asimismo, se expone una vía multilateral que los países ribereños, que enfrentan situaciones similares debido a la pesca ilegal de calamar en sus aguas cercanas, deberían considerar con atención.

Para obtener información detallada sobre la metodología empleada en las investigaciones de la EJF, véase el Apéndice.

Una gran raya mobula — posiblemente una manta raya — capturada por un buque chino de cerco con luz operando en el océano Índico noroccidental.



La creciente popularidad del calamar



Artes de pesca con potera al amanecer en el NWIO.

Se han propuesto diversas teorías para explicar el notable aumento tanto del esfuerzo pesquero como del interés del mercado por los cefalópodos, que incluyen calamares, sepias y pulpos, en los últimos años. Un estudio ha revelado que la diversidad de especies de cefalópodos que habitan tanto en las proximidades del fondo marino, conocidas como especies demersales, como en aguas abiertas, denominadas pelágicas, ha experimentado un incremento en los últimos 60 años¹³. Esto puede atribuirse a las condiciones ambientales en constante cambio, tales como el incremento de la temperatura del océano y la aceleración de los ciclos de vida de los cefalópodos, así como el agotamiento progresivo de las especies de peces depredadores más grandes, incluyendo el atún y especies afines, que se alimentan de calamares. En la actualidad, más del 35 % de las poblaciones de peces a nivel mundial se clasifican como sobreexplotadas, y la proporción de estas poblaciones sobreexplotadas aumenta aproximadamente un 1 % anualmente¹⁴. Ya en 1998, los investigadores comenzaron a argumentar que esta "pesca descendente" de los niveles tróficos de los ecosistemas marinos estaba

generando un espacio ecológico que permitía la expansión de los cefalópodos y de las especies de peces situadas en niveles tróficos inferiores¹⁵.

Posteriormente, las flotas pesqueras han cambiado sus especies objetivo, centrándose en el calamar, los invertebrados de menor tamaño y otras especies de peces para mantener sus volúmenes de captura y sus beneficios¹⁶. A nivel mundial, esto se ha traducido en un incremento sostenido en las capturas de calamar, según lo documentado por el sistema de información FishStatJ de la FAO¹⁷. Los desembarques aumentaron de 2.314.386,75 toneladas en el año 2016 a 2.926.156 toneladas en el año 2023, lo que representa un aumento del 26 %. En 2023, 10 categorías de especies constituyeron el 98,6 % del total de las capturas de calamar. De estos, el 41,9 % correspondía a calamares gigantes, el 13,7 % eran potas argentinas y el 20,4 % comprendían diversas especies de calamares que no se clasifican en ninguna otra categoría (NEI).

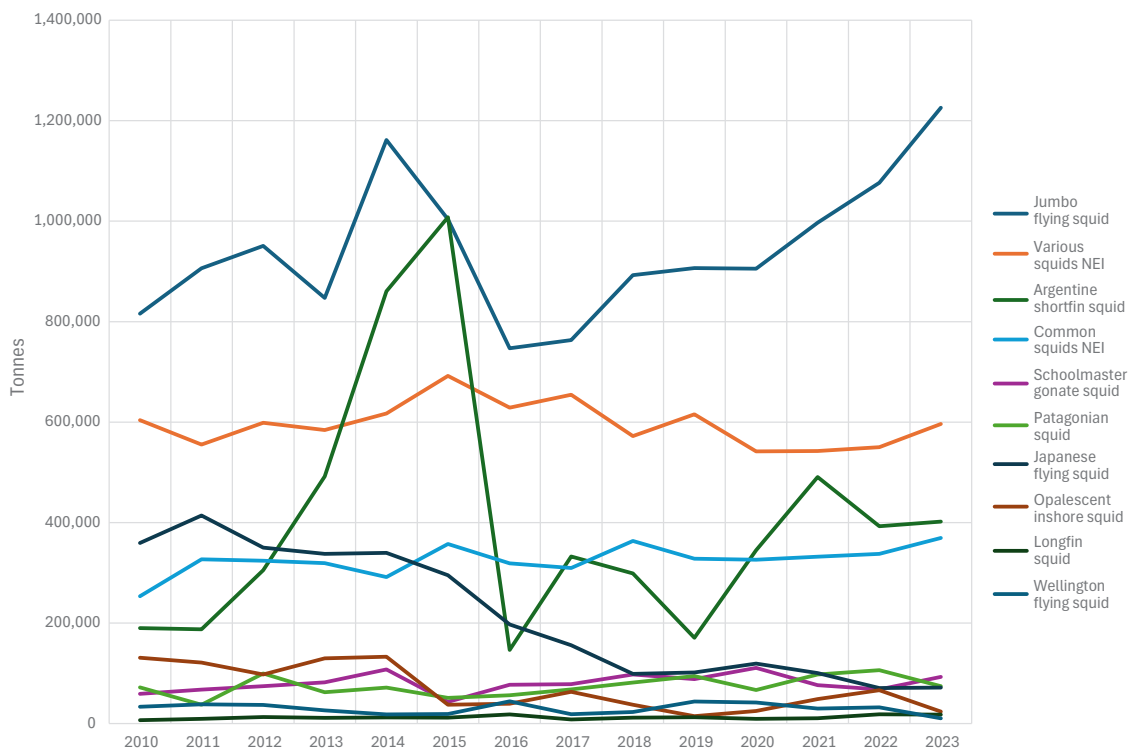


Gráfico 1: Este gráfico ilustra las 10 principales especies de calamar y las capturas registradas entre los años 2010 y 2023. El gráfico indica que dos especies, el calamar gigante y la pota argentina, experimentaron significativos descensos en 2015 y 2016, respectivamente.

La proporción de capturas de calamar notificadas a la FAO que se clasifican como "no incluida en otra parte" ha aumentado del 25 % en el año 2002 al 33 % en 2023¹⁸.

A pesar de que la pota cárdena representa una especie de gran relevancia económica en el NWIO y en toda la región del Indo-Pacífico, no dispone de una categorización específica por parte de la FAO. Por el contrario, se clasifica dentro de la categoría general de "Diversos calamares NEI (no incluidos en otra parte)".

En el pasado, se ha llevado a cabo esta práctica con el fin de asegurar que las especies de calamar de mayor relevancia económica, tales como la pota argentina y el calamar gigante, reciban prioridad en la recopilación de datos. No obstante, a medida que las flotas pesqueras han crecido y han buscado nuevos caladeros y especies, la reclasificación de las especies que anteriormente se encontraban agrupadas no ha avanzado a la misma velocidad e incluso ha experimentado un deterioro. En el año 2002, el porcentaje de capturas de calamar clasificadas como "no incluidas en otra parte" constituía el 25 % de los desembarques declarados¹⁹. De acuerdo con los datos más recientes de la FAO en 2023, esta cifra representa el 33 % de los desembarques declarados.



Un delfín yace muerto entre miles de calamares capturados por un buque de cerco con luz en el océano Índico noroccidental.

Tabla 1: En 2023, diez categorías de especies constituyeron el 98,6 % del total de las capturas de calamar. En verde se destacan las tres especies, las flotas DWF y las pesquerías en las que se centra la investigación de la EJF: calamar gigante (SEP), pota argentina (SWA) y diversos calamares NEI en el océano Índico occidental (NWIO). Las flotas DWF que investiga la EJF operan en estas tres pesquerías junto con las flotas de los Estados ribereños, que representan una parte significativa del resto. Al sumar las capturas de todos los estados de abanderamiento que operan en cada una de estas zonas, el SEP, el SWA y el NWIO representan en conjunto aproximadamente el 60 % de todos los desembarques mundiales de calamar declarados.

Estado de abanderamiento principal	Especie de calamar	Zona de pesca de la FAO	Toneladas (2023)	% de la captura total de calamares	% de aumento desde 2016
Perú	Calamar gigante	Pacífico, sureste	621.925,05	21,3 %	92 %
China	Calamar gigante	Pacífico, sureste	494.000	16,9 %	121 %
Chile	Calamar gigante	Pacífico, sureste	105.197	3,6 %	-42 %
Argentina	Pota argentina	Atlántico, suroeste	153.284	5,2 %	156 %
China	Pota argentina	Atlántico, suroeste	128.000	4,4 %	86 %
Corea del Sur	Pota argentina	Atlántico, suroeste	52.165	1,8 %	250 %*
Taiwán	Pota argentina	Atlántico, suroeste	38.955	1,3 %	203 %
India	Diversos calamares NEI	Océano Índico, occidental	101.849,29	3,5 %	4 %
China	Diversos calamares NEI	Océano Índico, occidental	41.000	1,4 %	219 %*
Otros pabellones	Diversos calamares NEI	Áreas múltiples	453.392,05	15,5 %	-13 %
Otros pabellones	Pota argentina	Atlántico, suroeste	29.255,86	1,0 %	531 %
Otros pabellones	Calamar gigante	Pacífico, sureste	4.669,36	0,2 %	124 %
Otros pabellones	Otras especies (calamar común, etc.)	Áreas múltiples	660.161,37	22,6 %	-12 %
Total general:			2.926.156,12	-	26 %

* Las estadísticas de % de aumento para Corea del Sur (pota argentina) son de 2017, ya que 2016 fue el año de uno de los mayores colapsos en las capturas totales de pota argentina. Las cifras de China (diversas especies de calamares) también corresponden a 2017, año en que China comenzó a informar sobre las capturas de esta pesquería.

Se prevé que el mercado mundial del calamar crezca a una tasa de crecimiento anual compuesta (TCAC) del 3,8 % hasta 2035, alcanzando 18.400 millones de dólares estadounidenses²⁰. Esto es comparable a las previsiones de crecimiento que son: atún 3,2-3,5 % (con una valoración de mercado de 57-61 mil millones de dólares para 2035)^{21/22}, sardinas enlatadas 2,74 % (13.930 millones de dólares)²³, anchoas enlatadas 3,5 % (11.400 millones de dólares)²⁴ y ligeramente por debajo de la caballa 5,31 % (17.450 millones de dólares)²⁵. El crecimiento demográfico en países de ingresos bajos y medios contribuye a este aumento de la demanda. Asimismo, se reconoce a nivel mundial los beneficios para la salud asociados al consumo de calamares, los cuales son bajos en grasas, altos en proteínas y ricos en ácidos grasos omega-3, vitamina B12 y selenio²⁶.

Tabla 2: Tasas de crecimiento anual compuesto (TCAC) del calamar proyectadas desde 2025 hasta 2035 en los principales mercados.

Mercado principal	TCAC (% desde 2025 a 2035) ²⁷
China	5,1%
India	4,8%
Alemania	4,4%
Francia	4,0%
RU	3,6%
UE	3,5%
EE. UU.	3,2%

Las tendencias de consumo de calamar a nivel mundial evidencian también un aumento en el interés y la demanda por los productos derivados del calamar. Su popularidad creciente llevó incluso a que *The New York Times*, en 2014, lanzará su índice, acertadamente llamado "Índice de Calamares Fritos", con el propósito de trazar un mapa del aumento histórico del interés por los platos de calamar en los menús de los restaurantes estadounidenses²⁸. En el año 2014, los calamares figuraban en aproximadamente el 35 % de los menús de los restaurantes en Estados Unidos²⁹. Simultáneamente, la demanda ha experimentado un notable incremento en la región de Asia-Pacífico, la cual representa actualmente alrededor del 61 % del consumo mundial de calamar^{30/31}.

La UE, China, la República de Corea, Tailandia, Malasia y EE. UU. representaron el 70 % del total de las importaciones de calamares y sepias en el año 2024³².

El papel de China en el mercado mundial del calamar

En la actualidad, los buques pesqueros de altura chinos constituyen aproximadamente el 92 % de todo el esfuerzo de pesca de calamar en aguas distantes, utilizando señuelos luminosos, según los datos del SIA, y representan el 33 % del volumen total de capturas de calamar a nivel mundial.³³

En el año 2023, China es responsable de entre el 50 % y el 70 % de todos los calamares capturados en aguas internacionales^{34/35}. En la actualidad, los buques chinos constituyen aproximadamente el 92 % del total del esfuerzo de pesca de calamar en aguas distantes, utilizando para ello señuelos luminosos, según lo indicado por el SIA³⁶.

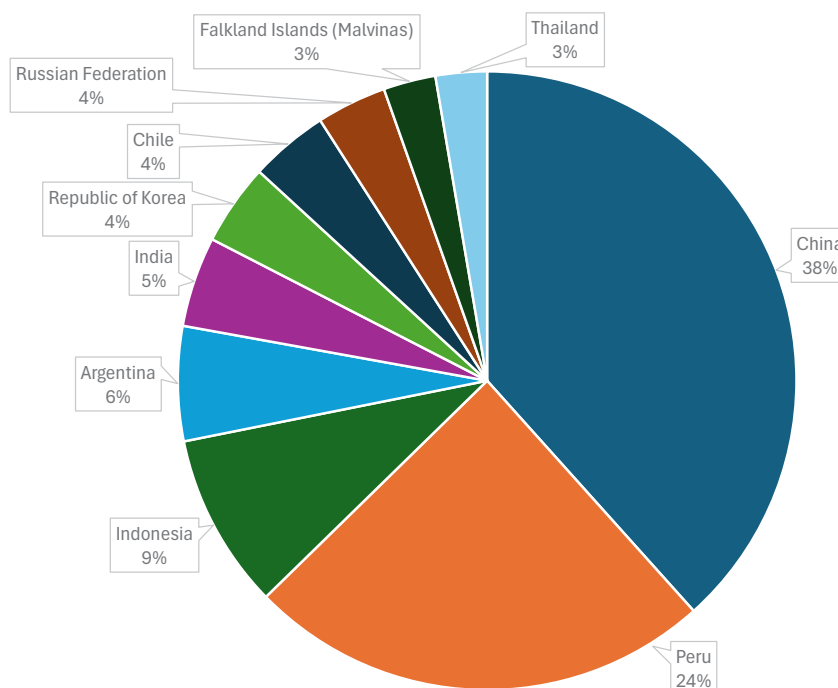


Figura 2: Los 10 Estados de pabellón más significativos por tonelaje de desembarques de calamar declarados a la FAO (2023).



Caption: Los pescadores preparan las artes de pesca en un buque potero que opera en el Atlántico sudoccidental.

Aunque el calamar es un ingrediente tradicional en la gastronomía china, la magnitud de esta operación indica una lógica diferente. La pesca se considera un elemento de una estrategia industrial más amplia de acumulación dirigida por el Estado, en la cual el calamar y otros productos del mar son considerados materias primas que se transportan de regreso a China para su transformación y reexportación³⁷. Ya en 2013, aproximadamente el 54 % de las capturas DWF de China eran transportadas de regreso a China, y una parte considerable de estas capturas estaba destinada a la reexportación³⁸.

Las pesquerías industriales de calamar emplean una variedad de artes de pesca; sin embargo, los métodos predominantes comparten tres características: operan durante la noche, utilizan luces artificiales de alta potencia para congregarse a los calamares en la superficie y recogen la pesca con máquinas de pesca equipadas con señuelos, así

como redes de inmersión o redes de caída³⁹. Estos métodos se conocen colectivamente como "métodos de señuelo luminoso" y las luces que producen son visibles en las imágenes satelitales capturadas desde el espacio.

La importancia central de China en el mercado mundial del calamar se manifiesta también en su consolidación como el principal determinante de los precios de este producto. El "Índice de Precios del Calamar de Aguas Distantes"⁴⁰ — lanzado en 2019 — publica datos detallados sobre los precios de las principales pesquerías de calamar a nivel mundial, incluyendo aquellas del SWA, SEP, noroeste del Pacífico (NWP) y NWIO. El índice actúa como precio de referencia para el calamar procedente de estas regiones. Esto evidencia que los precios del calamar han experimentado un incremento promedio del 57 % desde 2020 en estas cuatro pesquerías, independientemente de la zona de pesca o la especie.

A Según el "Índice de Precios del Calamar de Aguas Distantes" de China, los precios del calamar en cuatro de las principales pesquerías de calamar del mundo han experimentado un incremento promedio del 57 % desde el año 2020⁴¹.

Las implicaciones de tratar el calamar como materia prima para su transformación son relevantes para la trazabilidad. Cuando el calamar se trata como un insumo industrial, destinado a ser mezclado o incorporado en productos del mar o piensos para acuicultura, la cadena de suministro puede volverse tan compleja que se elimina cualquier mecanismo de trazabilidad relacionado con la especie, el barco y el océano de origen. Un estudio revisado por pares, llevado a cabo en 2026, analizó 198 productos de calamar en Bruselas y Milán. Los resultados revelaron que el 49 % de dichos productos no ofrecía información relevante sobre la especie o el lugar de captura. Además, las pruebas de ADN revelaron un etiquetado incorrecto en un porcentaje que oscilaba entre el 13 % y el 30 % de los productos restantes⁴².

La tecnología de transformación china ha desempeñado un papel fundamental en esta dinámica. Históricamente, ciertas especies, como la pota cárdena del NWIO, han sido clasificadas como productos de calidad inferior, debido a su sabor excesivamente ácido y a su elevado contenido de formaldehído natural, lo cual puede ocasionar una textura más dura.^{43 /44 /45} Estas limitaciones en la calidad resultaron en que, durante décadas, los calamares gigantes y la pota cárdena fueran rechazadas por los mercados de alta gama o transformados exclusivamente para las categorías de productos de menor valor⁴⁶.

Los esfuerzos de investigación sostenidos de China han logrado superar de manera significativa estas limitaciones. Los investigadores del Centro de Investigación Oceánica de la Universidad de Zhejiang, ubicado en Zhoushan, que es el principal centro de transformación de calamares de China, han desarrollado métodos para ablandar la carne de calamar gigante mediante el uso de tratamiento ultrasónico⁴⁷. Los investigadores de la Universidad Oceánica de Zhejiang, ubicada también en Zhoushan, han desarrollado métodos para suprimir o eliminar el formaldehído de los productos terminados^{48 /49}. Una patente china (CN1788618A) titulada "Método para controlar la producción de formaldehído durante la transformación de calamares" expone la aplicación industrial de dichas técnicas⁵⁰. La relevancia comercial de estos avances en la transformación radica en su capacidad para sustituir comercialmente especies que anteriormente eran rechazadas por otras de calidad superior.



Bandejas de calamares capturados en el NWIO por un pesquero de cerco luminoso con bandera china.

Esta combinación de dominio chino en la flota, así como en la transformación y seguimiento de precios, implica que la influencia de China se ha expandido ahora a todos los nodos fundamentales de la cadena de suministro global del calamar. China capta, transforma y publica el precio de referencia que rige las operaciones del resto del mercado. Para el consumidor, el resultado es una erosión casi total de la trazabilidad en la cadena de suministro. El predominio de los buques con bandera china en las pesquerías de calamar que no están reguladas de manera efectiva conlleva a que los compradores finales dispongan de un poder de negociación limitado respecto a los buques en su cadena de suministro.

Ciclos de auge y colapso



Dos miembros de la tripulación posando con un calamar gigante a bordo. Según los informes, el buque operaba en el SEP.

La velocidad de crecimiento y la tasa de reproducción de los calamares son singulares en comparación con otras especies de productos de mar de interés comercial. La mayoría de las especies de calamares tienen una esperanza de vida que oscila entre uno y dos años, y sus ciclos reproductivos y de desove son altamente sensibles a las variaciones en su entorno local⁵¹. Por ejemplo, las variaciones en la salinidad del océano, los niveles de oxígeno, la temperatura o las corrientes pueden influir en el éxito reproductivo⁵². Cuando las condiciones son propicias, esto puede resultar en un "auge" demográfico. No obstante, también es posible que ocurra lo contrario, lo que daría lugar a un "colapso" demográfico. Esto ha llevado a ciertos investigadores a referirse a los calamares como "centinelas de respuesta rápida ante el cambio ambiental"⁵³. Este "ritmo biológico" en respuesta a los cambios ambientales naturales constituye un aspecto de la versatilidad del calamar, ya que reduce el número de individuos reclutados o disminuye el tamaño de los mismos en respuesta a condiciones menos favorables.

No obstante, cuando este instinto de supervivencia interactúa con la pesca industrializada de calamares, puede ocasionar una presión excesiva sobre las poblaciones de calamares. La sobrepesca contribuye a superar el umbral que puede resultar en el colapso de la población⁵⁴. Esto ya ha ocasionado graves colapsos poblacionales en diversas pesquerías de calamar de relevancia económica, incluyendo la pesca de pota norteña en el Atlántico

noroccidental durante las décadas de 1970 y 1980, así como la pesca de calamar gigante mexicano a mediados de la década de 2010^{55/56/57}.

Estos ciclos de auge y colapso se evidencian en las capturas globales de calamar a lo largo de los años, con un incremento de aproximadamente el 25 % en 2014, seguido de una notable disminución del 35 % en 2016⁵⁸. Las dos especies principales, la pota argentina y el calamar gigante, constituyeron el 69,1 % y el 20,8 % respectivamente del descenso registrado en 2016, lo que evidencia la considerable influencia que ejercen estas especies en relación con las capturas globales de calamar.

Entre los años 2015 y 2016, las capturas de calamar experimentaron una disminución, alcanzando un total histórico de 1,23 millones de toneladas. De esta cifra, el 69 % se atribuyó a la reducción en las capturas de pota argentina, mientras que el 21 % correspondió a la disminución de las capturas de calamar gigante⁵⁹.

Las repercusiones de esta disminución drástica en las capturas trascienden los evidentes impactos ecológicos. En 2016, por ejemplo, la reducción de las capturas también provocó una considerable volatilidad en los precios del calamar a nivel mundial. En China, los precios experimentaron un incremento del 30 % interanual, mientras que en Argentina los precios de la pota argentina aumentaron un 35 % entre enero y junio de 2016⁶⁰. Los intereses económicos en juego para los países que dependen del calamar son significativos. Según las cifras proporcionadas por las autoridades de las Islas Malvinas, la actividad pesquera del calamar ha generado un valor de 2.510 millones de dólares estadounidenses entre los años 2014 y 2023, lo cual representa el 36,6 % del producto interno bruto (PIB) del archipiélago⁶¹.

La disminución de las capturas, ya sea como resultado de la reducción del desove o por el menor tamaño de los calamares, puede impactar también las operaciones de los buques pesqueros. Esto obligaría a los pescadores a permanecer en el mar y a realizar actividades de pesca durante períodos de tiempo más prolongados para lograr la misma cantidad de captura que anteriormente. Esto puede resultar en un aumento de las horas de trabajo de las tripulaciones, incrementar los costes laborales de los operarios y, además, aumentar los riesgos de accidentes operativos como consecuencia de la sobrecarga de trabajo de la tripulación. Los pescadores artesanales de Perú, por ejemplo, han comunicado que sus viajes de pesca, que anteriormente tenían una duración de entre 1 y 3 días, ahora suelen extenderse por más de 5 días y, en ocasiones, superan los 16 días⁶².



Un pesquero de cerco luminoso en el NWIO.

Esta correlación entre la disminución de las capturas y el deterioro de las condiciones de vida y de trabajo ha sido debidamente documentada por las investigaciones de la EJF a nivel global. Estos estudios han demostrado de manera sistemática que los pescadores experimentan dificultades tanto por la disminución de sus salarios como por el aumento en la duración de sus jornadas laborales, así como por otras formas de explotación laboral, cuando las actividades de pesca se alargan y requieren un mayor esfuerzo^{63/64}.

La comparación de las pesquerías del SWA, SEP y NWIO desde una perspectiva estrictamente económica presenta dificultades debido a las diferencias estructurales que caracterizan a las flotas. En las zonas del SWA y SEP predominan los buques poteros industriales, así como flotas artesanales latinoamericanas en Perú y Chile, que se especializan en la captura del calamar gigante mediante el uso de artes de pesca con poteras. En contraste, en el NWIO predominan los pesqueros de cerco luminoso de bandera china, un método de pesca caracterizado por su indiscriminación y alta intensidad, el cual se examinará en mayor profundidad en las secciones posteriores de este informe. Asimismo, se encuentran flotas costeras de arrastre de la India, Pakistán y Omán, que operan en proximidad a la costa y emplean artes de pesca menos avanzadas⁶⁵. Las implicaciones de estas diferencias estructurales se evidencian en el análisis comparativo que se expone en el resto del informe.

Vacíos en la gobernanza de las pesquerías globales de calamar

La persistente falta de una gobernanza eficaz en las pesquerías de calamar más importantes del mundo desde el punto de vista comercial genera riesgos crecientes para las poblaciones de calamar, la seguridad alimentaria de las comunidades costeras que dependen de estas y la estabilidad a largo plazo de un mercado que crece más rápidamente que los marcos regulatorios establecidos para su supervisión. Los esfuerzos multilaterales para regular la pesca del calamar se encuentran significativamente menos desarrollados en comparación con otros acuerdos internacionales relacionados con la pesca. Esto se debe a las extensas áreas geográficas implicadas, a la importancia económica relativa de la pesca de calamar en comparación con la pesca de atún, la cual está sujeta a un cierto grado de regulaciones internacionales mediante la cobertura global de las OROP, y a la carencia de evaluaciones científicas sobre las poblaciones de calamar, las cuales suelen ser requisitos previos para las etapas iniciales de los acuerdos multilaterales. Estas condiciones han propiciado la existencia de vacíos de gobernanza en las principales pesquerías de calamar, que se extienden tanto a aguas nacionales como internacionales.

Por qué fracasan las pesquerías no reguladas y por qué los reglamentos por sí solos no son suficientes

La pesca en alta mar presenta un reto de gobernanza particularmente difícil. Ningún Estado posee derechos exclusivos sobre las poblaciones de peces en alta mar, lo que significa que los operadores cuentan con escasos incentivos para reducir sus propias capturas. Cualquier cantidad que una flota no capture puede ser simplemente aprovechada por otra. Las investigaciones han evidenciado que a mayor cantidad de países que comparten un recurso pesquero común, mayor es la probabilidad de que dicho recurso sea objeto de sobreexplotación y eventual agotamiento⁶⁶.

Esta situación se ve aún más agravada por los ciclos de auge y colapso en la producción de calamar⁶⁷. Las flotas pesqueras pueden intentar aprovechar los periodos de abundancia pesquera con el fin de maximizar las capturas y los beneficios, lo que podría acelerar la sobrepesca y el eventual colapso de las poblaciones de peces⁶⁸. En este sentido, si los operadores son conscientes de que la población de calamares en alta mar está en declive, podrían decidir enviar un mayor número de buques cada año con el objetivo de maximizar la extracción de recursos. Sin embargo, esta acción conduciría inevitablemente a una carrera hacia el abismo, un círculo vicioso que se retroalimenta⁶⁹.

Los esfuerzos de control, vigilancia y seguimiento en zonas de alta mar pueden verse comprometidos debido a su carácter no regulado. Es posible que el Estado de abanderamiento de los operadores de buques no requiera la activación de los transpondedores de seguimiento por satélite (Sistema de Identificación Automática), la instalación de sistemas de vigilancia electrónica ni la presencia de observadores humanos a bordo. Es posible que los buques también puedan realizar transferencias de capturas, mediante transbordos en alta mar a buques colectores o frigoríficos, sin ningún requisito de notificación o autorización previa. Las actividades de control en alta mar son costosas, tanto en términos de combustible como de recursos y tiempo. Con frecuencia ningún país posee incentivos para patrullar aguas que se encuentran fuera de su propia jurisdicción, a menos que se establezca algún tipo de acuerdo multilateral.

Las zonas de alta mar, por su propia naturaleza, se caracterizan por su lejanía, situándose a un mínimo de 200 millas náuticas de cualquier masa continental. Por lo tanto, la regulación colectiva, la gestión de las poblaciones, la notificación de capturas y las normas relativas a las capturas incidentales en estas áreas dependen de los Estados de abanderamiento que operan en la zona, salvo que dicha zona esté bajo la jurisdicción de una OROP. Un estudio reveló que, al aumentar la regulación de la alta mar, como es el caso de la pesquería de calamar del Pacífico noroccidental, la presión pesquera comienza a estabilizarse y, eventualmente, a alcanzar un estado de equilibrio⁷⁰. En contraste, en el caso del NWIO y SEP, que son dos pesquerías no reguladas, la presión pesquera ha continuado en aumento.

Sin embargo, constituiría un error deducir que la ordenación de las zonas de alta mar por parte de las OROP conduce a una gobernanza buena. La existencia de una OROP puede facilitar el progreso en la gestión de poblaciones basado en la ciencia⁷¹; sin embargo, por sí sola no es suficiente para prevenir la sobrepesca, la pesca destructiva o los abusos laborales. Las investigaciones realizadas por la EJJ en las pesquerías de atún "reguladas" a nivel mundial identifican de manera recurrente casos flagrantes de pesca INDNR, así como situaciones de trabajo forzoso^{72/73}.

Por consiguiente, la solución más adecuada que tienen los Estados de abanderamiento, ribereños, del puerto y de mercado, con el fin de abordar las significativas brechas de datos en las pesquerías de calamar no reguladas en alta mar, consiste en mejorar la *medición y comprensión* de las dinámicas que se desarrollan en el entorno acuático. Esto puede lograrse mediante el respaldo y la implementación de mecanismos de transparencia, tales como aquellos que fundamentan la Carta Mundial para la Transparencia Pesquera⁷⁴, en todas las operaciones pesqueras y en las cadenas de suministro. Al requerir que los buques activen sus sistemas de seguimiento, compartan estadísticas sobre capturas totales e incidentales, así como que declaren los transbordos, las naciones pueden iniciar los primeros pasos para comprender el impacto que las actividades pesqueras ejercen sobre una población⁷⁵.

Motivos de preocupación en tres de las pesquerías de calamar más importantes a nivel mundial

La pota argentina constituyó aproximadamente el 77 % del total de las especies de productos del mar (en toneladas) capturadas mediante la pesca no regulada entre los años 2014 y 2023⁷⁶.

Las tres pesquerías de calamar más importantes desde una perspectiva comercial a nivel mundial —NWIO, SWA y SEP— enfrentan cada una un conjunto específico de desafíos. Esto se debe a que las operaciones de pesca industrial han experimentado una rápida expansión, mientras que la regulación no ha avanzado al mismo ritmo. Las investigaciones recientes de la EJF han documentado, además, la persistencia del trabajo forzoso, las prácticas pesqueras destructivas y la falta de transparencia deliberada en las tres zonas.

Atlántico sudoccidental: Un documento de la FAO, publicado antes de una reunión del Subcomité del Comité de Pesca de la FAO (COFI) que tendrá lugar en Reikiavik, Islandia, en febrero de 2026, concluyó que la pota argentina, que representa el 16 % de las capturas mundiales de calamar, es, con mucho, la especie de producto del mar más pescada, "ajena a las competencias de una OROP o un acuerdo", lo que se conoce como pesca no regulada⁷⁷. La principal zona de pesca de la FAO para esta especie, identificada como FAO 41, reviste también una gran importancia, dado que representa el 94,6 % de



La pota argentina cubre la cubierta de un buque potero en el SWA.

las capturas mundiales estimadas de productos del mar no regulados en términos de peso. A esto se suma el hecho de que estas aguas no reguladas son explotadas por una flota pesquera predominantemente china, la cual se caracteriza por su alta eficiencia y poca transparencia.

El informe de septiembre de 2025 de la EJF, titulado "Luces brillantes, perspectivas sombrías"⁷⁸, expone cómo la actual ausencia de regulación ha permitido que los buques DWF en el SWA participen en prácticas pesqueras destructivas adicionales, tales como el aleteo de tiburones y la captura y matanza de megafauna vulnerable, incluyendo focas.

"Se conocen pocas pesquerías que operen en alta mar y que no se encuentran bajo la competencia de ninguna OROP. Las más importantes son la pota argentina... y la pota cárdena."

Documento del Subcomité de la
FAO sobre Ordenación Pesquera.⁷⁹



Océano Índico noroccidental: El mismo documento del subcomité de la FAO también destacó otra pesquería de calamares, pero por un motivo muy diferente: la pota cárdena. Esta especie se captura predominantemente en la zona de pesca FAO 51ⁱⁱⁱ. No obstante, como reconoce la propia FAO, esta pesquería no se encuentra en ningún dato oficial de capturas de la FAO, lo que dificulta aún más la supervisión y la regulación⁸⁰. Por el contrario, la especie se clasifica dentro de la categoría general de "Diversos calamares NEI". Esto ocurre a pesar de que esta especie está considerada como una de las especies de calamares más abundantes en la región tropical y subtropical del Indo-Pacífico. Se estima que la biomasa instantánea total de la especie oscila entre 8 y 11,2 millones de toneladas, de las cuales entre 3 y 4,2 millones de toneladas se encuentran en el océano Índico y entre 5 y 7 millones de toneladas en el océano Pacífico⁸¹. Esta opacidad obstaculiza nuestra comprensión de la verdadera magnitud de la pesquería de pota cárdena en el NWIO.

"En la última década se ha desarrollado una pesquería de pota cárdena en esta región [NWIO]; sin embargo, las capturas de dicha pesquería aún no se notifican a la FAO."

Documento del Subcomité de la
FAO sobre Ordenación Pesquera.⁸²

Pacífico sudeste: La pesquería de calamar gigante en el SEP ha sido clasificada como no regulada⁸³ y como una pesquería mal regulada⁸⁴. Esta pesquería se sitúa dentro del ámbito de competencia de la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur (OROP-PS). No obstante, más de una década después de la implementación de la OROP-PS, no se han establecido límites al esfuerzo pesquero ni se han acordado capturas totales permitidas para el calamar⁸⁵. Esto sucede a pesar de que el calamar gigante constituye la especie de calamar más relevante en términos de comercialización y consumo a nivel global, representando el 42 % de las capturas mundiales de calamar en el año 2023⁸⁶.

El informe de la EJF correspondiente a febrero de 2026, titulado "Invisible e impune", evidenció la gravedad de la situación que enfrentan los pescadores de calamar que utilizan señuelos en el SEP⁸⁷. Los informes nacionales de 2025, presentados a la OROP-PS, ya ofrecen indicios de que la población de calamar gigante en el SEP está sufriendo la sobrepesca^{88/89}.

ⁱⁱⁱ Se le conoce como el mar Árabe; sin embargo, en este informe se le denomina océano Índico noroccidental (NWIO).

El panorama regulatorio actual de la DWF

Reglamentos del Estado de abanderamiento



La ausencia de reglamentos significativos en materia de pesca en China significa que existen escasos desincentivos para involucrarse en prácticas de pesca destructivas, como en el caso de los pescadores chinos de calamares que operan en el SEP.

El predominio de China en la pesca mundial de calamar en alta mar constituye el punto de partida ineludible para cualquier análisis riguroso de este sector. Sin embargo, dicho dominio no se ha materializado en reglamentos por parte de los Estados de abanderamiento que sean ni remotamente adecuados para prevenir la pesca destructiva o los abusos laborales en el mar. En este informe también se lleva a cabo un análisis de Taiwán y Corea del Sur, no solo debido a que sus flotas están directamente implicadas en las conclusiones de la EJF, sino también porque las decisiones regulatorias que han adoptado, y que continúan adoptando, proporcionan un punto de comparación relevante con el enfoque de China y, en ciertos aspectos, un modelo de referencia para la posible reforma.

"EJF: ¿Qué hacían con los delfines? Pescador: Normalmente se comen y algunos se usan como cebo."

Entrevista con un pescador filipino que trabajaba en un buque calamarero chino, octubre de 2023.

"Aparte de tiburones, ¿su buque capturó alguna vez delfines, tortugas o falsas orcas? Pescador: Nunca, pero sí atrapamos una foca. EJF: ¿Qué se hizo con ella? Pescador: Con la foca, si no me equivoco, le sacaron los dientes. EJF: ¿Le sacaron los dientes? Pescador: Sí, los dientes. A veces, ellos (los chinos) la abrían y se comían el hígado. EJF: ¿Ocurrió eso con frecuencia? Pescador: Solo una vez, si no me equivoco. EJF: ¿Quién lo hizo? Pescador: El contramaestre y los tripulantes chinos."

Entrevista con un pescador indonesio que trabajaba en un buque calamarero chino, julio de 2022.

Tabla 3: Estado de las normativas vigentes para disuadir y perseguir las prácticas de pesca destructivas o ilegales en los tres principales Estados de abanderamiento.

Prácticas de pesca destructivas/ ilegales denunciadas a través de las investigaciones de la EJF	Normativa vigente para disuadir y perseguir las infracciones en...		
	China ^{90/91}	Corea del Sur ^{92/93}	Taiwán ⁹⁴
Aleteo de tiburones	X	X (Cumple las normas de la OROP)*	✓ ^{iv}
Dañar y matar cetáceos	X	✓	✓
Dañar y matar focas	X	✓	✓ ^v
Dañar y matar tortugas	X	X (Cumple las normas de la OROP)*	✓
Dañar y matar aves marinas	X	X (Cumple las normas de la OROP)*	✓
Manipulación/ocultación del nombre o las marcas del buque	✓	✓	✓
Pescar en zonas no autorizadas	✓	✓	✓

* Corea del Sur no dispone de reglamentos nacionales de Estado de abanderamiento que prohíban directamente estas prácticas de pesca destructivas en alta mar. Por el contrario, el país se basa en las medidas de la OROP y en las normativas de los Estados ribereños, cuando estas son aplicables. Se encuentran marcados con una X aquí debido a que los buques coreanos incluidos en este conjunto de datos operan tanto en alta mar en el SWA y en la ZEE de las Islas Malvinas. La ZEE de las Islas Malvinas cuenta con su propia normativa; sin embargo, nuestros datos no permiten identificar el lugar específico dónde tuvo lugar la pesca destructiva documentada en este informe. La X indica que, al menos en parte, los hechos ocurrieron en alta mar, donde ninguna OROP tiene competencia y no se aplican normativas.

^{iv} De acuerdo con la normativa de Taiwán en materia de buques pesqueros que se dedican a la pesca con poteras, todos los buques calamareros tienen prohibido pescar tiburones. En lo que concierne a otras pesquerías, la normativa se adapta en su mayor parte a las disposiciones de la OROP.

^v De acuerdo con la Ley de Conservación de la Fauna Silvestre, determinadas especies, entre ellas *Arctocephalus* spp., *Mirounga leonina*, *Monachus* spp., *Dugong dugon*, *Trichechus inunguis*, *Trichechus manatus* y *Trichechus senegalensis*, son especies protegidas; causar daño o matar a estas especies está prohibido.



La tripulación deshuesa y aletea un tiburón a bordo de un buque chino de cerco con luz operando en el océano Índico noroccidental.

CHINA

China regula su flota pesquera de calamares a través de un conjunto de "documentos de título rojo" (红头文件) que, aunque no son vinculantes, se superponen a la legislación primaria. Estos documentos definen la pesca INDNR de forma excesivamente restrictiva, lo que impide que se incluya la conducta documentada en este informe.

La Ley de Pesca de la República Popular China⁹⁵ y el Reglamento de Ordenación Pesquera en Alta Mar⁹⁶ constituyen las normativas fundamentales que regulan las actividades DWF de China en alta mar. No obstante, como se documenta en informes anteriores de la EJF, el marco regulatorio resultante es insuficiente y presenta deficiencias en su coordinación⁹⁷.

Reconociendo la insuficiencia de su normativa, el gobierno chino ha publicado una serie de documentos regulatorios no vinculantes destinados a sus flotas de alta mar. Estas zonas han sido diseñadas con el propósito de delimitar zonas de amortiguación en relación con los Estados ribereños adyacentes⁹⁸, regular el número de embarcaciones pesqueras en cada zona de pesca de calamar en 2022⁹⁹, y llevar a cabo los ensayos anuales de moratoria sobre la pesca de calamar desde el año 2020 hasta el año 2023¹⁰⁰. Sin embargo, estos documentos reglamentarios, denominados "documentos con título rojo" (红头文件), publicados por los departamentos administrativos, no poseen carácter jurídico vinculante¹⁰¹. En el ámbito de la pesca en alta mar, frecuentemente carecen de sanciones económicas o punitivas. Ninguna de ellas establece medidas de conservación destinadas a disuadir o prevenir prácticas pesqueras destructivas, tales como el aleteo de tiburones o la matanza de la megafauna marina.

Asimismo, el artículo 39 (4) del Reglamento prohíbe "la pesca con artes o métodos que hayan sido prohibidos por el Estado ribereño o una OROP con jurisdicción, así como la pesca de especies, fauna acuática valiosa o en peligro de extinción u otros organismos marinos que estén prohibidos por el Estado ribereño o una OROP con jurisdicción".



Captura de pantalla de un vídeo grabado en septiembre de 2023, que muestra un buque calamarero con bandera china, el cual, según informes, operaba en el SEP. Need to blur vessel's identity.

Posteriormente, el Ministerio de Agricultura y Asuntos Rurales de China (MARA) publicó una vez más una serie de documentos normativos relacionados con la pesca de atún en zonas de pesca extensiva. Estas medidas se enfocaban en el cumplimiento de las disposiciones establecidas por la OROP en relación con el atún, específicamente en lo que respecta al registro de buques, la notificación de capturas incidentales y la mitigación de dichas capturas^{102/103}. No obstante, las pesquerías chinas de calamar en alta mar operan al margen de la competencia de cualquier OROP de atún, por lo que dichos documentos reglamentarios no son aplicables. Esto pone de manifiesto las limitaciones del marco normativo vigente en China para abordar la pesca destructiva en las pesquerías de calamar en alta mar.

En agosto de 2025, China anunció una nueva "Propuesta de Shanghái para el desarrollo sostenible de la pesca mundial de calamar"^{104/105}. Desde su anuncio, no se ha divulgado ninguna versión pública de esta propuesta. Esto suscita preocupaciones significativas en relación con la rendición de cuentas y la transparencia en lo que respecta a los compromisos que tienen repercusiones tangibles para las poblaciones globales de calamares. Una versión filtrada de la propuesta, obtenida por la EJF, hace referencia a la necesidad de "establecer nuevas organizaciones regionales de ordenación pesquera en aguas internacionales donde actualmente no existen, como es el caso del Atlántico sudoccidental"¹⁰⁶. Dicha declaración, de implementarse, podría constituir un avance considerable hacia la gobernanza multilateral.

Desde el año 2020, China ha introducido una serie de vedas estacionales voluntarias en tres de sus principales zonas de pesca de calamar: el Atlántico sudoccidental, el Pacífico oriental y el océano Índico noroccidental. Estas moratorias se presentan como evidencia del compromiso del país con la gestión sostenible de las poblaciones globales de calamar¹⁰⁷. El MARA de China anunció de manera unilateral las vedas, sin consultar con los Estados ribereños ni con las OROP encargadas de las pesquerías adyacentes, y sin establecer un mecanismo de verificación independiente¹⁰⁸.

Un análisis llevado a cabo por Oceana y Global Fishing Watch (GFW) ha puesto de manifiesto que los buques chinos registraron un total combinado de únicamente 59 horas de actividad pesquera en las zonas de moratoria designadas durante el año previo a la implementación de las vedas, sin que se haya documentado actividad alguna en la zona del Atlántico sudoccidental¹⁰⁹. En comparación, durante los primeros seis meses de 2023, los buques chinos dedicados a la pesca de calamar registraron más de 330.000 horas de actividad pesquera¹¹⁰. Los estudios acerca del comportamiento de la flota durante los periodos de moratoria han revelado que el esfuerzo realizado fuera de las temporadas de veda se incrementó en un 143 %, lo que sugiere que las vedas pueden estar promoviendo una redistribución del esfuerzo en lugar de una reducción neta¹¹¹. El esfuerzo comercial de buques con bandera distinta a la China también experimentó un aumento del 41 % durante las vedas, lo que indica que es poco probable que tales métodos unilaterales sean efectivos¹¹².

Un análisis de la efectividad de las moratorias chinas sobre la pesca del calamar ha revelado que el esfuerzo pesquero general se incrementó en un 67 % y, en las áreas fuera de las zonas de veda, en un 143 %¹¹³.

El carácter voluntario y no verificable de las medidas de autorregulación implementadas por China pone de manifiesto una debilidad estructural más profunda. La infraestructura VMS de China, que teóricamente representa la base de su capacidad de supervisión, control y vigilancia (SCV), ha sido objeto de cuestionamiento respecto a su integridad desde, al menos, el año 2016. Esto ocurrió cuando el gobierno chino delegó la gestión operativa de su sistema de monitoreo de buques a la Asociación China de Pesquerías de Altura (CDA, por sus siglas en inglés). Esta asociación es un organismo privado que representa a los operadores de buques que el sistema tiene como objetivo supervisar. Por consiguiente, el cumplimiento de la normativa china relativa a los fondos de inversión descentralizados se fundamenta en una estructura institucional que exhibe un conflicto de intereses intrínseco en su esencia¹¹⁴.

“EJF: ¿Puedes describir las condiciones de vida y trabajo a bordo? Pescador: Nuestros primeros meses fueron duros, nos trataron como a cerdos. Nos dan las sobras. Los otros tripulantes recibieron palizas. [...] Pescador: Utilizamos el agua de mar para beber y bañarnos. Así que estaba muy salado. El pan, los fideos y la leche estaban caducados. Aunque, nos los daban gratis. Incluso los ingredientes estaban caducados y expuestos a las cucarachas.”

Entrevista con un pescador filipino que trabaja a bordo de un pesquero de cerco luminoso con bandera china que opera en el NWIO, agosto de 2023.

Las deficiencias regulatorias previamente documentadas se manifiestan igualmente en el ámbito de la política estratégica. El XV Plan Quinquenal de China (2026-2030), aprobado en marzo de 2026, reconoce la pesca marina como uno de los tres sectores en los que China ya “se posiciona como líder mundial”. Este plan promueve “el desarrollo de la acuicultura en aguas profundas y la pesca moderna en aguas distantes”, en un capítulo dedicado a la economía marina¹¹⁵. No obstante, tanto el esquema del Plan publicado como la reunión del MARA de febrero de 2026, relativa al despliegue de las actividades pesqueras, no hacen referencia específica al calamar. Además, ninguno de estos documentos incluye límites numéricos de esfuerzo, eliminaciones graduales de subvenciones ni objetivos cuantificados de reducción de la pesca INDNR para la flota DWF¹¹⁶. De acuerdo con las evidencias actuales, el XV Plan se presenta más como un documento facilitador y de continuidad que como un documento de reforma, delegando la regulación sustantiva de la flota calamarera DWF de China al mismo conjunto de medidas administrativas no vinculantes que han sido analizadas previamente.

| TAIWÁN



Los pescadores depositan bandejas de calamares dentro del congelador de un buque calamarero con bandera taiwanesa que opera en el SWA.

La flota calamarera DWF de Taiwán ha estado operando en el Atlántico sudoccidental, incluyendo la ZEE de las Islas Malvinas, desde el año 1984¹¹⁷. En el año 2025, la Agencia de Pesca de Taiwán otorgó autorizaciones a 86 buques calamareros¹¹⁸. Los marcos regulatorios más relevantes comprenden la Ley de Pesca en Aguas Distantes y el Reglamento para Buques Pesqueros que Pescan Calamares con Poteras¹¹⁹. En conjunto, estas medidas exigen el cumplimiento de las leyes de los Estados ribereños, el registro electrónico de las capturas y la obtención de autorización previa para los transbordos y desembarques¹²⁰. Se busca establecer un marco que, en teoría, es más prescriptivo que la legislación equivalente de China.

En julio de 2024, el Ministerio de Agricultura de Taiwán publicó un plan cuatrienal destinado a erradicar la pesca INDNR. Este plan se enfoca en incrementar la capacidad de vigilancia y en reforzar la trazabilidad de especies clave, incluyendo el calamar¹²¹. En julio de 2025, el gobierno taiwanés también respaldó la Carta Mundial para la Transparencia Pesquera, lo que evidencia su disposición a colaborar con la sociedad civil en la reforma de la pesca sostenible¹²². Se trata de avances positivos, y la trayectoria de Taiwán contrasta con el patrón de falta de compromiso regulatorio observado en China.

| COREA DEL SUR

"A veces[...]El capitán no permitía [transformar focas]. Mientras tanto, las tripulaciones cazaban [las focas] con frecuencia. [Por] los dientes. Para joyería.[...]Se descartaban [la piel y los cuerpos] .[...]A veces, lo ordenaba el contra maestre. A veces, era por iniciativa propia."

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un buque calamarero con bandera taiwanesa que opera en el SWA, enero de 2023.

No obstante, en la práctica, las deficiencias significativas en la implementación socavan dichos compromisos. La tasa general de inspección de los desembarques de pescado en puertos nacionales y extranjeros se encuentra en torno al 15 %, mientras que la cobertura de observadores es de alrededor del 8 %¹²³. Las misiones de abordaje e inspección en alta mar registraron un promedio de aproximadamente 22 inspecciones anuales entre 2022 y 2024, lo que equivale únicamente al 2,5 % de los 1.014 buques DWF autorizados de Taiwán¹²⁴. Hasta la fecha, no se han introducido mecanismos de transparencia o trazabilidad para supervisar la utilización de los recursos marinos. Mientras que la capacidad de aplicación de la ley no se ajuste a los compromisos políticos declarados por Taiwán, el impacto en el cumplimiento de la normativa por parte de los buques continuará siendo limitado.

"Pescador: Hubo otro tripulante que fue golpeado. EJF: ¿Por qué sucedió? Pescador: Debido a un gran error. Por ejemplo, cuando había muchos peces que debían ser extraídos del agua, cometió un error al permitir que escaparan. EJF: ¿Los liberó intencionalmente? Pescador: Sí. Para poder dormir [más]."

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un buque calamarero con bandera taiwanesa que opera en el SWA, enero de 2023.



Dos tripulantes posando con un pingüino a bordo de un barco calamarero que navega bajo bandera coreana y que opera en el SWA.

Corea del Sur opera la cuarta flota DWF de calamares más grande del mundo en términos de número de buques, contando con 32 embarcaciones autorizadas para operar en alta mar en los océanos Pacífico y Atlántico¹²⁵. La Ley de Desarrollo de la Pesca en Aguas Distantes del país establece la obligación de instalar los VMS en todos los buques. Además, supervisa los transbordos en alta mar y establece la responsabilidad penal de los ciudadanos coreanos en relación la pesca INDNR¹²⁶. La protección laboral se encuentra regulada por la Ley de Marinos, la cual prohíbe el trabajo forzoso y la confiscación de pasaportes¹²⁷.

En la práctica, sin embargo, el marco presenta una deficiencia estructural significativa. Las disposiciones relativas a la protección del salario mínimo se aplican exclusivamente a los ciudadanos coreanos; no existe una normativa equivalente para la tripulación extranjera. Considerando que aproximadamente el 80 % de la fuerza laboral a bordo de los buques DWF coreanos son ciudadanos extranjeros¹²⁸, predominantemente indonesios, esta omisión deja a la mayoría de los trabajadores del mar con protecciones significativamente más débiles que sus homólogos coreanos. La Ley de Marinos no contempla disposiciones referentes a las horas de trabajo ni a los períodos de descanso obligatorios para los pescadores, lo que contraviene los estándares mínimos establecidos por el Convenio n.º 188 (C188) de la OIT sobre el Trabajo en la Pesca.

En los últimos años, Corea ha implementado diversas medidas que indican una disposición auténtica para participar en la reforma. En marzo de 2025, Corea ratificó el acuerdo BBNJ¹²⁹. A raíz de los hallazgos de la EJJ sobre la pesca INDNR, así como los abusos laborales a bordo en los buques calamareros con bandera coreana, el gobierno se comprometió en diciembre de 2025 a investigar los informes presentados por la EJJ. Además, se propuso fortalecer sus sistemas SCV y revisar la inclusión del calamar en el sistema nacional de documentación de las capturas de productos del mar importados. Corea también evidenció una participación constructiva en la reunión anual de la OROP-PS de 2026 a través de una propuesta destinada a mejorar la transparencia de los datos en el SEP¹³⁰. A nivel nacional, el Ministerio de Océanos y Pesca ha presentado un Plan de Implementación Mejorada para el año 2024, el cual establece una duración máxima de viaje de 12 meses. Asimismo, se establece la obligación para las empresas de rescindir los contratos con las agencias de contratación que deduzcan los salarios de la tripulación, así como la creación de un mecanismo de denuncias en línea para la tripulación¹³¹.

Estas medidas constituyen un progreso administrativo significativo. No obstante, continúan careciendo de carácter vinculante, lo que limita tanto su aplicabilidad como su impacto práctico en relación con las personas trabajadoras a los que pretende proteger. La trayectoria reformista de Corea se presenta como la más significativa entre los tres Estados de abanderamiento analizados en este informe. Los compromisos multilaterales, tales como la presentación de una propuesta prometedora a la OROP-PS a inicios de 2026, indican una disposición política para avanzar aún más¹³². La cuestión radica en si se llevarán a cabo reformas legislativas internas, especialmente en lo que concierne a la protección de los trabajadores migrantes y a los períodos de descanso obligatorios. Considerando las pruebas exhaustivas y los amplios conjuntos de datos que documentan tanto la pesca destructiva como las violaciones de los derechos humanos en la flota calamarera DWF de Corea del Sur, es imperativo que Corea del Sur adopte medidas adicionales significativas. Esto incluye la aplicación estricta de la Carta Mundial para la Transparencia Pesquera, así como la garantía de que se implementen enjuiciamientos y sanciones disuasorias para prohibir de manera efectiva estas prácticas.

“La cubierta ya estaba llena de calamares. Solo estarían frescos durante dos días y dos noches. Si no se hubieran metido dentro [del congelador], claro que olerían mal. Si los dejamos a la intemperie, todavía apestaría. El capitán nos decía que lo tiraríamos.[...] Si lo metiéramos en sacos, diría que habría muchos. Tal vez más de 200 sacos [de calamar].[...]Eso fue en Argentina.”

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un buque calamarero con bandera coreana que opera en el SWA, enero de 2024.

“Trabajamos durante 17 horas. [...] Mientras trabajábamos horas extras, descansábamos tres [o] cuatro horas [en un periodo de 24 horas], cuando había abundancia de calamares.”

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un buque calamarero con bandera coreana que opera en el SWA, julio de 2025.

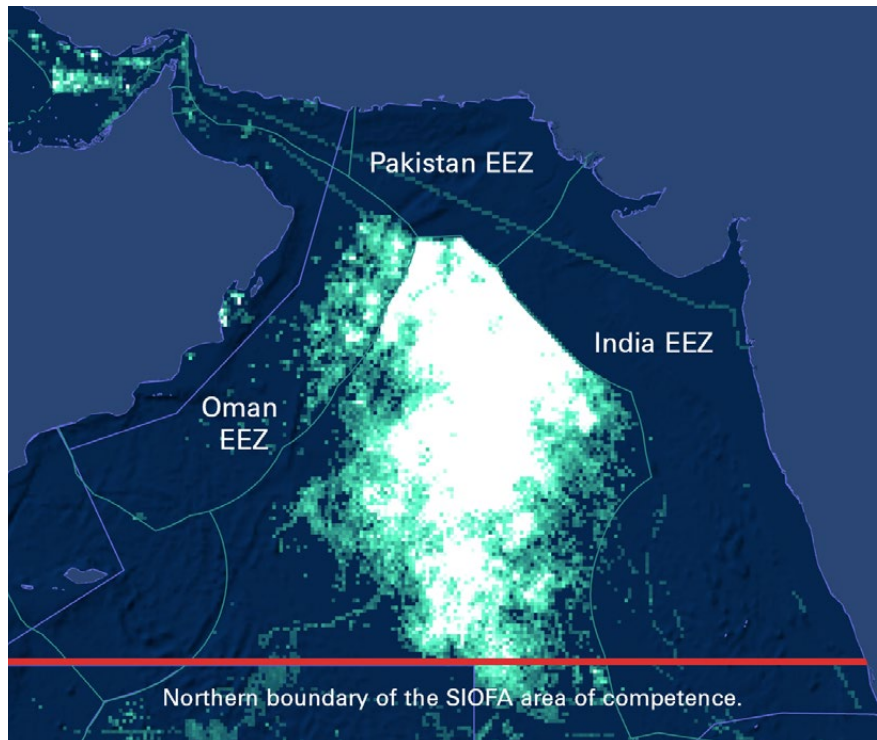
Deficiencias en la gobernanza de las OROP en el SEP y el NWIO

Las OROP son organismos internacionales constituidos por Estados que comparten intereses comunes en la regulación de pesquerías o regiones específicas de alta mar^{133/134}. Existen dos OROP: la OROP-PS (en el SEP) y el Acuerdo de Pesca del Océano Índico Meridional (SIOFA, por sus siglas en inglés)¹³⁵ (en el NWIO) que poseen competencias que se solapan con las pesquerías de calamar abordadas en este informe. No obstante, la existencia de una OROP en la zona de operación de una pesquería no implica, por sí misma, que dicha pesquería esté regulada.

Fallos de la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur

En el SEP, la OROP-PS ha tenido la competencia sobre la pesquería de calamar gigante desde su entrada en vigor en 2012. Sin embargo, hasta mayo de 2026, no se han acordado límites de esfuerzo pesquero ni cuotas de captura totales permitidas para el calamar¹³⁶, a pesar de su relevancia a nivel global. Las OROP han sido objeto de críticas durante mucho tiempo por el avance lento en la resolución de problemas como la sobrepesca, la pesca INDNR y los abusos laborales vinculados a las pesquerías de alta mar. Esta situación se atribuye principalmente a sus procedimientos de toma de decisiones, los cuales se fundamentan en el consenso^{137/138}. La mayoría se reúne únicamente una vez al año, lo que implica que uno o dos de ellos pueden bloquear de manera efectiva la adopción de medidas oportunas¹³⁹. En la reunión de la OROP-PS celebrada a principios de 2026, los Estados miembros presentaron un total de nueve propuestas relacionadas con el calamar, con el objetivo de abordar la sobrepesca, la pesca no reglamentada y destructiva, así como los abusos laborales. Se aprobaron dos de ellas, ambas con salvedades significativas, lo que retrasó un progreso significativo durante, al menos, un año adicional¹⁴⁰. Se trataba de una propuesta presentada por parte de Corea del Sur con el objetivo de mejorar la transparencia y el intercambio de datos en la zona, así como una propuesta de la Unión Europea destinada a ampliar las medidas del Estado rector del puerto en lo que respecta a las inspecciones de buques.

NWIO - pesca en el espacio entre el SIOFA y la IOTC



El informe de Global Fishing Watch, que analiza el esfuerzo pesquero aparente basado en datos del SIA de los buques con bandera china en el NWIO, abarca el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2024 y el 1 de marzo de 2026. Este documento evidencia que la actividad de los buques ha alcanzado los límites de la ZEE de Omán, Pakistán e India. Design: Add line along bottom horizontal line showing this is 10°00'N latitude, annotate it to say that is the boundary of the SIOFA. Annotate the EEZs of Oman, Pakistan, India.



Pescadores posan con un delfín capturado a bordo de un buque chino de cerco con luz operando en el océano Índico noroccidental.

En el NWIO, la disparidad en la gobernanza entre dos OROP y la ineficacia de las normativas chinas de Estado de abanderamiento han generado un vacío de gobernanza que los buques calamareros con bandera china han explotado de manera decisiva. El SIOFA tiene el mandato de regular la pesca del calamar; sin embargo, su ámbito de competencia se limita a la latitud 10°00'N, que constituye el límite sur de la subzona 51.3.2 de la FAO, correspondiente al mar Árabe, en su sector suroeste. La mayor parte de la actividad pesquera china en la región, que emplea cercos luminosos, se localiza al norte de esta línea, según lo corroborado por los registros del SIA y el análisis del esfuerzo pesquero. Por lo tanto, esta actividad se encuentra fuera del alcance del SIOFA¹⁴¹. La otra OROP, conocida como la Comisión del Atún del Océano Índico (IOTC), posee competencia exclusiva sobre el atún y las especies afines.

No obstante, el SIOFA no ha adoptado ninguna MCO para ninguna especie de calamar. Además, a abril de 2026, China había incluido únicamente cuatro buques en la lista de buques autorizados del SIOFA, de los cuales dos correspondían a buques calamareros y los otros dos eran buques de investigación y prospección pesquera¹⁴². Ninguno de los 231 pesqueros de cerco luminoso que operan inmediatamente al norte del límite del SIOFA se encuentra registrado en la OROP. Incluso en el caso de que el SIOFA ampliara su ámbito de acción para incluir el NWIO, la actual carencia de regulaciones sustantivas para la pesca de calamar en el marco de la OROP implica que, en la práctica, no habría gestión efectiva de la pesquería de pota cárdena, lo que resultaría en que esta continuaría siendo considerada "no regulada"^{143/144}.

¿Qué es la pesca con cerco luminoso?



Fotografías tomadas a bordo de buques chinos de cerco con luz en el océano Índico noroccidental. (Izquierda) Dos buques de cerco con luz a lo lejos. Son visibles los tangones que soportan la red, junto con la superestructura del buque, que alberga los equipos de iluminación de alta potencia. (Derecha) Pescadores realizan tareas de mantenimiento en las luces de un buque de cerco con luz.

La pesca con cerco luminoso constituye un método de pesca en el cual las embarcaciones emplean luces de alta intensidad para atraer y agrupar especies fotosensibles en la superficie del mar o en sus proximidades. Posteriormente, se procede a rodearlas y capturarlas con una red de cerco. Este método aprovecha el comportamiento fototáctico de las especies objetivo, es decir, su atracción hacia la luz. En el contexto del NWIO, este equipo se utiliza principalmente para la pesca de la pota cárdena, la cual se lleva a cabo generalmente durante la noche^{145/146}.

El número de buques calamareros DWF que operan en el NWIO experimentó un incremento del 830 % entre los años 2015 y 2019.

La actividad pesquera industrial de calamares en el NWIO se documentó por primera vez en el año 2015¹⁴⁷. El número de embarcaciones que faenan en la zona ha aumentado desde entonces, pasando de 30 embarcaciones en 2015 a 279 en 2019, lo que representa un incremento del 830 % en tan solo cinco años¹⁴⁸. Entre los años 2020 y 2025, la EJF detectó actividad pesquera a través de un mínimo de 361 transpondedores SIA (MMSI) de embarcaciones independientes, lo que sugiere un posible incremento adicional de la flota. En un principio, en la región se empleaba una diversidad de artes de pesca. Según los informes, el 71 % del esfuerzo pesquero aparente correspondía a pesqueros de cerco luminoso, el 21 % a embarcaciones que utilizaban múltiples artes de pesca y el 8 % a buques poteros. Para el año 2025, los pesqueros de cerco luminoso constituían el 97,3 % de este esfuerzo pesquero¹⁴⁹.

Los pesqueros de cerco luminoso constituyen un tipo de embarcación con una presencia creciente en la flota DWF de China. Su desarrollo se ha llevado a cabo a partir de las artes de pesca tradicionales chinas desde la década de 1990 en adelante. En conjunto con sistemas de iluminación de alta intensidad, se emplean comúnmente dos tipos de redes: las redes de inmersión (敷网) y las redes de caída (罩网). Estas últimas son cada vez más populares y pueden extenderse a más de 300 metros de la embarcación con el propósito de rodear bancos de peces o calamares. Debido a las similitudes existentes entre estos dos tipos de redes, en el presente informe se denominarán colectivamente "pesqueros de cerco luminoso" a las embarcaciones que emplean estas redes en combinación con luces artificiales.

“EJF: Capturabais calamares, bonito,[...]. ¿Capturabais calamares junto con el bonito?

Pescador: A veces, los capturábamos juntos. A veces, no. A veces, cuando capturábamos calamares, todos eran calamares. El tamaño variaba. Había grandes, medianos y pequeños. A veces, los capturábamos todos juntos: peces, calamares, cangrejos.”

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un buque calamarero con bandera china que opera en el NWIO, junio de 2025.

La combinación de luces de alta potencia, la pesca nocturna y el uso de redes de cerco contribuye a que este método sea sumamente eficaz para la captura de calamares, así como de atunes listados, atunes de aleta amarilla y atunes de ojo grande. Se conoce también que la megafauna vulnerable, incluyendo los tiburones y los mamíferos marinos, muestran una atracción hacia las luces nocturnas^{150/151}. Esto se debe en parte al "efecto de la cadena trófica", mediante el cual las luces atraen plancton microscópico, el cual, a su vez, atrae a peces pequeños, tales como calamares, anchoas y sardinillas. Estas agrupaciones pueden atraer a delfines, tortugas, tiburones ballena, mantarrayas, atunes y especies similares que se alimentan de los peces pequeños^{152/153}.



Una fotografía tomada por un pescador a bordo de un pesquero de cerco luminoso en el NWIO. Los pesqueros de cerco luminoso registraron algunas de las tasas más altas de captura de delfines y otros cetáceos entre las embarcaciones analizadas.

Debido a que el atún presenta una mayor tendencia a ser atraído por los buques de cerco luminoso, se ha comprobado que las especies de atún tienden a congregarse más cerca de la superficie durante la noche. Asimismo, se ha evidenciado que son particularmente sensibles a diferentes colores de luz, siendo sus fotorreceptores especialmente reactivos a la luz azul verdosa¹⁵⁴. La luz verde ha sido asociada también con un incremento en las tasas de captura incidental, dado que los tiburones azules y las tortugas marinas muestran una mayor atracción hacia esta luz en comparación con otros colores¹⁵⁵.

“Había dos luces, la blanca estaba arriba y la verde estaba debajo [del agua][...] Para atraer a los peces. Porque por la noche, a los peces les gusta nadar en la luz brillante [...] Los peces que se sienten atraídos por las luces verdes son la corvina, el calamar y el atún listado.”

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un pesquero de cerco luminoso de bandera china, octubre de 2025.

Documentos técnicos de un instituto chino de investigación de artes de pesca detallan la base ingenieril que fundamenta la eficacia de las redes de caída utilizadas en la pesca con cerco luminoso para retener atunes y especies afines: **‘Dado que la malla de la red cerrada forma una tangente a la trayectoria de nado del atún, la red cerrada resulta eficaz para evitar que el atún escape. Resulta evidente, por tanto, que este método y arte de pesca no solo permite la captura de calamares fototácticos, que son atraídos por la luz, y de otros peces pelágicos, sino que, lo que es más relevante, también es capaz de capturar atunes’.**¹⁵⁶

La flota de pesqueros de cerco luminoso en el NWIO ya ha sido objeto de un considerable escrutinio por parte de las ONG^{157/158}. Esto también ha sido igualmente reconocido por ambas OROP en conversaciones recientes. En 2022, el Grupo de Trabajo sobre Ecosistemas y Capturas Incidentales de la IOTC señaló que las actividades de pesca de calamar en alta mar en el océano Índico se superponen con las áreas de operación de la flota atunera de cerco de la IOTC. Esta superposición resulta en capturas incidentales de atún y especies afines. Es importante señalar que los datos relacionados con estas capturas incidentales no se comunican a la IOTC, dado que la pesquería de calamar no se encuentra bajo su gestión¹⁵⁹. La IOTC no ha implementado ninguna otra acción al respecto. El informe titulado "Panorama general de las pesquerías de SIOFA 2025" también considera a la flota como una de las "principales pesquerías que operan en el área del SIOFA"; sin embargo, los detalles adicionales sobre el área de pesca se indican como "Por confirmar"¹⁶⁰.

La falta de acción por parte de ninguna de las OROP desde 2021 para investigar, y aún más para regular, la extensa actividad pesquera de calamar llevada a cabo por China en el NWIO es alarmante en sí mismo. La extracción continua y no regulada de calamares, así como la captura no regulada y no declarada de atún y especies similares, podría ocasionar impactos tróficos significativos en todo el océano Índico occidental¹⁶¹.

Principales tratados internacionales en vigor y sus posibles repercusiones

Dos instrumentos multilaterales recientes poseen el potencial de transformar el entorno regulatorio de la pesca mundial de calamar, con implicaciones que pueden ser tanto positivas como negativas, dependiendo de su implementación. El Tratado de Alta Mar, conocido como el Acuerdo BBNJ, entró en vigor en enero de 2026¹⁶². Este tratado establece el primer mecanismo global destinado

a implementar herramientas de ordenación basadas en áreas, las cuales incluyen áreas marinas protegidas, en aguas que se encuentran fuera de la jurisdicción nacional.

El Acuerdo sobre Subvenciones a la Pesca de la Organización Mundial del Comercio (OMC), que entró en vigor en septiembre de 2025¹⁶³, prohíbe las subvenciones a la pesca en alta mar en aquellas aguas donde ninguna OROP pertinente ejerce competencia. Esta categoría incluye de manera explícita la pesquería de calamar del SWA y, bajo una interpretación estricta, abarca también la flota china de pesqueros de cerco luminoso que opera en el NWIO. Ambos instrumentos, de diversas maneras, podrían contribuir a mitigar el vacío de gobernanza que actualmente afecta a las pesquerías de calamar descritas en este informe. Las dos subsecciones que se presentan a continuación analizan cada una de ellas por separado.

Organizaciones regionales de ordenación pesquera y el Tratado de Alta Mar

El establecimiento de una nueva OROP requiere la colaboración entre los Estados de abanderamiento y los Estados ribereños correspondientes. Esto puede ser un desafío en pesquerías que son políticamente sensibles o en disputa, donde las naciones ponen en duda la legitimidad de las fronteras nacionales. Si los países no alcanzan un consenso sobre cómo proceder, el vacío regulatorio que se genera podría permitir que los Estados de abanderamiento oportunistas exploten los recursos disponibles, lo que podría conducir a la industria pesquera al borde del colapso¹⁶⁴.

“Es innegable que la flota pesquera china de larga distancia es visible incluso desde el espacio. Por lo tanto, exigimos la cooperación y la creación de una OROP para la región, que incluya a países como Gran Bretaña, Argentina y las Islas Malvinas que trascienda las consideraciones políticas y se centre en el bien común.”

James Bates, Secretario Ejecutivo de la Asociación de Empresas Pesqueras de las Islas Malvinas¹⁶⁵.

Es posible que una OROP recientemente establecida no posea la rapidez ni la agilidad necesarias para abordar la magnitud y la gravedad de los problemas relacionados con la pesca INDNR que afectan a numerosas pesquerías de calamar no reguladas. Si los procesos se paralizan como resultado de una toma de decisiones opaca y fundamentada en el consenso, es posible que las poblaciones de calamares hayan colapsado antes de que se alcance un acuerdo. Esto requeriría, por un lado, un enfoque acelerado y sin consenso, lo cual sería contrario a las creaciones de las OROP existentes, o, por otro lado, un enfoque completamente nuevo dentro del marco del BBNJ¹⁶⁶.

El elemento fundamental del BBNJ es el mecanismo destinado a crear instrumentos de ordenación basados en zonas geográficas específicas, conocido como ABMT (por sus siglas en inglés), que incluye las áreas marinas

protegidas (AMP)¹⁶⁷. Esto implicará que los países podrán designar de manera colectiva zonas de alta mar que anteriormente no estaban gobernadas como zonas protegidas o reguladas, lo que podría limitar la pesca u otras actividades de extracción de recursos en dichas zonas.

Cabe destacar que el BBNJ tiene como objetivo abordar diversas deficiencias históricas de las OROP mediante la adopción de procesos de toma de decisiones más flexibles, como la votación por mayoría de dos tercios en caso de no alcanzar un consenso. Además, se requiere la cooperación mutua entre las OROP existentes y las AMP de nueva creación¹⁶⁸. Por ejemplo, las OROP existentes no pueden vetar los planes para crear nuevas AMP. En marzo de 2026, más de 60 países habían ratificado el Acuerdo, y China lo firmó en diciembre de 2025¹⁶⁹.

Acuerdo sobre Subvenciones a la Pesca de la OMC

A pesar del aumento vertiginoso en la demanda de calamar en el mercado, muchas pesquerías de calamar presentan una rentabilidad marginal o se encuentran en una situación financiera insostenible. Las razones estructurales incluyen el coste del combustible, la distancia y el valor unitario relativamente bajo del calamar en comparación con otros peces pelágicos de alta mar, como el atún. Sala et al. (2018) estimaron que los costos de pesca en el Atlántico sudoccidental son cuatro veces superiores a los de las aguas adyacentes a China continental. A nivel global, la pesca de calamar china ha demostrado ser consistentemente no rentable sin subvenciones, alcanzando una rentabilidad marginal únicamente en las proximidades de la costa de Perú¹⁷⁰. Un análisis llevado a cabo por Oceana ha revelado que el 42 % de las subvenciones pesqueras otorgadas por China se destinan a su flota DWF, a pesar de que dicha flota representa únicamente el 22 % de la captura nacional¹⁷¹. Los operadores de buques calamareros son plenamente conscientes de la precariedad financiera que enfrentan. Los entrevistados por EJF describieron las medidas drásticas que han implementado los capitanes para minimizar los costes a bordo.

Un informe de Planet Tracker de 2024 reveló que los buques calamareros tendrían un margen de beneficio bruto del -10 % en el caso de que remuneraran a sus tripulaciones el salario estándar de la industria. Ciertas pesquerías chinas de calamar presentan niveles de rentabilidad tan bajos, con un margen bruto del -48 % en el NWIO y del -1 % en el SEP, que se ven obligados a recurrir a la optimización de ingresos mediante prácticas deshonestas. Estas prácticas incluyen la declaración incompleta de capturas para eludir impuestos, la pesca ilegal en aguas litorales, el aleteo ilegal de tiburones y el transbordo ilegal en alta mar. Asimismo, se observan formas extremas de reducción de costes como la utilización de mano de obra mal remunerada o forzosa¹⁷².

“Ningún Miembro concederá ni mantendrá subvenciones otorgadas a la pesca o a actividades relacionadas con la pesca fuera de la jurisdicción de un Miembro ribereño o un no Miembro ribereño y fuera de la competencia de una OROP/AROP pertinente”.

Artículo 5: Otras subvenciones, Acuerdo sobre Subvenciones a la Pesca de la OMC¹⁷³.

Se anticipa que el Acuerdo sobre Subvenciones a la Pesca de la OMC tendrá un impacto significativo en las prácticas pesqueras a nivel global, aunque es probable que las flotas de pesca de altura que operan con márgenes de beneficio reducidos y dependen de subvenciones gubernamentales, sean las más afectadas. Sala et al. escribieron en 2018 que “el 54 % de los caladeros de alta mar a nivel mundial no resultarían rentables con las tasas de pesca correspondientes al año de la investigación”¹⁷⁴. Esto incluye las actividades DWF de China, Taiwán y Corea del Sur. Si a esto le sumamos el artículo 5, que prohíbe las subvenciones a la pesca no regulada en alta mar, se evidencia que las operaciones de pesca de calamar descritas en este informe experimentará una disminución adicional en sus márgenes de beneficio.

Una perspectiva optimista respecto a las posibles repercusiones de este Acuerdo es que el esfuerzo pesquero relacionado con el calamar se reducirá en aquellas pesquerías no reguladas, particularmente en las zonas de alta mar menos rentables, como el NWIO. Esto, sin duda, beneficiaría a los océanos en su conjunto y facilitaría la recuperación de las poblaciones de calamares. No obstante, también es posible que se presente la situación opuesta si los operadores de calamares optan por disminuir de manera drástica los costes operativos, específicamente en lo que respecta a la mano de obra, con el fin de facilitar la continuidad de la pesca en estas pesquerías que no son rentables¹⁷⁵. La situación en el NWIO se complica aún más debido a que los buques que, en principio, se dedican a la pesca de calamar también capturan cantidades significativas de atún y especies afines (véase la página 40). Esto probablemente protege a los operadores frente a cualquier disminución en los precios del calamar o la posible eliminación de las subvenciones. Esto podría resultar en que el impacto del Acuerdo en las decisiones operativas de la flota NWIO de China sea inferior a lo que indica el análisis principal de las subvenciones.

Otro impacto negativo podría ser que China inicie procedimientos para acelerar el establecimiento de un instrumento de ordenación basado en zonas geográficas específicas o una OROP con el fin de regular estas áreas en el marco del BBNJ. Aunque esta situación podría considerarse un avance positivo, si se determina que China está realizando esta acción únicamente con el fin de restablecer las subvenciones a sus flotas DWF, las consecuencias positivas podrían ser limitadas. Con el fin de prevenir estas consecuencias adversas, será imperativo llevar a cabo un seguimiento riguroso y efectivo de la aplicación del Acuerdo por parte de los Estados correspondientes y de las partes interesadas externas, a fin de garantizar que China persigue sus objetivos ABMT con buenas intenciones.

Hallazgos

Tamaño, dinámica y modus operandi de las tres pesquerías

Este informe presenta el primer análisis comparativo, fundamentado en entrevistas, de las condiciones en tres de las pesquerías de calamar DWF más relevantes desde el punto de vista comercial a nivel mundial: el SWA, el SEP y el NWIO. Investigaciones previas realizadas por la EJF han analizado las flotas SWA y SEP de manera independiente^{176/177}.

Este informe representa la primera ocasión en que se incluye el NWIO y se comparan los tres conjuntos de datos de forma conjunta. La metodología completa se encuentra detallada en el Apéndice.

Las tres pesquerías están dominadas por buques DWF con bandera china. El 70 % de los 249 buques analizados en nuestro estudio presentaban bandera china, el 16 % correspondía a Taiwán y el 14 % a Corea del Sur. Las operaciones coreanas y taiwanesas se concentraron casi en su totalidad en el SWA.

Tabla 4: Descripción general de cada una de las pesquerías incluidas en este informe.

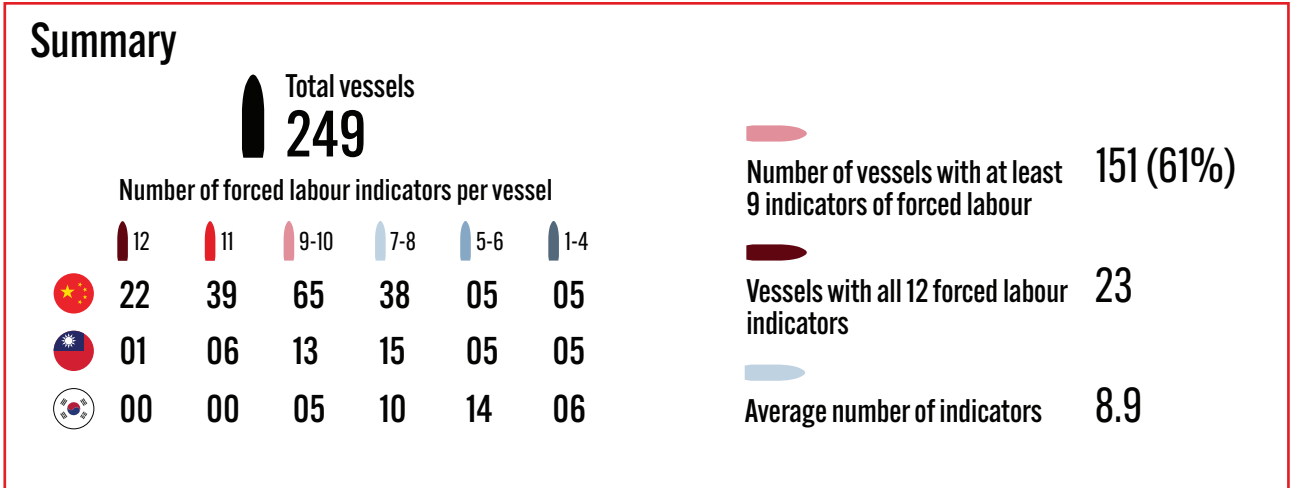
	Océano Índico Noroccidental (NWIO)	Océano Pacífico Sudeste (SEP)	Océano Atlántico Sudoccidental (SWA)
Embarcaciones de esta pesquería investigadas por EJF	82	57	135
Estado(s) de abanderamiento dominante(s) entre los buques	China (100 %)	China (96 %), Corea (2 %), Taiwán (2 %)	China (48 %), Taiwán (28 %), Corea del Sur (24 %)
Tipo de arte de pesca dominante	Buques de cerco luminoso (78 % de los buques en la pesquería), buques multiartes (18,3 %), otros (3,6 %)	Buques poteros (93 %), pesqueros de calamares/papardas (7 %)	Buques poteros (47 %), pesqueros de calamares/papardas (36 %), arrastreros (17 %), buques de cerco luminoso (0,7 %)
Especies objetivo	Pota cárdena* (Registrado en los datos de capturas de la FAO bajo 'Diversos calamares NEI')	Calamar gigante	Pota argentina
Cifras de capturas comunicadas por la FAO (2023)**	41.000 t (China)	494.000 t (China)	128.000 t (China), 52.165 t (Corea), 38.955 t (Taiwán)
Duración media comunicada de los viajes por embarcación (meses)	11,08	13,56	9,48
OROP con competencia sobre el calamar	Ninguna - La pesquería se encuentra fuera del ámbito de competencia del SIOFA y no se ha establecido ninguna MCO para los calamares	OROP-PS pero no se ha establecido ninguna MCO desde su entrada en vigor en 2012	Ninguno
Crecimiento de la flota registrado	En crecimiento/consolidación; Ha aumentado el número de buques únicos registrados, pasando de 341 entre los años 2015 y 2019 ¹⁷⁸ a 361 entre 2020 y 2025, lo que representa un aumento del 5,87 %).	En consolidación; ha aumentado un 21,8% desde 2022; pasando de 417 buques a 508 en el año 2025. ¹⁷⁹	Estable; ha disminuido un 26,6% desde 2021; pasando de 406 buques a 298 en el año 2024. ¹⁸⁰
Esfuerzo pesquero aparente acumulado estimado 2020-2025 (horas)	1.593.669,9	5.274.756,2	1.495.293,0

* Aunque la flota, predominantemente constituida por buques de cerco luminoso, parece centrarse en la captura de la pota cárdena, las investigaciones realizadas por la EJF también indican que estos buques obtienen cantidades significativas de atún y especies afines.

** En conjunto, estas tres pesquerías, que incluyen el calamar gigante, la pota cárdena y diversas especies de calamar (NEI) del océano Índico occidental, constituyeron el 60% del suministro mundial de calamar en el año 2023.

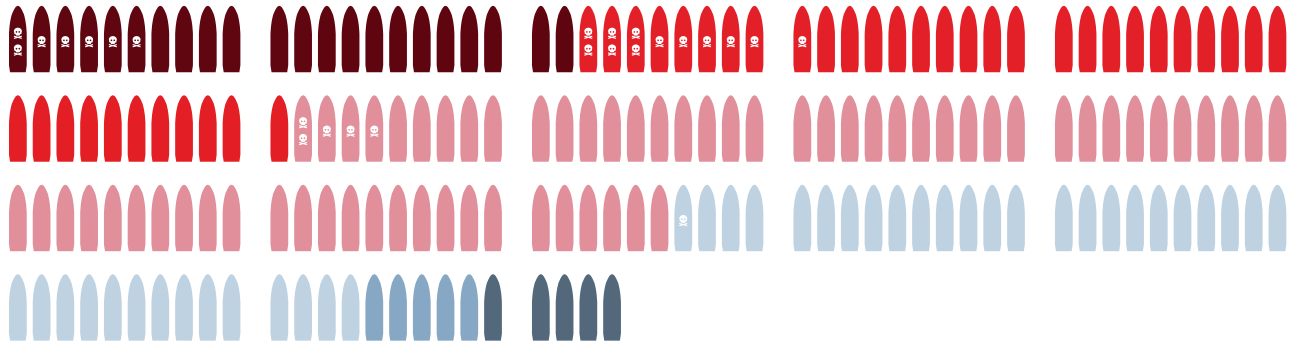
Mapping forced labour infringements across investigated vessels

Average number of forced labour indicators recorded across each of the 249 vessels investigated by flag state



Infringements by flag state

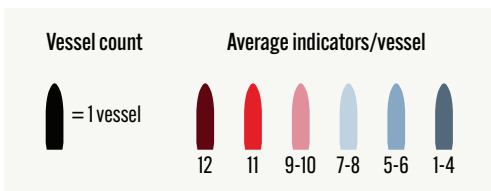
China 25 deaths were identified across 20 vessels, all flagged to China



Taiwan



South Korea



La pesquería de pota argentina de la SWA presenta una estructura diferente de las otras dos. Es la única pesquería de las tres que no está dominada exclusivamente por buques con bandera china. De los 135 buques de la SWA, se estima que el 48% tenía bandera china, el 28% era taiwanesa y el 24% surcoreana.

Discrepancias en la medición de las capturas de calamar debido a deficiencias en la gobernanza

La información incompleta o inexacta relacionada con las capturas de pota cárdena representa un desafío persistente para los investigadores (véase la página 10). Los datos recopilados por la FAO sobre desembarques de calamares en el "océano Índico occidental" abarcan "varias especies de calamares NEI", sin realizar una diferenciación específica entre ellas.^{vi} India no inició el registro de los desembarques de calamares hasta el año 2015, mientras que China comenzó a declarar los suyos a partir de 2018. Esto resultó en un incremento de las capturas totales de esta categoría de calamares, alcanzando las 162.689 toneladas en el año 2018. Las capturas registradas por China en la región han experimentado un incremento del 219 % desde el inicio de su notificación. Para el año 2023, cinco países informaron sobre la captura de "diversos calamares NEI". India es responsable del 69 % de los desembarques declarados, seguida de China (28 %), Pakistán (3 %), Kenia (0,4 %) y Arabia Saudita (0,02 %)¹⁸¹.

La situación se torna más compleja al contrastar los datos de la FAO con los registros de bitácora disponibles, los cuales fueron recopilados por investigadores chinos entre 2015 y 2021. Las capturas documentadas en los cuadernos de bitácora, en particular de la pota cárdena, experimentaron un incremento significativo, pasando de prácticamente cero en 2015 a un máximo aproximado de 17.500 toneladas en 2019¹⁸². Las capturas disminuyeron significativamente en los años 2020 y 2021, registrando una reducción aproximada del 53 % en comparación con su máximo histórico. Los investigadores han formulado diversas hipótesis respecto a las causas de este declive. Entre ellas se encuentra un notable incremento de la presión pesquera sobre la especie y los efectos del cambio climático que inciden en los hábitats disponibles para el calamar¹⁸³. No se han divulgado datos de capturas más recientes que permitan confirmar esta información, y los informes publicados en 2026 continúan citando cifras de capturas correspondientes al año 2021¹⁸⁴.

Las deficiencias en la información disponible, así como la ausencia de diferenciación entre especies, son consecuencias habituales de la falta de ordenación pesquera internacional y de la carencia de incentivos por parte de los Estados de abanderamiento para divulgar dichos datos. La situación se torna aún más preocupante al considerar que las estimaciones de capturas obtenidas a través del sistema SIA para las flotas chinas en todo el océano Índico han sido aproximadamente cuatro veces superiores a las cifras que China comunicó a la FAO¹⁸⁵.

^{vi} El sistema FishstatJ de la FAO incluye informes sobre las capturas de "calamares comunes NEI" y calamares indios. Sin embargo, las capturas reportadas son insignificantes, dado que países como China, India y Pakistán no informan sobre las capturas de ninguna de estas categorías.



Miembros de la tripulación clasificando y organizando las capturas de calamar en un pesquero de cerco luminoso bajo bandera china que opera en el noroeste del océano Índico.

El transbordo en alta mar se ha convertido en la norma



Un transbordo documentado entre un pesquero de cerco luminoso con bandera china que operaba en el noroeste del océano Índico y un buque frigorífico en mayo de 2023.

“Realizábamos transbordos una vez cada dos meses. Una vez lo hicimos dos veces en un mes. Trasludamos la pesca a buques frigoríficos con bandera china, rusa y panameña. El último transbordo se realizó en junio de 2025.”

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un buque calamarero chino que opera en el SEP, agosto de 2025.

“EJF: ¿Hasta dónde usted sabe, cuántas toneladas [de pesca] se trasladaron en total? Pescador: No estoy seguro de cuántas toneladas. Pero si hablamos de sacos, fueron 10.000 sacos[...] Era una mezcla de calamar y pescado.”

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un buque calamarero con bandera china que opera en el NWIO, junio de 2025.

Las tres pesquerías dependen en gran medida del transbordo en alta mar, en lugar de regresos a puerto, para mantener los buques en el mar. El 97 % de los 431 pescadores entrevistados por la EJF indicó que sus embarcaciones realizaban el transbordo de la pesca en alta mar. Esta práctica se ha convertido en un estándar en toda la industria, y el número de eventos de encuentro registrados por GFW experimentó un aumento del 37 % entre 2019 y 2025¹⁸⁶ /^{vii}. Es popular entre las empresas pesqueras, ya que permite que los buques pesqueros permanezcan por períodos prolongados en los caladeros, lo que a su vez mejora la rentabilidad de las operaciones pesqueras y disminuye los costes de combustible.

^{vii} Cabe señalar que este incremento puede atribuirse, en parte, a un uso más intensivo del SIA y a una mejor cobertura satelital. Por el contrario, los buques que participan en actividades de pesca INDNR pueden estar desactivando activamente su SIA para eludir la detección de los transbordos, lo que provoca que el número de encuentros registrados represente una subestimación de la cifra real.

El transbordo en alta mar se puede definir como el traslado de pescado de una embarcación, generalmente un barco pesquero, a otra, que suele ser a menudo un buque frigorífico¹⁸⁷. Puede que estas actividades se lleven a cabo a cientos de kilómetros de la costa y en alta mar, lo que dificulta y encarece la supervisión efectiva de las mismas sin la presencia de observadores humanos o sistemas de vigilancia electrónica, como cámaras, a bordo tanto del buque donante como del receptor¹⁸⁸.

El análisis de datos del SIA de GFW, llevado a cabo por EJE, identificó 219 buques frigoríficos únicos que operaban dentro de nuestras áreas de estudio. Estos buques participaron en 27.336 encuentros en el mar y contribuyeron a un total de 1.588 viajes de transporte de carga refrigerada (véase el Apéndice para la definición) entre zonas de pesca y puertos.

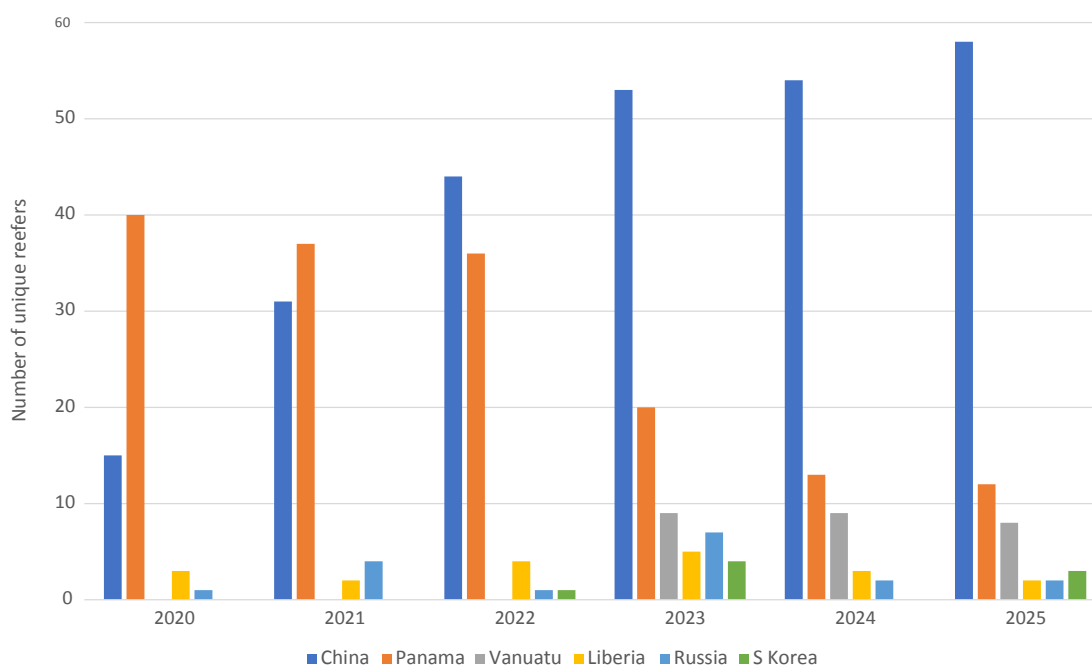


Gráfico 2: El número de buques frigoríficos únicos que operan dentro del área de estudio, clasificados por Estado de abanderamiento, ilustra la rapidez con la que se puede cambiar el pabellón de transbordo de Panamá a China durante el período analizado.

El número de buques frigoríficos con bandera china ha crecido de 15 en el año 2020 a 58 en el año 2025, lo que representa un incremento del 287 %.

Casi la mitad de los buques frigoríficos únicos analizados eran propiedad de China (49,8 %), seguidos de Panamá (26 %), Vanuatu (4,6 %), Rusia (4,6 %), Liberia (3,7 %) y Corea del Sur (3,2 %). El número de buques frigoríficos con bandera china ha aumentado un 287% desde el año 2020. En contraste, al mismo tiempo, los buques frigoríficos con bandera panameña han experimentado un descenso constante durante el período analizado. Este rápido cambio de pabellón se alinea con un cambio en la política china vinculado al XIV Plan Quinquenal, que se inició en 2021, con el objetivo de desarrollar una industria nacional de transbordo como parte de una industria de calamar DWF integrada verticalmente y de propiedad completamente china¹⁸⁹. El transbordo está ahora tan arraigado en la

cadena de suministro de productos del mar del país que a los buques frigoríficos se les conoce cariñosamente como "repartidores" (外卖骑手) que traen "comida para llevar" (外卖) de vuelta a China.¹⁹⁰

"Más de 11.000 toneladas de calamar: la entrega de agua a distancia ha llegado."

Título de un artículo publicitario sobre el puerto de Huiqun, publicado en el medio de comunicación Zhejiang Daily en febrero de 2025¹⁹¹.

Tabla 5: Número de viajes de buques frigoríficos dentro de cada una de nuestras áreas de estudio por año.

Año	SEP		SWA		NWIO	
	Viajes de buques frigoríficos	Encuentros	Viajes de buques frigoríficos	Encuentros	Viajes de buques frigoríficos	Encuentros
2020	77	2034	52	854	35	231
2021	66	2493	43	677	46	314
2022	79	2906	41	799	52	579
2023	84	3184	40	775	72	757
2024	58	1706	44	909	70	568
2025	77	2575	40	615	63	651
% de aum./dism. (2020-2025)	0%	27%	-23%	-28%	80%	182%
Total	441	14.898	260	4.629	338	3.100

Entre los años 2020 y 2025, el SEP destacó como la zona de pesca con mayor actividad de transbordo, registrando aproximadamente 115 buques frigoríficos únicos que llevaron a cabo 441 viajes y mantuvieron un total de 14.898 encuentros con buques pesqueros. El número de salidas fue de 1,3 y 1,7 veces superior al registrado en los otros dos caladeros, mientras que el número de encuentros fue de 3,2 a 4,8 veces superior. El NWIO registró los incrementos más significativos en su actividad entre 2020 y 2025, con un aumento del 80 % en el número de viajes realizados por buques frigoríficos y del 182 % en la cantidad de encuentros. Esto pone de relieve la creciente relevancia del NWIO como zona pesquera emergente.

Aunque el número de viajes de buques frigoríficos en el NWIO fue de 338, superando al del SWA (260), el SWA registró un mayor número de encuentros, alcanzando 4.629, en comparación con los 3.100 del NWIO. Esto podría indicar que en la zona de pesca del NWIO, donde el atún y el calamar constituyen las principales capturas, se necesitan menos encuentros para completar la carga de los buques de transporte. Sin embargo, se necesitan más viajes de transporte refrigerado para transbordar el pescado capturado por toda la flota.

El número de viajes alcanzó su punto máximo en 2023, tanto en el SEP como el NWIO, debido al despliegue de un mayor número de buques frigoríficos en estas pesquerías, con el objetivo de capitalizar el incremento de los precios del calamar registrados el año anterior¹⁹². No obstante, en el año 2024, se observó una disminución en el número

de viajes y encuentros con barcos frigoríficos en ambas pesquerías, atribuida a la escasez de producción. Esta situación resultó en un incremento significativo de los precios, alcanzando niveles históricos. En contraste, el SWA experimentó un mayor número de viajes y encuentros, gracias a una cosecha abundante, lo que se tradujo en precios relativamente estables¹⁹³. Esto indica que el despliegue de buques pesqueros y frigoríficos se encuentra vinculado a una estrategia fundamentada en la fluctuación de los precios del calamar, la abundancia de esta especie, así como otros factores externos, tales como el coste del combustible y los gastos laborales¹⁹⁴.

La prevalencia casi universal del transbordo en alta mar en estas tres pesquerías de calamar no reguladas debería constituir un motivo de preocupación para todos los Estados pertinentes y las partes interesadas de la industria pesquera. Además de los desafíos relacionados con el monitoreo que implica esta práctica, se vincula cada vez más con un incremento en el riesgo de facilitar la pesca INDNR, así como los delitos conexos en el sector pesquero. Estos incluyen abusos de los derechos humanos, trata de personas y tráfico de especies silvestres^{195/196/197}. Con frecuencia, la mala gestión pesquera y la carencia de transparencia en las operaciones de pesca DWF constituyen los catalizadores que propician la proliferación de estos problemas interrelacionados^{198/199/200}.

Prevalencia de prácticas de pesca destructivas en las tres pesquerías de calamar

Entre los años 2020 y 2025, la EJF entrevistó a pescadores de 249 embarcaciones que operaban en los océanos del NWIO, SEP y SWA. Más de la mitad de los buques operaban en el SWA, en contraste con aproximadamente el 30 % en el NWIO y el 20 % en el SEP. En promedio, el 25 % de los buques del NWIO participaron en actividades de pesca destructiva, en contraste con el 19 % en el SEP y el 10 % en el SWA. Se han calculado los indicadores de pesca destructiva y se han clasificado según la embarcación en la que se denunció el abuso.

La zona de pesca del NWIO destaca como el caladero más destructivo desde una perspectiva medioambiental, de acuerdo con diversos indicadores de pesca destructiva. El aleteo de tiburones, definido como la captura de tiburones seguida del cercenamiento de las aletas y la eliminación de los cuerpos de los tiburones en alta mar, se registró en el 62% de los buques calamareros DWF en el NWIO. Por otro lado, la captura y matanza de megafauna vulnerable se documentó en el 66 % de los buques. Es posible que las tasas significativamente más altas de interacción con la megafauna y de capturas incidentales se deban a que los pesqueros de cerco luminoso son desproporcionadamente eficaces en la atracción de estas especies.

“A los delfines, solo les quitaban los dientes [...] Primero los mataban y les quitaban los dientes. Les cortaban las cabezas.”

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un pesquero de cerco luminoso con bandera china que opera en el NWIO, enero de 2025.



La cubierta de un pesquero de cerco luminoso repleta de capturas de atún. De acuerdo con los informes, el buque con bandera china operaba en el NWIO cuando el entrevistado se hallaba a bordo.



Capturas de atún de aleta amarilla en la cubierta de un pesquero de cerco luminoso con bandera china. De acuerdo con los informes, el buque operaba en el NWIO.

Las tortugas, los tiburones ballena y las mantarrayas también están mucho más asociados geográficamente con el Océano Índico que con el SEP o el SWA. Esta es la única pesquería en la que los testimonios recopilados por la EJF, que incluyen testimonios de pescadores, documentan de manera exclusiva las prácticas a bordo de buques con bandera china.

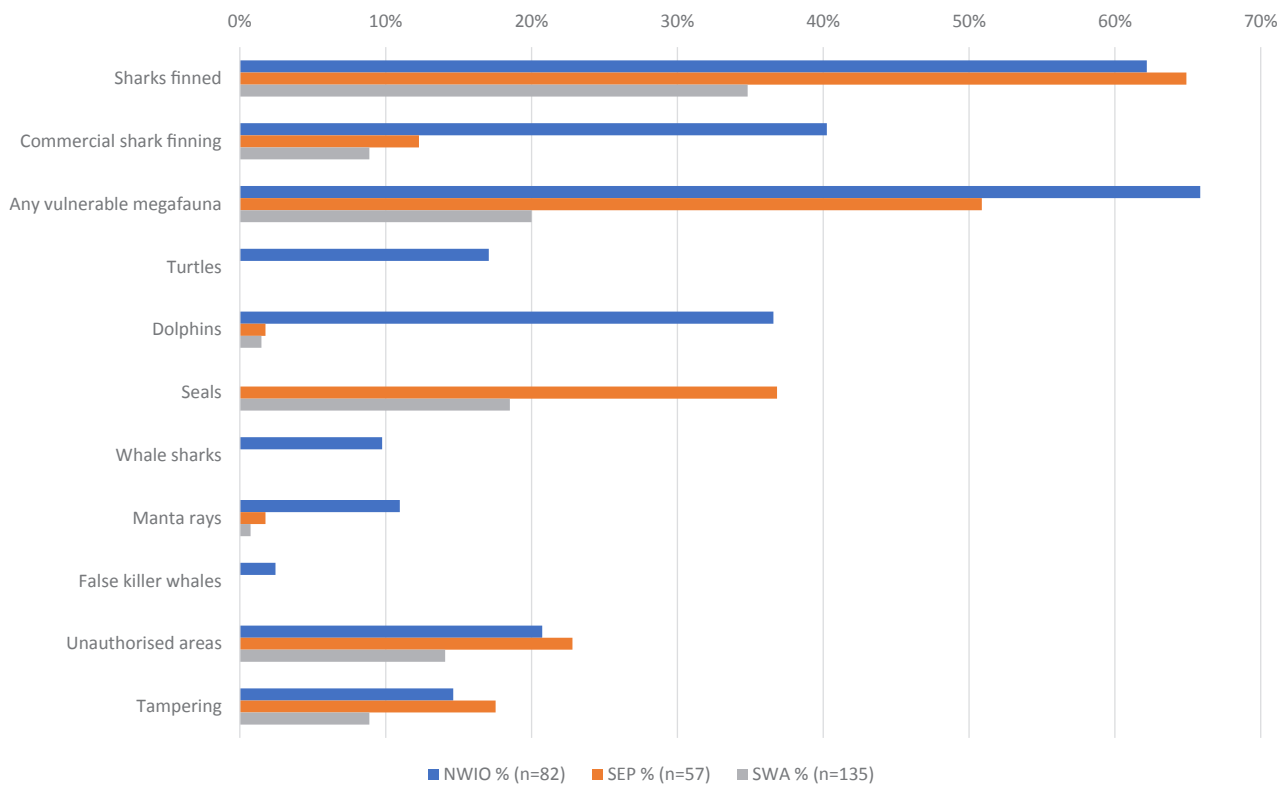


Gráfico 4: Tabla comparativa que muestra las diferencias significativas en la prevalencia de delitos ambientales en las diversas pesquerías de calamar.

Contrariamente a los informes científicos previos que sostenían que los pesqueros de cerco luminoso son altamente selectivos en cuanto a las especies objetivo²⁰¹, las investigaciones de EJF documentan interacciones generalizadas con la megafauna marina vulnerable. Se afirmó que algo más del 60 % de los buques habían capturado, dañado o retenido de manera intencionada a la megafauna marina vulnerable.

EJF: ¿Qué le hicieron a este tiburón ballena?
Pescador: Lo mataron. Cuando entró en la red y lo izaron, todavía estaba vivo. **EJF:** ¿Qué sucedió después?
Pescador: Después, lo metieron en la bodega de pescado. Una vez muerto, lo desecharon.
EJF: Entonces, ¿el tiburón permaneció toda la noche (en el barco)?
Pescador: Sí, permaneció durante la noche. **EJF:** ¿Por qué se dejó allí durante la noche?
 ¿Por qué su embarcación no lo arrojó de inmediato?
Pescador: No estoy seguro, no entendía su idioma."

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un pesquero de cerco luminoso con bandera china, julio de 2025.

"Devolvimos los delfines al océano. La mayoría de ellos estaban muertos cuando fueron devueltos al océano. Una vez, capturamos hasta cuatro delfines en un solo lance."

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un pesquero de cerco luminoso de bandera china, febrero de 2026.

"La carne de delfín también se utiliza como un elemento disuasorio para mantener alejados a otros delfines. Puesto que comen calamares [no son deseados por el barco pesquero]."

Entrevista con un pescador filipino que trabaja a bordo de un pesquero de cerco luminoso con bandera china, septiembre de 2023.



Tres delfines muertos yacen entre una captura de pequeños peces pelágicos y calamares en un pesquero de cerco luminoso en el NWIO.

La carne de delfín y de tortuga se empleaba con frecuencia como cebo para atraer calamares. En el caso de los delfines, los pescadores informaron que otros delfines se mantenían alejados de la embarcación al percibir el olor de la sangre de delfín en el agua. Los animales heridos o muertos se ataban al costado de la embarcación. Este tipo de prácticas de pesca inhumanas a menudo ocasionaban que los animales sufrieran durante semanas.

Tabla 6: Prevalencia de indicadores de pesca destructiva en el NWIO, desglosada por pesqueros de cerco luminoso.

Indicadores de pesca destructiva	Número de buques (n=82)	Porcentaje (n=82)	Pesqueros de cerco luminoso (n=64)	Porcentaje (n=64)
Tiburones cercenados	51	62%	37	58%
Aleteo comercial de tiburones	33	40%	23	36%
Cualquier megafauna vulnerable	54	66%	39	61%
Captura de tortugas	14	17%	11	17%
Captura de delfines	30	37%	27	42%
Captura de tiburón ballena	8	10%	5	8%
Captura de mantarraya	9	11%	6	9%
Captura de falsa orca	2	2%	2	3%
Zonas no autorizadas	17	21%	12	19%
Manipulación	12	15%	2	3%

Estimación de las capturas de atún por pesqueros de cerco luminoso en el NWIO

La EJF entrevistó a antiguos pescadores de 64 pesqueros de cerco luminoso, lo que equivale aproximadamente al 28 % de la flota total de pesqueros de cerco luminoso que operan en el NWIO, de acuerdo con un análisis de GFW²⁰². Los pescadores informaron que 62 embarcaciones tenían como especie objetivo principal el calamar (96,8 %). 44 embarcaciones también capturaron “atún”, específicamente “atún listado”, como parte de su pesca (68,8 %). El 41,3 % de los pescadores entrevistados por EJF también respondieron “todo tipo de peces” a la pregunta sobre las especies objetivo (26 embarcaciones). Esto significa que es probable que el porcentaje de embarcaciones que capturan atún supere el 70 %. Ocasionalmente, algunos barcos también capturaban atún de aleta amarilla; sin embargo, parece que esta especie no era una especie objetivo. Esto sucede a pesar de que ninguno de estos buques se encuentra registrado en la IOTC.

Las pruebas fotográficas proporcionadas a EJF corroboran estos testimonios. Algunas fotografías muestran más de 1.000 peces, todos los cuales parecen ser atunes o especies similares al atún que se encuentran bajo la ordenación de la IOTC²⁰³.

“El capitán coloca la red utilizando una máquina. Luego, se encienden algunas luces y, después de que se echan las redes, el capitán apaga lentamente las luces y deja una luz grande, y luego usa la hélice. Tras apenas unos minutos, la máquina iza las redes que ya están llenas con nuestra captura de peces [atún listado] o calamar.”

Entrevista con un pescador filipino que trabaja a bordo de un pesquero de cerco luminoso con bandera china, junio de 2024.

Los pescadores comunicaron a EJF que el número de lances diarios variaba en función del tipo de embarcación, la estacionalidad y la ubicación, presentado una media de 6 lances diarios. Durante las temporadas altas, la red podía ser desplegada más de 10 veces al día. Por cada lance, los pescadores informaron que podían obtener entre 1 y 2 toneladas de bonito o kawakawa (*Euthynnus affinis*²⁰⁴), lo que equivale a aproximadamente 10 a 15 toneladas de pescado por día.

Esto se sitúa dentro de un rango razonable de capturas, dado que la tripulación también informó que debía preparar entre 200 y 1000 bandejas de atún pequeño y especies similares al atún por día de pesca antes de enviarlas al congelador ultrarrápido. Esto equivale a entre 5 y 25 toneladas de pescado al día. Esto es comparable a la captura diaria equivalente de un buque cerquero registrado en la IOTC^{205/206}. Cada bloque de pescado congelado se empaquetaba en sacos de plástico y se almacenaba en una de las tres o cuatro bodegas de congelación disponibles a bordo.

Los pescadores informaron que procedían a transbordar entre 300 y 450 toneladas de atún, incluyendo tanto especies de atún pequeño como grande, en el transcurso de una única operación de transbordo. Esto también se sitúa dentro de un rango razonable, dado que la frecuencia media de transbordo es de seis semanas, con un mínimo de dos semanas y un máximo de dos meses. Un único buque podría tardar entre 17 y 85 días para acumular entre 300 y 450 toneladas de atún antes de realizar el transbordo, considerando que el nivel de captura diaria varía entre 5 y 25 toneladas.

Un pescador declaró a EJF que su embarcación construía y utilizaba dispositivos de concentración de peces flotantes (DCP) con el propósito de incrementar la captura de atún y calamar. Otro pescador declaró a EJF que no fabricaban sus propios DCP flotantes, sino que recuperaban y utilizaban DCP flotantes previamente empleados que habían sido abandonados, extraviados o desechados con el fin de “atraer más peces”.

“El buque empleó dispositivos de concentración de peces (DCP) durante las operaciones de pesca en el NWIO [...] El uso del DCP aumentó de manera significativa los volúmenes de captura [...] Los DCP utilizados no eran desmontables y fueron fabricados a bordo por la tripulación, siguiendo las instrucciones del capitán. Los materiales utilizados incluían cuerda y sacos.”

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un pesquero de cerco luminoso de bandera china, noviembre de 2025.

“No fabricábamos deliberadamente los DCP, sin embargo, a menudo encontrábamos DCP extraviados en el mar. Cuando los encontrábamos, normalmente los recogíamos y los fijábamos a la embarcación con el fin de atraer más peces. A menudo se emplean los DCP durante nuestras operaciones.”

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un pesquero de cerco luminoso de bandera china, noviembre de 2025.

Dos artículos de prensa chinos, publicados en junio de 2024 y junio de 2025 respectivamente, respaldan las conclusiones de la EJF, indicando que los pesqueros de cerco luminoso no registrados están capturando cantidades significativas de atún y especies afines sin la debida autorización de la IOTC. El artículo de 2024 detalla cómo diversos pesqueros de cerco luminoso, incluido el Fu Yuan Yu 8771, en el que trabajaron dos antiguos pescadores entrevistados por EJF el año anterior, 2023, descargaron 560 toneladas de “calamares, atún listado (conocido en China como “pez bomba” - 炸弹鱼) y sardinas del océano Índico...”.²⁰⁷ Los dos pescadores filipinos entrevistados por EJF en 2023 confirmaron que sus embarcaciones operaban en el NWIO, donde capturaron tanto calamares como atunes. El artículo de 2025 describe que los buques Fu Yuan Yu 8896, Fu Yuan Yu 8897, Fu Yuan Yu 8898 y Fu Yuan Yu 8899 descargaron un total de “671 toneladas de calamar congelado y atún listado congelado” en el puerto²⁰⁸. Se describe a los buques como faenando en “alta mar en el océano Índico”. En 2024, la EJF entrevistó a un antiguo pescador del Fu Yuan Yu 8896, quien indicó que su embarcación se dedicaba a la pesca de caballa, atún y calamar. Asimismo, mencionó que operó en el NWIO desde finales de 2022 hasta el verano de 2023.

Los hallazgos de la EJF evidencian que la pesca con cerco luminoso no puede ser clasificada únicamente como un método de pesca de calamar con captura incidental de atún. Este método resulta ser estructuralmente eficaz para la captura a gran escala de diversas especies de importancia comercial y ecológica, incluyendo el atún y especies afines que se encuentran bajo la jurisdicción de ordenación de la IOTC. Este hecho es particularmente preocupante considerando que los pesqueros de cerco luminoso con bandera china constituyeron el 97,3 % del esfuerzo pesquero industrial en la zona durante el año 2025²⁰⁹.

Los costes económicos asociados con la pesca no regulada y continua de calamar y atún en el NWIO podrían ser significativos. El hecho de que los caladeros estén circunscritos por siete países ribereños (véase la página 26), los cuales dependen de la pesca para garantizar su seguridad alimentaria nacional y el sustento de sus pescadores, debería constituir un motivo de preocupación para todos los países que limitan con el océano Índico. La sobreexplotación de la pesca de calamar también debería ser motivo de preocupación para las flotas atuneras del océano Índico, considerando la relevancia del calamar en la dieta de diversas especies de atún y especies afines²¹⁰.



Pescadores clasifican miles de atunes y especies afines capturados por un buque de cerco con luz operando en el océano Índico noroccidental. Este buque no está registrado en la IOTC.

En el SEP, el aleteo de tiburones era igualmente prevalente. Más de la mitad de los buques cuyas tripulaciones fueron entrevistadas por la EJF registraron capturas de megafauna vulnerable. Debido a la geografía, las focas constituían la megafauna que las embarcaciones capturaban con mayor frecuencia en esta zona. El 96 % de los buques investigados en esta pesquería portaban bandera china. Al momento de redactar este informe, 55 de estos buques chinos se encontraban registrados en la OROP-PS, lo que equivale a poco más del 10 % de la flota de buques poteros registrada en el SEP²¹. A pesar de que la pesquería de calamar en el SEP está regulada por la OROP-PS, es evidente que la actual ausencia de normativa de la OROP en relación con la flota calamarera en esta región está dando lugar a prácticas de pesca destructivas generalizadas en todos los buques.

El SWA presenta tasas significativamente más bajas de pesca destructiva; sin embargo, esto se debe en gran medida a la composición del Estado de abanderamiento, más que a factores específicos de la propia pesquería. Cuando las cifras del SWA se limitan exclusivamente a los buques con bandera china, se observa un aumento significativo en las tasas de pesca destructiva en todos los indicadores. Además, la flota china en el SWA presenta un comportamiento comparable al de sus homólogos en el NWIO y el SEP.



Un tiburón está siendo diseccionado por miembros de la tripulación de un pesquero de cerco luminoso con bandera china que opera en el NWIO.

El vínculo entre la pesca destructiva y el trabajo forzoso en el mar

Los informes de la EJF han evidenciado desde hace tiempo que la pesca INDNR y las prácticas pesqueras destructivas están intrínsecamente relacionadas con la existencia de trabajo forzoso en el mar²¹². Un estudio académico llevado a cabo en 20 de las principales naciones pesqueras ha revelado que los países con casos documentados de abusos laborales en el mar presentan una serie de características comunes. Entre estas se incluyen flotas pesqueras que reciben subvenciones significativas, operaciones de larga distancia y una información deficiente sobre las capturas²¹³. Factores tales como las presiones económicas y la competencia a la baja en determinadas pesquerías también incentivan a los operadores de buques a explotar a los trabajadores en su intento por reducir aún más los costes.

Esta relación se evidencia en el conjunto de datos que fundamenta este informe. En este estudio, los buques con un mayor número de indicadores de trabajo forzoso (Tabla 7) también exhiben un mayor número de indicadores de pesca destructiva. Esto corrobora los hallazgos previos que documentan la coexistencia de delitos laborales y pesqueros²¹⁴. Esto debería suscitar inquietud entre los compradores de productos del mar a nivel mundial que continúan abasteciéndose de pesquerías DWE, tales como las del NWIO, SEP y SWA. Si los buques están involucrados en abusos generalizados de trabajo forzoso, las probabilidades de que practiquen también la pesca destructiva pueden aumentar rápidamente.

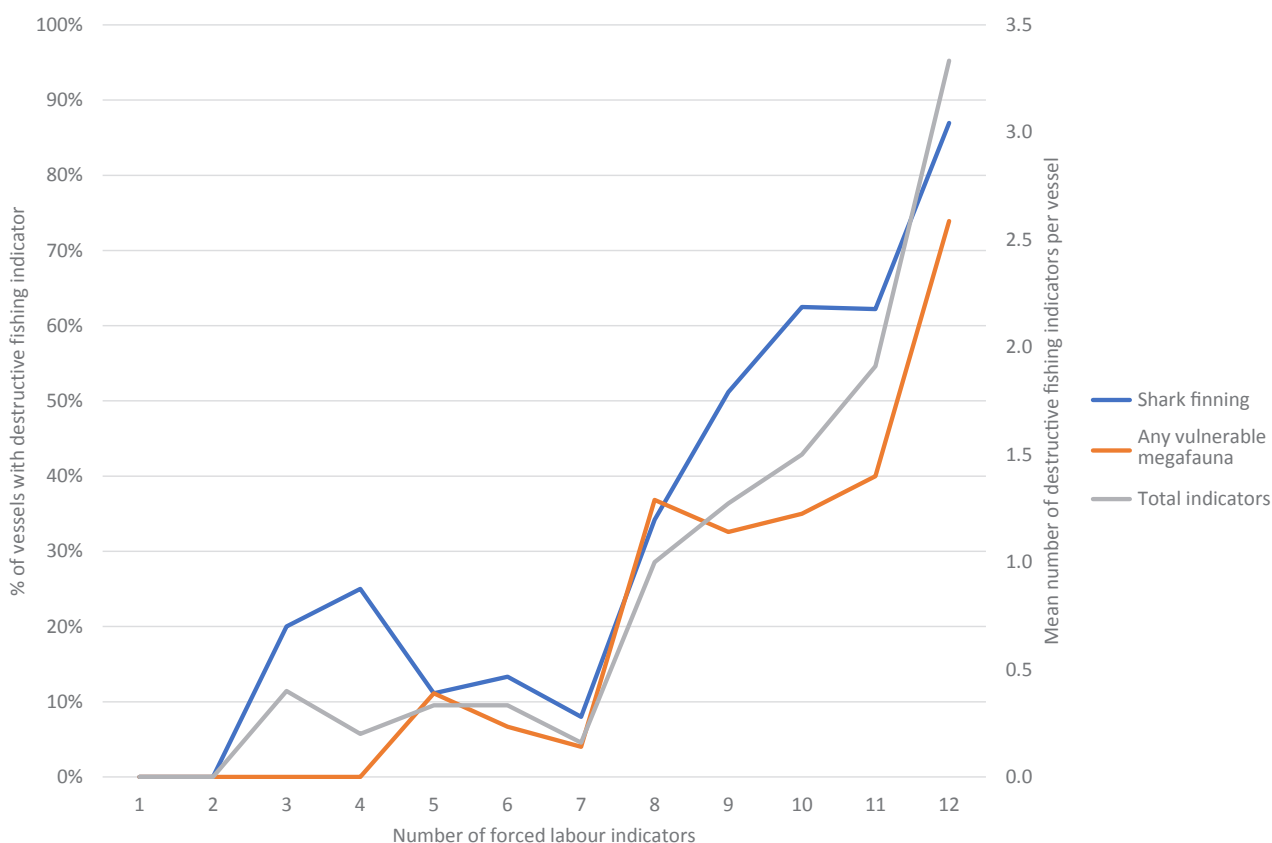


Gráfico 5: Relación entre el trabajo forzoso y los indicadores de pesca destructiva.

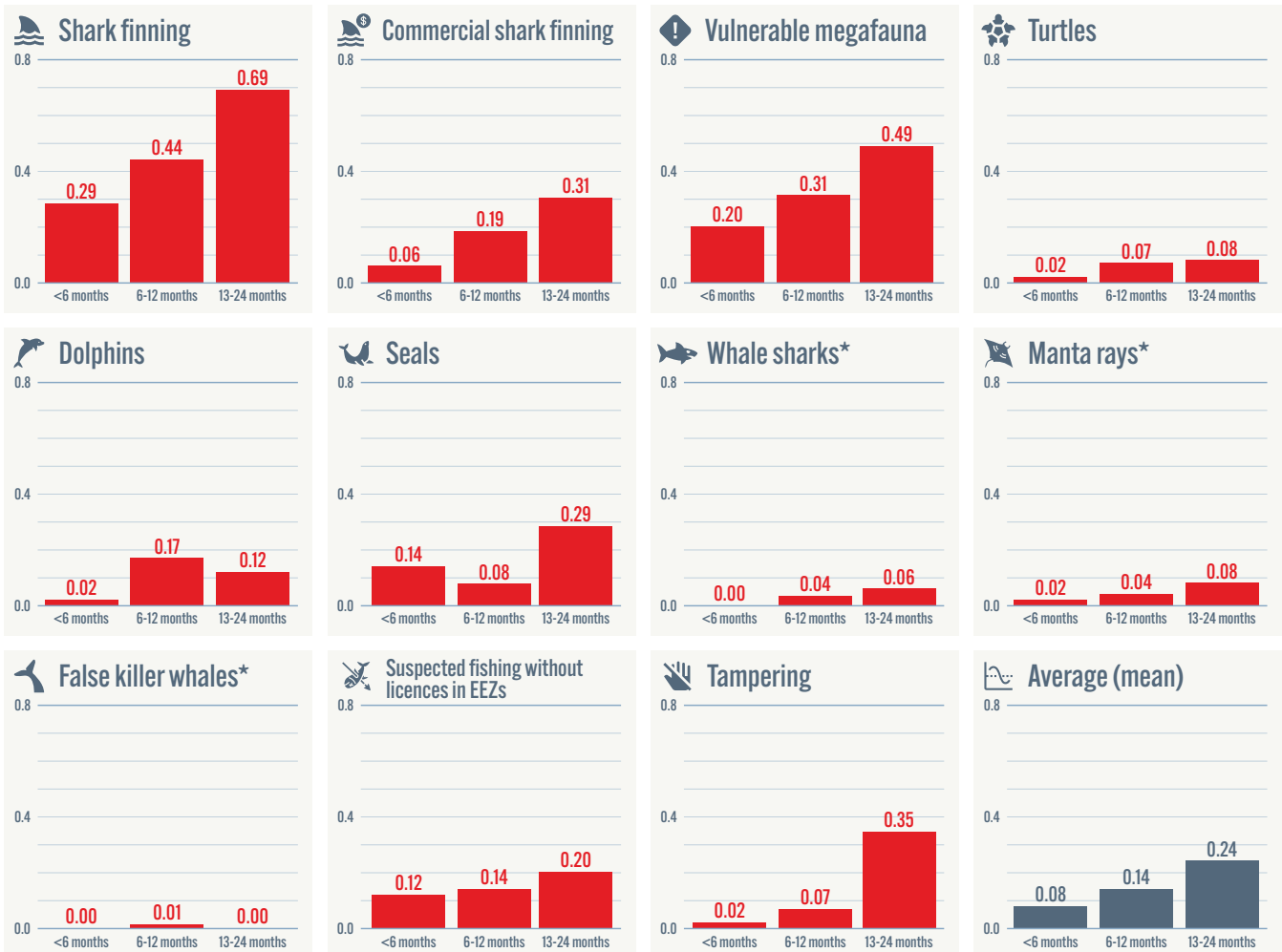
La duración prolongada de los viajes parece constituir un factor determinante que influye en esta coincidencia. La EJF define la duración del viaje como el intervalo de tiempo, expresado en meses, que transcurre entre las visitas a los puertos. La EJF ha determinado que los buques que han permanecido en el mar por más de un año presentan el doble de probabilidades de participar en prácticas de pesca destructiva.^{viii} Las tasas de aleteo de tiburón, que constituyen el conjunto de muestras más extenso, experimentaron un incremento del 143 % en función de si un buque permaneció en el mar durante un periodo inferior a seis meses o si estuvo en el mar entre 13 y 24 meses (Gráfico 5). La captura de cualquier megafauna vulnerable también registró un aumento del 140 % bajo estos parámetros.

^{viii} Los buques con menos de un año de permanencia presentaron un promedio de 0,98 indicadores de pesca destructiva, en comparación con un promedio de 2,15 indicadores en los buques con más de un año de permanencia.

Este patrón reproducible se extiende también a los indicadores de abuso laboral y trabajo forzoso. El 80 % de los pescadores que informaron sobre viajes de menos de 12 meses registraron un promedio de 8,2 indicadores de trabajo forzoso, mientras que el 20 % restante que informó sobre viajes de más de 12 meses, registro un promedio de 9,4 indicadores. El SEP y el NWIO, ambos con una duración media de viaje superior a 11 meses, presentan tasas de indicadores de trabajo forzoso del 77 % y el 76 %, respectivamente. El SWA presenta una duración media de viaje más corta de 8,9 meses, alcanzando un porcentaje de 63 %.



La tripulación posa junto a un tiburón ballena capturado a bordo de un pesquero de cerco luminoso que opera en el NWIO.



*Low prevalence rates for some species may reflect rarity of encounters rather than absence of harm.

Gráfico 6: Tasas de prevalencia media de indicadores de pesca destructiva, agrupadas por duración del viaje de pesca. Los buques que, según la información disponible, han permanecido en el mar por más de 24 meses (n=4) han sido excluidos de esta cifra, ya que la muestra es demasiado pequeña para sustentar una estimación fiable.

Tabla 7: Número medio de indicadores de pesca destructiva y de trabajo forzoso, basado en la agrupación de embarcaciones según la duración de sus viajes de pesca. El número total de embarcaciones se eleva a 242, dado que no todos los pescadores entrevistados por la EJF para este informe proporcionaron información sobre la duración de su viaje de pesca.

Duración del viaje	Número medio de indicadores de pesca destructiva	Número medio de indicadores de trabajo forzoso	% de pescadores que han sufrido abuso físico	n = (embarcaciones/ pescadores)
<6 meses	0,7	7,45	16,9 %	49 embarcaciones / 71 pescadores
6-12 meses	1,25	8,20	31,7 %	140 / 259
13 meses	2,15*	9,32	43,7 %	49 / 71
>24 meses	2,15*	9,58	66,7 %	4 / 12

*Indicadores de pesca destructiva: La cifra de 2,15 incluye todos los buques que permanecen en el mar durante más de 12 meses. Esto se debe a que el conjunto de datos subyacente únicamente registró cuatro embarcaciones con más de 24 meses de permanencia. Por lo tanto, el análisis de pesca destructiva agrupa los periodos de 13 a 24 meses y los periodos que superan los 24 meses. El análisis del trabajo forzoso conserva la distinción, dado que la EJF entrevistó a 12 pescadores que trabajaron durante más de 24 meses, y la tasa de violencia física en este grupo de >24 meses es considerablemente superior (66,7 %) que la tasa correspondiente a aquellos que trabajaron entre 13 y 24 meses (43,7 %); la fusión de estos datos podría ocultar este hallazgo.

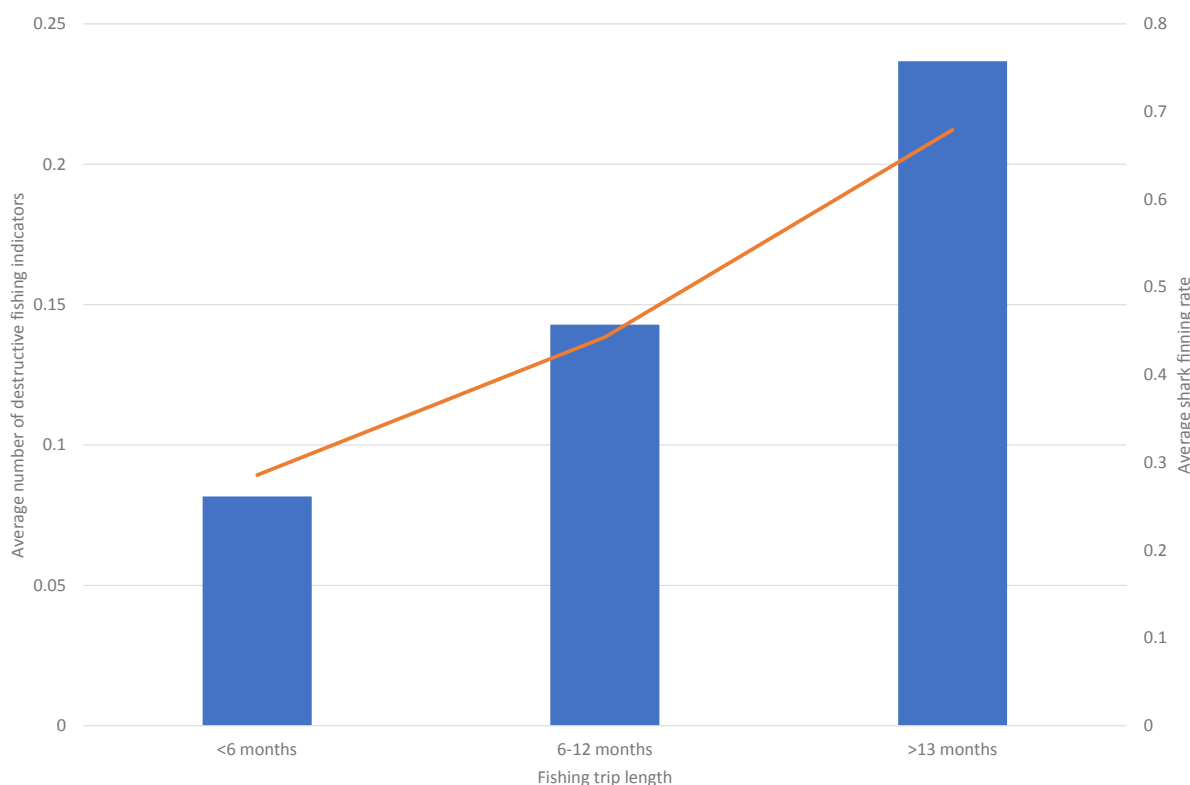


Gráfico 6: Relación entre los indicadores de pesca destructiva y la duración del viaje de pesca. Cabe destacar que el grupo de >24 meses se ha fusionado, dado que la muestra (n=4 buques) es demasiado pequeña para ser comunicada por separado.

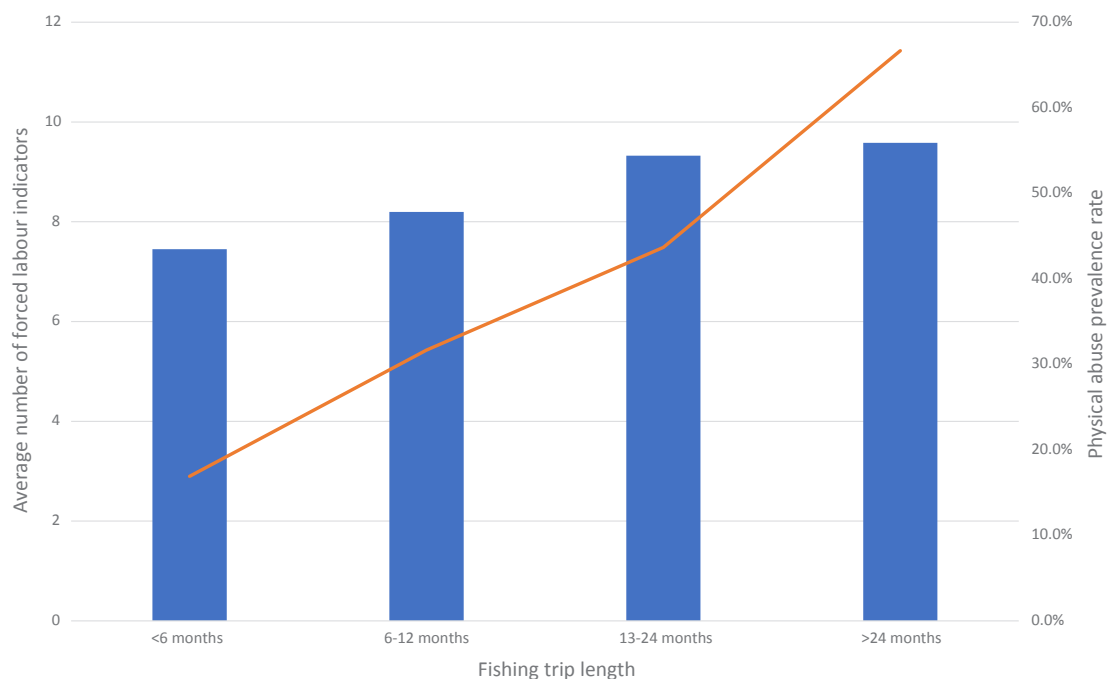
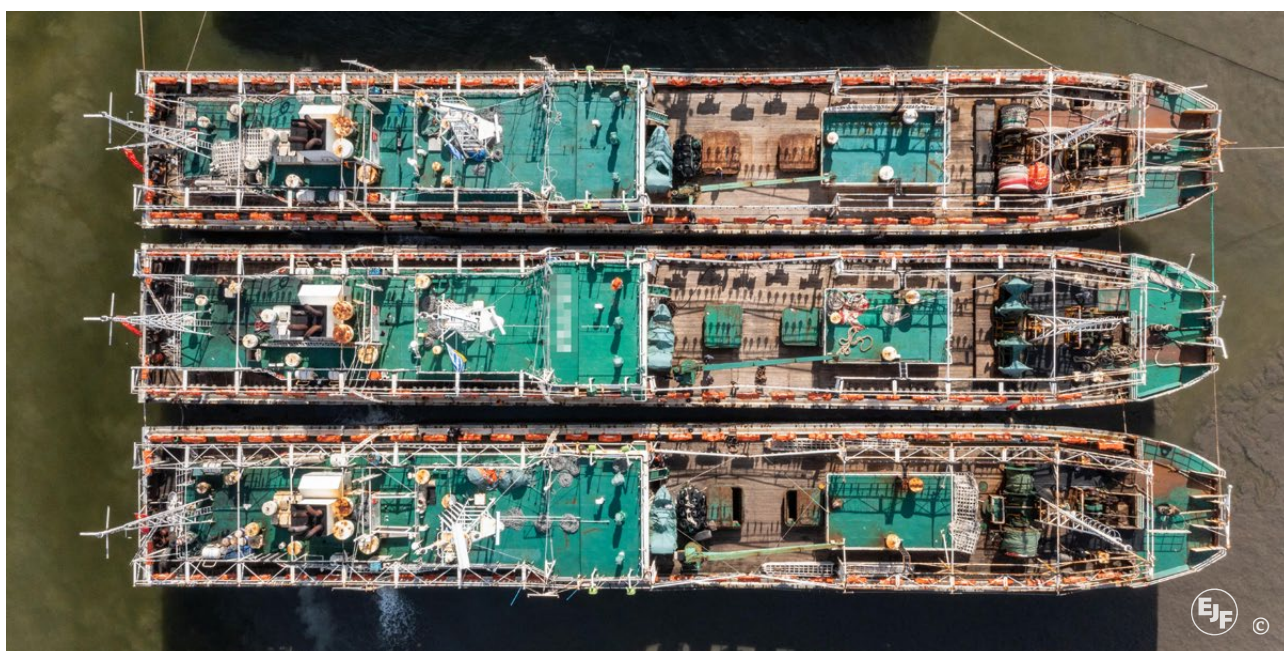


Gráfico 7: Relación entre los indicadores de trabajo forzoso y la duración del viaje de pesca. El grupo de >24 meses (n=12 pescadores) se presenta por separado, dado que la muestra es lo suficientemente amplia para justificar su separación.

“Al principio, él seguía diciendo que quería irse a casa[...] Pero el capitán seguía mintiéndole, 'Sí, más tarde, sí, más tarde'. Al final, después de más de un año, dijo por última vez: 'Quiero irme a casa'. El capitán dijo: 'Sí, pronto te irás a casa.' Tal vez al final se estresó, tenía demasiadas cosas en la cabeza [...] Al final dejó de comer [...] Al final tuvo problemas para respirar y se debilitó. Al final, eso fue todo [...] estuvo enfermo durante unas dos semanas [...] con solo unos pocos medicamentos básicos [...] Se negaba a comer [...] Y luego, falleció.”

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un pesquero de cerco luminoso con bandera china que opera en el NWIO, julio de 2022.



Tres buques poteros fotografiadas en el puerto de Montevideo en 2021. Las entrevistas realizadas por la EJF han relacionado la embarcación situada en medio con la práctica de aleteo de tiburones, captura de focas y ocultación del nombre de la embarcación durante las operaciones de pesca en el SEP.

Sin embargo, la duración del viaje no es el único factor a considerar. La SWA registra la menor duración media de viaje entre las tres pesquerías (8,9 meses); sin embargo, sus embarcaciones rara vez retornan a sus puertos de origen para ser inspeccionados. Por el contrario, realizan escalas en puertos latinoamericanos, siendo Montevideo el principal destino, donde en el año 2019 entraron más de 300 buques extranjeros, de los cuales únicamente 34

fueron inspeccionados²¹⁵. El puerto es conocido también por el desembarco de tripulantes fallecidos y por la práctica de ciertos buques que tienen antecedentes de desactivar su SIA durante sus actividades de pesca^{216 / 217}. La mera frecuencia de retornos al puerto no implica una adecuada rendición de cuentas cuando la inspección por parte del Estado rector del puerto es deficiente.



Un posible transbordo entre un pesquero de cerco luminoso con bandera china que operaba en el NWIO y un buque frigorífico. Según parece, la fotografía fue tomada en diciembre de 2022.

Un análisis independiente de datos satelitales correspondientes a más de 8,7 millones de viajes de pesca realizados en 2022 ha revelado que el tiempo de permanencia en el mar era un predictor menos significativo de abuso laboral y de riesgo de pesca INDNR en comparación con otras características de la embarcación, como el pabellón, el tipo de arte de pesca y la interacción entre ambos²¹⁸. Por ejemplo, se ha determinado que los buques con bandera china presentan perfiles de riesgo significativamente más altos, únicamente debido

a su pabellón. En consecuencia, la duración del viaje constituye uno de los múltiples factores que se refuerzan entre sí, junto con el cumplimiento por parte del Estado de abanderamiento, el transbordo en alta mar, la ausencia de observadores en alta mar y la carencia de una gobernanza eficaz en alta mar. Cada uno de estos factores se agrava mutuamente, y cualquier intervención que imponga restricciones de viaje para los buques DWF, en virtud de la misma lógica, repercutiría en los demás.

Prevalencia de abusos contra los derechos humanos en las tres pesquerías de calamar: una industria basada en la explotación

Los entrevistados señalaron una alarmante coherencia en los abusos laborales ocurridos a bordo de los buques calamareros a lo largo de nuestro estudio. De los 431 entrevistados, la media del número de indicadores de FL fue de 9 sobre 12 indicadores posibles. Esta evidencia indica que las condiciones de trabajo forzoso son la norma en el

empleo a bordo de los buques calamareros DWE, y no una excepción. Los indicadores de trabajo forzoso han sido analizados de manera individual para cada entrevistado. Esto se debe a que cada pescador puede experimentar diferentes indicadores de trabajo forzoso.

Tabla 8: Indicadores de trabajo forzoso identificados a partir de las entrevistas llevadas a cabo por EJF con la tripulación, desglosados por pesquería. En el apéndice se detalla la metodología empleada por EJF para evaluar el cumplimiento de los criterios establecidos para cada indicador de trabajo forzoso.

Indicador de trabajo forzoso	Número de pescadores que informan sobre este indicador...					
	En el SWA (n=228)	En el SWA (%)	En el SEP (n=79)	En el SEP (%)	En el NWIO (153 % (n=101))	En el NWIO (%)
Trabajo con salarios precarios o sin salario.	173	76%	68	94%	149	97%
Retención de salarios u otros beneficios prometidos	140	61%	68	94%	128	84%
Servidumbre por deudas o manipulación de la deuda	167	73%	65	90%	134	88%
Retención de documentos de identidad	210	92%	67	93%	107	70%
Engaño	131	57%	53	74%	133	87%
Aislamiento	203	89%	65	90%	141	92%
Intimidación y amenazas contra los trabajadores o sus familiares	25	11%	16	22%	28	18%
Violencia física y sexual	57	25%	31	43%	61	40%
Restricción de movimiento	200	88%	60	83%	145	95%
Horas extras excesivas	216	95%	65	90%	148	97%
Abuso de vulnerabilidad	110	48%	45	63%	91	59%
Condiciones de trabajo y de vida abusivas	102	45%	58	81%	133	87%

Casi todos los pescadores que trabajaban en buques en el NWIO estaban sometidos a condiciones que cumplían uno o más de los indicadores de trabajo forzoso establecidos por la OIT. Solo 10 de los 153 entrevistados del NWIO presentaron menos de 7 de los 12 indicadores durante su empleo. Los pesqueros de cerco luminoso presentaron tasas ligeramente inferiores a las de los buques de pesca que utilizan múltiples artes o los buques poteros en el NWIO, al mismo tiempo que se observaron duraciones medias de viaje más cortas.

Tabla 9: Comparativa de las tres pesquerías de calamar en relación con la prevalencia del trabajo forzoso.

Pesquería donde EJF ha realizado investigaciones	Media de indicadores de abuso notificados de un total de 12 indicadores	% de pescadores que informan de al menos 7 indicadores	% de pescadores que informan sobre violencia física a bordo (% , n=x)	Duración media del viaje en meses (según testimonios de entrevistados)
NWIO (Todo tipo de embarcaciones)	9/12	93,5 %	40 % (n=153)	11,9
Pesqueros de cerco luminoso en el NWIO	9/12	91%	37,7 % (n=101)	8,7
Pacífico sudeste	9,5/12	89,9 %	44 % (n=79)	14,2
Atlántico sudoccidental	8/12	64,9 %	25 % (n=228)	8,9

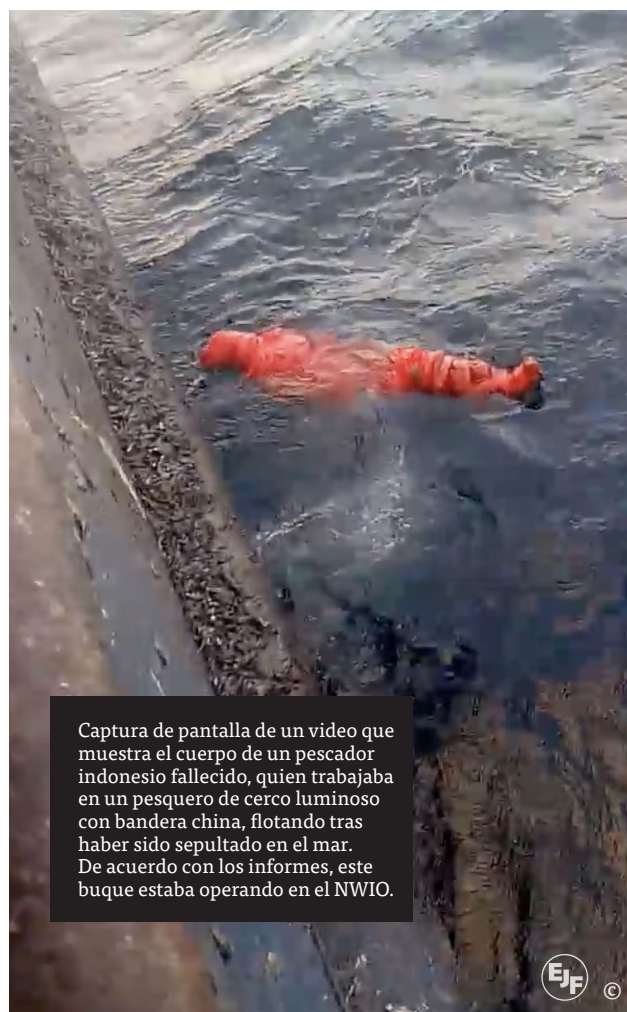
A pesar de que la incidencia general de abusos es más sistemática en los buques del NWIO, el SEP se distingue por tener el mayor número promedio de indicadores por pescador (9,5/12) y la mayor prevalencia de abuso físico en el conjunto del estudio (44 %). Esto se correlaciona con el hecho de que los buques que operan en esa zona presentan la duración media de viaje más larga, que es de 14,2 meses.

“Sí, me golpearon. Cuando comencé a trabajar en el barco, sentí náuseas y descansé, sentándome en la parte trasera [del buque]. El capitán se me acercó y me golpeó.”

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un buque calamarero con bandera china que opera en el SEP, marzo de 2023.

A pesar de que la pesquería del NWIO registra de manera sistemática índices de abuso alarmantes, únicamente el 70 % de los pescadores informaron haber conservado sus documentos de identidad, en contraste con tasas superiores al 90 % observadas en las otras dos pesquerías. Esto puede atribuirse a que la flota del NWIO está constituida principalmente por buques de largo alcance con bandera china y, rara vez, realizan escalas en los puertos de la región del NWIO. En cambio, recurren al transbordo en alta mar para llevar a cabo las transferencias durante la temporada de pesca, y posteriormente regresan a China. En contraposición, los buques que operan en el SWA y el SEP realizan escala en puertos latinoamericanos (véase más abajo), lo que convierte la retención de documentos en un mecanismo más pertinente para limitar la movilidad de la tripulación.

Las muertes en el mar ocurren en uno de cada doce buques analizados



Captura de pantalla de un video que muestra el cuerpo de un pescador indonesio fallecido, quien trabajaba en un pesquero de cerco luminoso con bandera china, flotando tras haber sido sepultado en el mar. De acuerdo con los informes, este buque estaba operando en el NWIO.



“Después de su fallecimiento, como musulmanes, lavamos su cuerpo. Yo fui quien lo bañó[...] Pensé que el ataúd sería enviado a casa[...] De hecho, primero se guardó en el congelador [...] junto con los calamares y otras capturas[...] Después de cuatro meses [...], el capataz solicitó los teléfonos celulares de la tripulación indonesia[...] Después de que confiscaran todos los teléfonos móviles [...] hablaron abiertamente de que lo iban a arrojar al mar [...] ¿Qué podíamos hacer? No pudimos defenderlo [...] Fue sepultado en el mar, arrojado al mar.”

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un pesquero de cerco luminoso con bandera china que opera en el NWIO, julio de 2022.



El tripulante indonesio fallecido en un pesquero de cerco luminoso con bandera china fue enterrado en un ataúd improvisado. De acuerdo con los informes, el buque operaba en el NWIO.

EJF ha identificado un mínimo de 25 fallecimientos ocurridos en 20 embarcaciones distintas dedicadas a la pesca de calamar, las cuales han sido analizadas para el presente informe. Todos los buques portaban pabellón chino en el momento en que los pescadores fallecidos trabajaban a bordo, y todos los buques tenían como objetivo la captura de calamar. Seis de ellos era poteros, siete eran cerqueros luminosos, cuatro buques utilizaban artes de pesca múltiples (dos muertes en el Han Rong 368²¹⁹), un buque estaba destinado a la pesca de calamares y papardas, y dos arrastreros.

Uno de los entrevistados relató que un tripulante de un buque potero chino, especializado en la captura de calamares, fue apuñalado mortalmente tras una discusión que escaló a una confrontación física. Supuestamente, la pelea se originó después de que el segundo capataz obligara a la tripulación a continuar descargando la pesca, a pesar de haber estado trabajando durante tres días consecutivos en el transbordo de calamares a un buque frigorífico. La víctima falleció a bordo antes de que el buque pudiera atracar para recibir la atención médica adecuada.

“Todo comenzó cuando el buque transfirió los calamares al buque recolector durante tres días [consecutivas] [...] Se produjo una discusión entre el segundo y el tercer capataz. El segundo capataz mencionó el nombre de un miembro chino de la tripulación y éste se ofendió. Entonces, el segundo capataz y el miembro chino de la tripulación se pelearon [...] Vi que la oreja del segundo capataz sangraba [...] Luego, durante las horas de descanso, ocurrió un incidente en la habitación del capataz. Cuando el primer capataz entró en la habitación, el segundo capataz ya había apuñalado al tripulante chino. El tripulante chino aún no había fallecido tras ser apuñalado. El barco estaba a punto de atracar para llevarlo al hospital. Pero después de que el barco navegara durante un día, falleció debido a la gravedad de su estado.”

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un buque potero con bandera china que opera en el SEP y el SWA, septiembre de 2022.

Las investigaciones de OSINT realizadas por el Outlaw Ocean Project documentan un mínimo de 22 tripulantes que han fallecido o desaparecido a bordo de buques calamareros con bandera taiwanesa, así como al menos 3 tripulantes en buques calamareros con bandera surcoreana, en el período comprendido entre 2019 y 2025.²²⁰ Tres de los 16 buques taiwaneses que Outlaw Ocean ha identificado como embarcaciones en las que se han registrado una muerte o desaparición a bordo también figuran en el conjunto de datos de entrevistas de EJF, en el cual los pescadores han informado otros indicios de trabajo forzoso.

Una investigación conjunta entre EJF y Outlaw Ocean ha identificado, al menos, a 50 pescadores que han fallecido o desaparecido a bordo de embarcaciones de origen chino, taiwanés y coreano entre los años 2019 y 2025.

Tabla 10: Posibles causas de muerte según lo descrito por los entrevistados.

Posible causa de muerte	Muertes	% (n=25)
Sospecha de beriberi	9	36 %
Violencia/asesinato	1	4 %
Suicidio	1	4 %
Afecciones médicas no tratadas o tratadas de forma insuficiente*	5	20 %
Accidentes laborales	3	12 %
Enfermedad desconocida	3	12 %
Razones desconocidas	3	12 %
Total	25	-

*Entre estos casos se incluían sospechas de apendicitis, "dolor torácico", intoxicación alimentaria e infarto.

Los testimonios proporcionados por los testigos ante EJF indican que al menos 9 de las 25 muertes fueron atribuibles a la enfermedad del beriberi, que es una deficiencia de tiamina o vitamina B1. El beriberi puede ser causado por la carencia de alimentos nutritivos y apropiados, así como por la ausencia de agua potable segura.^{221/222} El beriberi fue una enfermedad mortal que se propagó de manera significativa en los buques mercantes y de guerra durante el siglo XIX.²²³ En 1884 se descubrió que la enfermedad podía erradicarse a través de la implementación de reformas dietéticas en los buques. Esto resultó en la erradicación del beriberi de la Armada japonesa en un plazo de tres años, más de treinta años antes de que se identificara la vitamina B1.²²⁴

Más de la mitad de las muertes identificadas por EJF se atribuyen a razones médicas que, en un buque adecuadamente equipado y con acceso oportuno a atención médica, probablemente no habrían resultado fatales.



Fotografía de un miembro de la tripulación fallecido, presuntamente a causa de beriberi, a bordo de un pesquero de cerco luminoso de origen chino que operaba en el NWIO.

La enfermedad ha sido calificada como una “indicador de negligencia grave”²²⁵ y continúa siendo la causa de fallecimientos de un número indeterminado de pescadores cada año.²²⁶ En el siglo XXI, incluso en alta mar, esta enfermedad es completamente prevenible y puede ser revertida de manera rápida. Los pacientes pueden recuperarse en 24 horas si reciben el tratamiento adecuado. La supuesta presencia en siete buques calamareros DWF, expuesta en este estudio, representa una manifestación de la falta generalizada de rendición de cuentas y control en todos los buques DWF, tal como se ha documentado en otras fuentes.²²⁷

“No se dio cuenta de que tenía beriberi. Incluso después de que quedó claro que padecía esa enfermedad, el capitán le ordenó que siguiera trabajando, no le permitía descansar [...] Ocho de nosotros [los tripulantes indonesios] intentamos pedirle medicamentos al capitán, y él nos dio algunos. Pero los medicamentos eran simplemente los que había en el barco [...] Es decir, la enfermedad era beriberi, pero los medicamentos que dieron [al fallecido] eran medicamentos irrelevantes. En lugar de curarlo, solo empeoró la hinchazón.”

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un pesquero de cerco luminoso con bandera china que opera en el NWIO, mayo de 2025.

Prevalencia de abusos en la pesca y el trabajo en los tres Estados de abanderamiento

La flota calamarera DWF, bajo bandera china, obtuvo resultados consistentemente inferiores en comparación con las flotas taiwanesa y coreana en casi todos los indicadores evaluados en este informe, tanto en relación con la pesca destructiva como en los indicadores de trabajo forzoso. Esta situación refleja el contexto regulatorio actual del Estado de abanderamiento de China, el cual se fundamenta en medidas voluntarias y un conjunto disperso de avisos administrativos destinados a promover el cumplimiento por parte de la flota atunera china. Esto ha permitido que los buques calamareros operen en un vacío de gobernanza casi total. Los hallazgos de la EJV son consistentes con los de Selig et al. (2022), quienes determinaron que los buques con bandera china presentaban una mayor probabilidad de estar involucrados en abusos laborales y en prácticas pesqueras destructivas²²⁸.

Prácticas de pesca destructivas

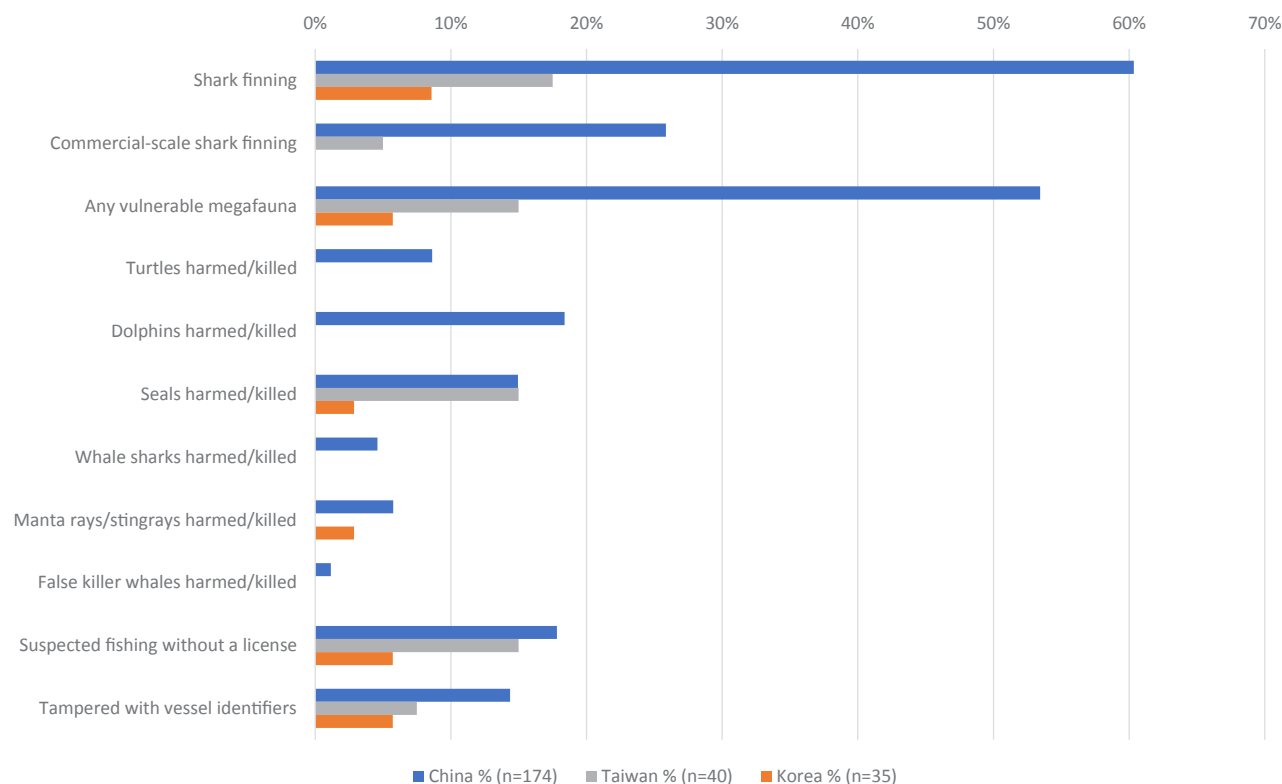


Gráfico 9: Prevalencia de prácticas pesqueras destructivas por Estado de abanderamiento, identificadas por embarcación.

Las tasas de práctica de aleteo de tiburones en los buques de bandera china fueron 7 veces superiores en comparación con los buques de bandera coreana y 3,4 veces superiores a las de los buques de bandera taiwanesa.

Se documentaron casos de aleteo de tiburones en 105 buques con bandera china, lo que representa el 60,3 % de los buques chinos analizados para este informe. Esta cifra fue 7 veces superior a la registrada en los buques coreanos y 3,4 veces superior a la de los buques de Taiwán. Los daños ocasionados a la megafauna fueron 9,4 veces mayores y 3,6 veces mayores, respectivamente, en comparación con los otros dos Estados de abanderamiento.

Tabla 11: Tasas notificadas de prácticas de pesca destructivas en los tres Estados de abanderamiento. Las dos últimas columnas indican cuántas veces mayor son las tasas chinas que las tasas coreanas o taiwanesas.

Indicador de pesca destructivo	% de buques con bandera china (n=174)	Corea (n=35)	Taiwán (n=40)	China: Corea	China: Taiwán
Aleteo de tiburones	60,3 %	8,6 %	17,5 %	7,0×	3,4×
Aleteo de tiburones a escala comercial	25,9 %	0%	5,0 %	—	5,2×
Cualquier captura de megafauna vulnerable	53,4 %	5,7 %	15,0 %	9,4×	3,6×
Tortugas heridas/muertas	8,6 %	0 %	0 %	—	—
Delfines heridos/muertos	18,4 %	0 %	0 %	—	—
Captura intencional de focas/leones marinos	14,9 %	2,9 %	15,0 %	5,2×	1,0×
Tiburones ballena heridos/muertos	4,6 %	0 %	0 %	—	—
Mantarrayas heridas/muertas	5,7 %	2,9 %	0 %	2,0×	—
Sospecha de pesca ilegal en la ZEE	17,8 %	5,7 %	15,0 %	3,1×	1,2×
Manipulación del identificador del buque	14,4 %	5,7 %	7,5 %	2,5×	1,9×

La captura intencionada de focas y leones marinos representa la única excepción, siendo una práctica realizada por el 15 % de los buques taiwaneses y el 14,9 % de los buques chinos. Aunque esto evidencia la superposición de las áreas operativas de la SWA entre la flota taiwanesa de calamares, que es más reducida, y los buques chinos, constituye una acusación preocupante respecto a los niveles actuales de cumplimiento por parte de los buques taiwaneses, dado que Taiwán dispone de una Ley integral de conservación de la vida silvestre desde 1989²²⁹.

“El contramaestre ordenó a los tripulantes que arponearan las focas[...] Ordenó a los tripulantes que arponearan [a las focas], y solo les quitaron los dientes[...] Su carne fue desechada[...] [Se capturaron] 11 focas en 5 meses, por orden del contramaestre.”

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un buque con bandera china destinado a la pesca de calamares y papardas que opera en el NWIO, junio de 2023.

Indicadores de trabajo forzoso

En lo que concierne al trabajo forzoso, las comparaciones entre los distintos Estados de abanderamiento son más limitadas. China y Taiwán exhiben patrones de prevalencia relativamente similares en relación con indicadores comunes, tales como el trabajo remunerado por debajo de salario mínimo y la servidumbre por deudas. Es probable que esta convergencia refleje la economía subyacente de las flotas calamareras DWF. Los operadores con márgenes reducidos cuentan con un incentivo financiero directo para suprimir los salarios y vincular a los trabajadores a los buques mediante deudas.

En ausencia de protecciones laborales vinculantes por parte del Estado de abanderamiento o de la OROP, no existe impedimento alguno para llevar a cabo tales prácticas²³⁰. Las agencias de contratación de personal en Indonesia y Filipinas, que son los principales países de origen de la mano de obra, también contribuyen a la prevalencia del trabajo forzoso a través de prácticas de explotación y servidumbre por deudas²³¹.

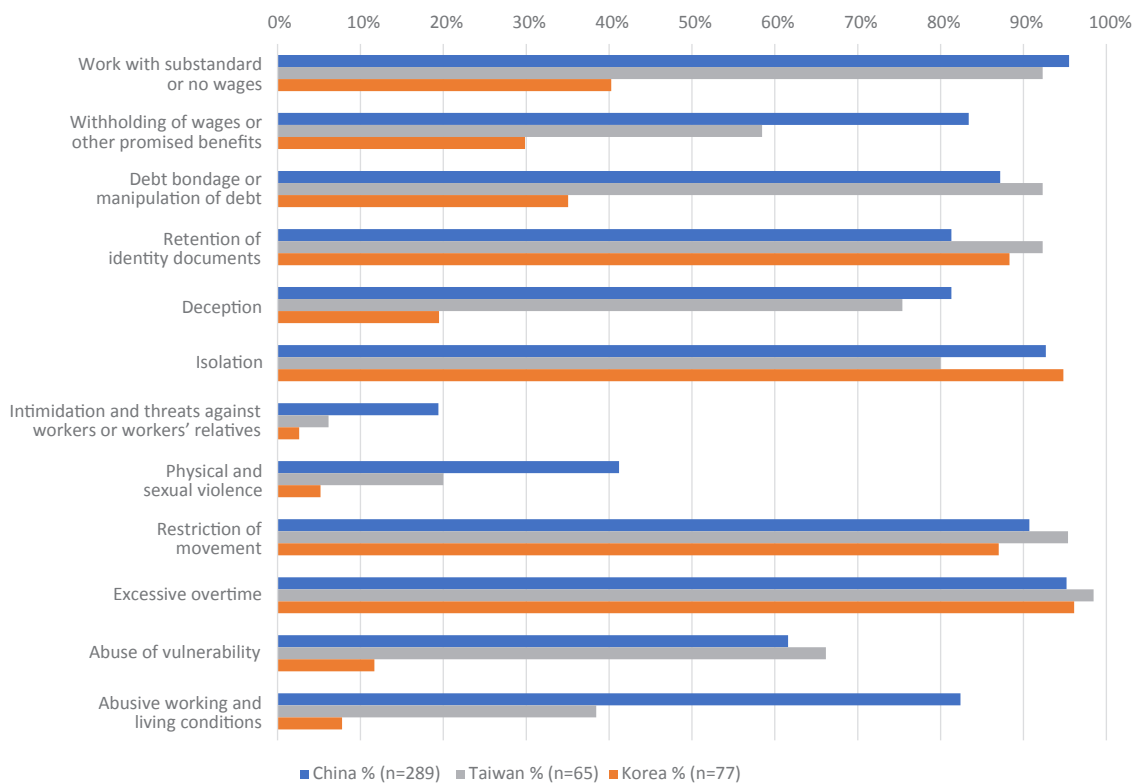


Gráfico 10: Prevalencia de indicadores de trabajo forzoso por Estado de abanderamiento, según lo informado por los entrevistados.

Trabajadores se preparan para clasificar la captura de calamar a bordo de un buque de cerco con luz en el océano Índico noroccidental.



Tabla 12: Indicadores de trabajo forzoso identificados mediante entrevistas por Estado de abanderamiento.

Indicador de trabajo forzoso	Número de pescadores que informan sobre este indicador					
	Buques calamareros DWF chinos (n=289)	Buques calamareros DWF chinos (%)	Buques calamareros DWF coreanos (n=77)	Buques calamareros DWF coreanos (%)	Buques calamareros DWF taiwaneses (n=65)	Buques calamareros DWF taiwaneses (%)
Trabajo con salarios precarios o sin salario.	276	95,5 %	31	40,3 %	60	92,3 %
Retención de salarios u otros beneficios prometidos	241	83,4 %	23	29,9 %	38	58,5 %
Servidumbre por deudas o manipulación de la deuda	252	87,2 %	27	35,1 %	60	92,3 %
Retención de documentos de identidad	235	81,3 %	68	88,3 %	60	92,3 %
Engaño	235	81,3 %	15	19,5 %	49	75,4 %
Aislamiento	268	92,7 %	73	94,8 %	52	80,0 %
Intimidación y amenazas contra los trabajadores o sus familiares	56	19,4 %	2	2,6 %	4	6,2 %
Violencia física y sexual	119	41,2 %	4	5,2 %	13	20,0 %
Restricción de movimiento	262	90,7 %	67	87,0 %	62	95,4 %
Horas extras excesivas	275	95,2 %	74	96,1 %	64	98,5 %
Abuso de vulnerabilidad	178	61,6 %	9	11,7 %	43	66,2 %
Condiciones de trabajo y de vida abusivas	238	82,4 %	6	7,8 %	25	38,5 %

La medición de la frecuencia del trabajo forzoso evidencia que las condiciones en los buques chinos son significativamente peores. El 85,1 % de los buques con bandera china contaban con ocho o más indicadores a bordo, en contraste con el 70 % de los buques taiwaneses y el 25,7 % de los buques coreanos. De los 68 buques registrados en nuestra base de datos, en los cuales la EJF identificó casos extremos de abuso, ya sea abuso físico o sexual grave, o muertes a bordo, el 96% de ellos enarbolaba pabellón chino. A diferencia de Taiwán, que ha ampliado sus protecciones laborales a los pescadores migrantes mediante el Plan de Acción de 2022 para la Pesca y los Derechos Humanos, y de Corea del Sur, cuya Ley de Marineros prohíbe de manera formal el trabajo forzoso y la retención de pasaportes, China carece de una legislación laboral nacional que ofrezca protecciones significativas a los pescadores migrantes que trabajan en sus buques calamareros DWF.

Tabla 13: Frecuencia del trabajo forzoso en los tres Estados de abanderamiento.

Estado de abanderamiento	Buques con 8 o más indicadores de trabajo forzoso	Número total de buques en la base de datos	Porcentaje del total
China	152	174	87,4 %
Taiwán	28	40	70,0 %
Corea del Sur	9	35	25,7 %

Las altas tasas de aislamiento y de restricción de movimiento entre los Estados de abanderamiento, que se mantienen estables, podrían ser atribuibles a la duración prolongada de los viajes de pesca y a la denegación de acceso a teléfonos o Wi-Fi. Las jornadas laborales excesivamente prolongadas, definidas como aquellas en las que los pescadores trabajan más de 14 horas diarias, son prácticamente idénticas en las tres flotas. Esta convergencia probablemente refleja dos factores. En primer lugar, la pesca con poteras y con señuelos luminosos son métodos de pesca que requieren mucha mano de obra. En segundo lugar, ante márgenes de beneficio que se encuentran reducidos y en disminución, los operadores tienen un incentivo financiero directo para exigir un mayor número de horas de trabajo a sus equipos^{232/233}.

“El Wi-Fi era solo para el ingeniero jefe y el capitán [...] A los tripulantes indonesios no se les permitía usarlo.”

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un buque calamarero con bandera china que opera en el SEP, junio de 2025.

Según los informes, los buques chinos permanecían en el mar un promedio de seis meses más que los buques coreanos o taiwaneses. De los 53 buques incluidos en nuestro estudio, los cuales, de acuerdo con la información disponible, permanecieron más de 12 meses en el mar, todos, con excepción de uno, estaban registrados bajo pabellón chino.

Pescadores indonesios saludan al que ha sido su barco pesquero mientras desembarcan.



Tabla 14: Comparativa de la duración de los viajes y las tasas de trabajo forzoso en los tres Estados de abanderamiento por entrevistado.

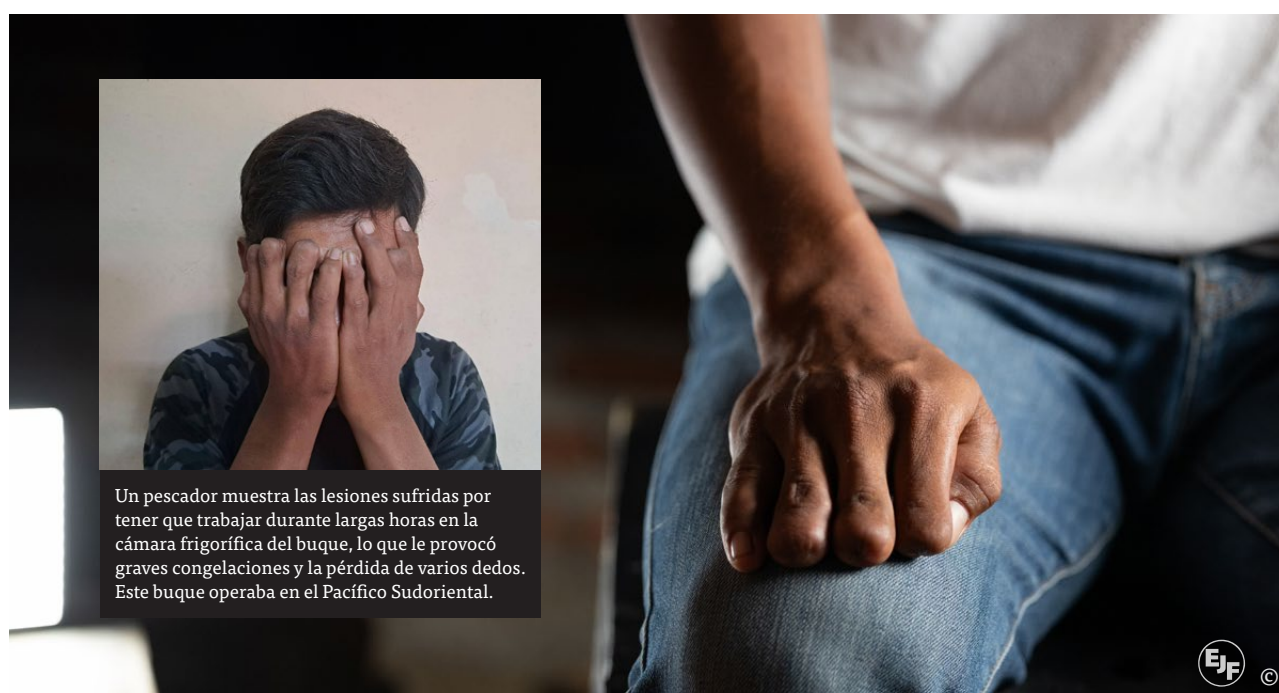
Estado de abanderamiento (n=número de entrevistados)	Duración media del viaje (meses)	Media de indicadores notificados de FL (de un total de 12 indicadores)	% de pescadores que informan de al menos 7 indicadores	Tasa de violencia física (%)
China (n=289)	12,2	9	92,4 %	41,2 %
Corea del Sur (n=77)	6,2	5	15,6 %	5,2 %
Taiwán (n=65)	5,7	9	81,5 %	20,0 %

Tabla 15: Comparativa de la duración de los viajes y las tasas de pesca destructiva en los tres Estados de abanderamiento por buque.

Estado de abanderamiento (n=número de buques)	Duración media del viaje (meses)*	Número promedio de prácticas de pesca destructivas notificadas en buques
China (n=174)	12,6	1,72
Corea del Sur (n=35)	6,27	0,26
Taiwán (n=40)	5,67	0,6

* La duración del viaje presenta ligeras variaciones, dependiendo de si la información es proporcionada por el entrevistado o por el buque. Esto se debe a que la respuesta de cada entrevistado se registra de manera individual, mientras que la medición de cada buque corresponde al promedio combinado de las respuestas de los entrevistados, que en ocasiones son múltiples y variables.

Tal como se indica en la página 43, los viajes de mayor duración se correlacionan con tasas más elevadas de pesca destructiva y trabajo forzoso. Los datos previos sugieren que los resultados más desfavorables de la flota con bandera china, en prácticamente todos los demás indicadores analizados en este informe, están intrínsecamente relacionados con el hecho de que sus buques permanecen en el mar, en promedio, aproximadamente el doble de tiempo que los buques taiwaneses y coreanos.



Una oportunidad para la coordinación multilateral

La creación de una coalición de Estados ribereños afectados para abordar los problemas pesqueros regionales no es un hecho sin precedentes. Por ejemplo, en el año 2021, Chile, Ecuador, Perú y Colombia emitieron una declaración conjunta a través de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) en la que manifestaron su compromiso de facilitar los esfuerzos de intercambio de información y de adoptar medidas conjuntas para combatir la pesca INDNR en sus ZEE²³⁴. Doce países de la región también llevan a cabo anualmente ejercicios conjuntos de la armada y la guardia costera, con el propósito de optimizar la vigilancia de las aguas que son ecológicamente significativas para estos países ribereños²³⁵.

De acuerdo con lo expuesto en este informe, la pesca ilegal de calamares generalmente se lleva a cabo justo fuera de los ZEE de los países. Esta zona es incluso conocida coloquialmente como la Milla 201 en el SWA, dada su cercanía al límite de la ZEE de Argentina, la cual se extiende 200 millas desde la costa²³⁶. A nivel global, hay otros países que enfrentan desafíos análogos debido a las flotas calamareras DWF, las cuales se dedican a la pesca no regulada en alta mar y realizan incursiones ilegales en aguas ribereñas de los Estados²³⁷. La ausencia de una OROP en el SWA y el NWIO, junto con una OROP-PS ineficaz en el SEP, coloca a estos países en una situación de desamparo.

De acuerdo con el análisis realizado por la EJF, el número de países que integran al denominado "Milla 201" a nivel mundial es de 24, como se detalla en la tabla completa que se encuentra en el Apéndice. La lista comprende diversos países en vías de desarrollo que presentan una capacidad limitada para supervisar las actividades pesqueras a lo largo de sus costas, así como para hacer frente a las amenazas que representan tantos buques pesqueros industriales.

Estos países han sido identificados como vulnerables a las flotas calamareras DWF por una de dos razones. Estas flotas faenan durante una parte del año en los límites de sus ZEE. Además, la industria pesquera nacional de estos países depende de la población predominante de calamares o de

especies relacionadas, como el atún y especies similares, para garantizar la seguridad alimentaria y el sustento de los pescadores locales.

La optimización de los esfuerzos de coordinación multilateral en América Latina debería motivar a los países que enfrentan problemas similares relacionados con la pesca ilegal de calamar a buscar aliados estratégicos para iniciar negociaciones multilaterales unificadas, con el objetivo de abordar las inquietudes que estos países presentan. Por ejemplo, esto podría implicar que los países del NWIO establezcan una plataforma diplomática conjunta con el propósito de abogar de manera colectiva ante la OIT y en los foros pertinentes de las Naciones Unidas. Los países podrían también abogar por la inclusión de la pesca de calamar en el mandato del BBNJ. Otras alternativas consideradas en este instrumento podrían incluir la posibilidad de que los países o grupos de países soliciten una ABMT o una evaluación de impacto ambiental (EIA) con el objetivo de fomentar los esfuerzos multilaterales para alcanzar una solución²³⁸.

Las directrices adoptadas por la Asociación de la Cuenca del Océano Índico (IORA, por sus siglas en inglés) en mayo de 2025 reconocen de manera formal la existencia de una brecha en la OROP para las especies distintas del atún en el océano Índico y establecen un marco para la acción coordinada. Sin embargo, estas directrices aún no abordan el desafío específico relacionado con la pesca no regulada de calamar, que representa el ejemplo comercial más significativo de la brecha identificada²³⁹.

Los estados del NWIO comparten un interés común y urgente en combatir la extracción no regulada de una especie clave de las aguas adyacentes a sus ZEE, llevada a cabo por una flota que, en su inmensa mayoría, proviene de un único Estado de abanderamiento. Esta flota representa una amenaza para las pesquerías de atún, que son de importancia mundial, así como para los medios de subsistencia de los pescadores artesanales y los ecosistemas marinos de los cuales dependen sus ciudadanos. El precedente latinoamericano evidencia que la acción colectiva es factible. Asimismo, es fundamental poner fin al agotamiento progresivo de un recurso compartido en un contexto de falta de gobernanza que no beneficia a nadie, salvo a los operadores de flotas que lo explotan.

Una fila de embarcaciones artesanales peruanas de pesca de calamar. Crédito: Sociedad Nacional de Pesca Artesanal del Perú (SONAPESCAL).





Transbordo en alta mar entre un pesquero potero y un buque frigorífico en el SWA.
(Crédito: Guardia Costera Argentina).

Análisis de mercado, ¿a dónde va todo este calamar?

Cómo el calamar entra en la cadena de suministro mundial de productos del mar

La EJF llevo a cabo un análisis de las escalas posteriores en puerto de los buques frigoríficos que habían recogido la pesca de los buques calamareros en el NWIO, el SEP y el SWA, con el objetivo de comprender los lugares de desembarque y transformación del calamar. Los datos evidencian un patrón de agrupamiento claro, en el cual los buques frigoríficos que operan en distintos caladeros tienden a atracar en diferentes puertos de China. Estas preferencias de desembarque parecen estar vinculadas a la especie de calamar capturada, en lugar de estar asociadas a la pesquería de origen. Por ejemplo, la pota cárdena del NWIO se desembarca con mayor frecuencia en Fuzhou y Shidao. El calamar gigante del SEP se desembarca principalmente en Zhoushan, mientras que la pota argentina se desembarca con mayor frecuencia en Busan y Shidao.

Este patrón se alinea con la especialización más amplia de la capacidad de transformación de calamares en China según el puerto. Los análisis de la industria indican que los gobiernos municipales de Zhoushan, Fuzhou y Rongcheng han competido de manera activa por la captura DWF a través de subvenciones diferenciadas e inversiones en transformación. Cada puerto ha desarrollado fortalezas específicas en la ordenación de especies y categorías de productos²⁴⁰. Asegurar la capacidad de transformación de la materia prima de calamar constituye un elemento de una competencia más amplia entre las provincias costeras de China, con el objetivo de convertirse en la "provincia costera más fuerte" del país (海洋强省), un concepto que ha sido formalmente incorporado en los planes de desarrollo provincial de Zhejiang, Fujian y Shandong²⁴¹.

Tabla 16: Porcentaje de viajes de buques frigoríficos de cada caladero que arriban a los principales puertos de desembarque de calamar.

Puerto	SEP (n = 441) (%)	SWA (n = 260) (%)	NWIO (n = 338) (%)
Zhoushan	68,0	21,5	3,6
Busan ^{ix}	23,1	44,6	18,3
Ningbo	31,1	14,6	3,8
Shidao	23,4	49,6	28,4
Fuzhou	6,8	5,4	45,3
Taizhou	3,4	0,8	12,4

^{ix} Para el análisis de esta tabla, se excluyeron los viajes de buques frigoríficos a Busan en los casos en que Busan era el primer puerto de escala. Para más detalles, consulte el texto.

Un poco más de la mitad de los 1.588 viajes de buques frigoríficos analizados (50,4 %) realizaron una escala en Busan inmediatamente después de haber recibido transbordos en el mar. No obstante, el 67 % de esos buques frigoríficos permanecieron menos de un día en el puerto, en contraste con las estancias de hasta 15 días en puertos como el de Zhoushan en China. Por lo tanto, es poco probable que el desembarque de la mercancía se efectúe en Busan cuando este sea el primer puerto de

escala. Los testimonios proporcionados a EJF sugieren que tanto Busan como Singapur son utilizados por la flota china como puertos de terceros países para la rotación de tripulaciones, en lugar de ser utilizados para el desembarque de las capturas. Estos puertos constituyen centros logísticos esenciales que facilitan la cadena de suministro global de calamar, sin que figuren nunca como destinos de transformación.

Busan constituye un importante centro de transferencia de tripulaciones para los buques DWF de China.





El calamar es clasificado y empaquetado en cajas a bordo de un buque chino de cerco con luz operando en el océano Índico noroccidental.

“Regresé al [puerto de] Busan desde alta mar. Entonces, tuve que pasar la noche allí. Y luego, a la mañana siguiente, fui al aeropuerto de Busan y después a Inchon. Luego, volé a Yakarta.”

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un buque potero con bandera china que opera en el SEP, marzo de 2025.

Tras el transbordo en el SEP, el 68 % de los viajes en buques frigoríficos se dirigieron al puerto de Zhoushan, mientras que el 31 % tuvo como destino el puerto cercano de Ningbo, ubicado en la provincia de Zhejiang. A pesar de la disminución gradual de su relevancia como centro de transformación de calamares debido al incremento de los costes laborales²⁴², Zhoushan continúa siendo el puerto de descarga y el centro comercial más favorable para cientos de empresas pesqueras de calamar. En el interior de la Base Nacional de Pesca en Aguas Distantes de Zhoushan, donde se ubica el Centro de Comercio de Calamares en Aguas Distantes de China, se lleva a cabo la subasta de diversas especies de calamares que han sido descargadas de los buques frigoríficos. En el año 2025, el Centro comercializó 325.500 toneladas de productos del mar DWF, lo que constituyó aproximadamente el 60 % del comercio de calamar en China²⁴³. Zhoushan también mantiene una industria tradicional importante que transforma 40.000 toneladas de calamar seco anualmente, lo que genera ingresos aproximados de 5 millones de RMB (731 millones de dólares estadounidenses)²⁴⁴. Muchos de estos productos tradicionales de calamar seco se elaboran a partir de calamares gigantes procedentes del SEP²⁴⁵.

Cerca del 50 % de los viajes de los buques frigoríficos procedentes del SWA terminaron en el puerto de Shidao, ubicado en la provincia de Shandong. Asimismo, el 23 % de los viajes de los buques frigoríficos procedentes del SEP y el 28 % de aquellos provenientes del NWIO tuvieron como destino dicho puerto. En la actualidad,

Shidao procesa más de 400.000 toneladas de materia prima de calamar anualmente, lo que genera ingresos aproximados de 9.000 millones de RMB (1.320 millones de dólares estadounidenses)²⁴⁶. Este crecimiento suscita nuevas preocupaciones. En el año 2023, el proyecto Outlaw Ocean dio a conocer que al menos dos importantes filiales de transformación, pertenecientes al Grupo Chishan, con sede en Shidao, supuestamente empleaban mano de obra forzosa uigur en sus plantas de transformación²⁴⁷.

Los datos de seguimiento de buques indican que el puerto de Fuzhou, ubicado en la provincia de Fujian, está emergiendo como un centro estratégico para el desembarque de calamares capturados en el NWIO. A diferencia de los buques frigoríficos que operan en el SEP y en el SWA, los buques frigoríficos que operan en el NWIO rara vez atracaban en Busan y escasamente se aventuraban a otros caladeros, registrándose únicamente el 6 % de ellos en otras áreas. Esto se debe, probablemente, a la conveniencia de la ruta y al hecho de que más de la mitad de los buques que operan en el NWIO son propiedad de empresas establecidas en la provincia de Fujian.

La Zona Franca de Mawei en Fuzhou se establece no solo como el principal centro de distribución de productos del mar DWF en el sur de China, sino que también alberga el más destacado centro de comercio de materia prima de tiburón en el país²⁴⁸. De hecho, Pingtan Marine Enterprise (PME), la empresa propietaria de más del 15 % de los buques del NWIO analizados por la EJJ para este informe, tiene su puerto base en Fuzhou (véase el recuadro de PME). PME fue públicamente implicada en el transbordo de miles de tiburones tras la incautación de un buque frigorífico de su propiedad en el Parque Nacional Galápagos en el año 2017²⁴⁹. Entre los tiburones identificados a bordo de este buque frigorífico se encontraban tiburones ballena, los cuales probablemente fueron capturados por cerqueros²⁵⁰, un tipo de arte de pesca ampliamente utilizado y operado por PME en el NWIO. Posteriormente, el buque frigorífico de PME estableció conexión con el Centro de Comercio de Tiburones de Mawei, en Fuzhou²⁵¹.

Pingtan Marine Enterprise

Pingtan Marine Enterprise (PME) es uno de los mayores conglomerados pesqueros de propiedad privada en China, aunque la empresa presenta cierta participación estatal. Por ejemplo, en el año 2015, la empresa estatal China Agricultural Industry Development Fund Co., Ltd. llevó a cabo una inversión estratégica de 400 millones de RMB, equivalente a aproximadamente 65 millones de dólares estadounidenses en ese momento, en la filial pesquera de propiedad absoluta de PME, Fujian Provincial Pingtan County Ocean Fishing Group Co., Ltd (Pingtan Fishing). Junto con su filial Fuzhou Honglong Ocean Fishing (Honglong), Pingtan Fishing ejerce control sobre cerca de 100 buques pesqueros y frigoríficos²⁵². Solo en el NWIO, PME opera un mínimo de 54 pesqueros de cerco luminoso, así como seis buques frigoríficos. Diecisiete de ellos (31,5 %) se encuentran en nuestra lista VOI.

La historia de PME constituye un caso de estudio notablemente claro sobre la manera en que se construye y se reconstruye la capacidad DWF de China en torno a las restricciones regulatorias. En el año 2012, el gobierno de China introdujo regulaciones que limitaban el número de buques DWF, estableciendo que los buques únicamente podían ser "sustituídos" en función de las cuotas de buques existentes de la empresa²⁵³. En el año 2014, Fuzhou Honglong utilizó 68,5 millones de RMB (equivalentes a 10 millones de dólares estadounidenses) en subvenciones gubernamentales, las cuales fueron destinadas a la sustitución de 23 buques antiguos por nuevos arrastreros, orientados a operar en las aguas de Indonesia, India y el SEP²⁵⁴. No obstante, cuando Indonesia prohibió la pesca a buques extranjeros en su ZEE a finales de 2014, PME comunicó su intención de sustituir dichos buques por pesqueros de cerco luminoso que operarían en el NWIO y en el noroeste del océano Pacífico²⁵⁵. Para el año 2019, PME había registrado un total de 59 buques poteros y pesqueros de cerco luminoso, las cuales fueron recientemente sustituidos ante el gobierno provincial de Fujian. Adicionalmente, se registraron otros 10 buques a nombre de Honglong²⁵⁶, de los cuales al menos 27 fueron desplegados en el NWIO²⁵⁷.

Estas sustituciones constituyeron una mejora considerable en la capacidad. La capacidad de captura anual se incrementó de aproximadamente 80.000 toneladas a 110.000 toneladas. La potencia media del motor se duplicó con creces, pasando de un promedio de 705 kW a aproximadamente 1620 kW²⁵⁸. El tonelaje bruto unitario también experimentó un incremento, pasando de un rango entre 192 y 480 toneladas a un promedio de 1.140 toneladas para los pesqueros de cerco luminoso y 1.100 toneladas para los buques poteros, lo que representa un aumento del 130 % al 470 %²⁵⁹.

En diciembre de 2022, la Oficina de Control de Activos Extranjeros (OFAC, por sus siglas en inglés) del Departamento del Tesoro de los Estados Unidos, en virtud de la Ley Global Magnitsky de Responsabilidad en Materia de Derechos Humanos, impuso sanciones a nueve entidades vinculadas al beneficiario efectivo de PME, Xinrong Zhuo, así como a 125 buques relacionados con la empresa²⁶⁰. Se trataba de la primera ocasión en que el Departamento del Tesoro de Estados Unidos imponía sanciones a una empresa que cotizaba en el NASDAQ. Las violaciones de los derechos humanos que dieron lugar a la sanción, tales como la violencia física, el exceso de horas extraordinarias, la restricción de la libertad de movimiento, las condiciones laborales y de vida abusivas, la retención de salarios y el engaño, se corresponden con los indicadores de trabajo forzoso de la OIT identificados mediante las investigaciones de la EJF.

De acuerdo con la reciente investigación realizada por C4ADS, la sanción impuesta en 2022 no limitó de manera significativa las operaciones de PME. En el año 2021, se constituyó una nueva entidad, Fujian Juchangtai Fishery Group Co., Ltd., la cual ha estado bajo la administración de miembros de la familia de Xinrong Zhuo desde la imposición de la sanción. Entre los años 2024 y 2025, se registró la venta y transferencia de al menos 22 embarcaciones pesqueras de Pingtan Fishing o Honglong a Juchangtai²⁶¹.

Un análisis de la cadena de suministro llevado a cabo por el Outlaw Ocean Project en 2023 rastreó el calamar capturado por PME a través de cinco transformadores de China hasta 61 importadores, predominantemente ubicados en Estados Unidos (63,9 %), Canadá (14,7 %) y España (14,7 %). Este análisis se extendió hasta 47 compradores en Estados Unidos (68 %), Canadá (17 %), España (6,4 %) y Australia (4,2 %)²⁶². El análisis llevado a cabo por la EJF, utilizando TradeData Pro, identificó un total de 178 importadores o compradores únicos que adquirieron aproximadamente 22.620 toneladas de productos de calamar de estos cinco transformadores entre los años 2020 y 2025. De este total, aproximadamente el 56,4 % de los envíos se dirigieron al mercado estadounidense, el 12 % a España, el 7,6 % a Australia y el 7 % a Marruecos. Estos hallazgos establecen una conexión entre el calamar de PME y algunos de los mercados de productos de mar más relevantes, al mismo tiempo que lo vinculan de manera fundamentada con el transbordo de tiburones a gran escala, el trabajo forzoso y la utilización de caladeros no regulados.

Cómo llegan los productos de alto riesgo a los principales mercados de consumo

Entre los años 2020 y 2024, China se posicionó como el principal exportador mundial de calamares y sepias, abarcando aproximadamente el 27 % de las exportaciones globales. Esta cifra es casi el doble de la correspondiente al segundo mayor exportador, Perú (14 %). A continuación se encuentran la UE (11 %), así como Indonesia, India y Argentina (cada uno con un 7 %)²⁶³. Las exportaciones chinas se orientaron principalmente hacia Japón (19 %), Tailandia (14 %), Corea del Sur (12 %), la UE (10 %), y Filipinas y Estados Unidos (7 % cada uno). Además, se registraron envíos a otros países, incluyendo el Reino Unido, Canadá y Australia²⁶⁴.

En lo que concierne a las importaciones, la UE se posicionó como el principal mercado mundial de calamares y sepias durante el mismo período, abarcando aproximadamente el 29 % de las importaciones globales. A continuación se encuentran China (21 %), Tailandia (11 %), Japón (8 %), Corea del Sur (8 %) y Estados Unidos (4 %). Dentro de la UE, España fue responsable del cincuenta por ciento de todas esas importaciones, lo que la posiciona, al considerar a los Estados miembros de la UE de manera individual, como el segundo mayor importador de calamares a nivel mundial, únicamente superada por China²⁶⁵.

Estos flujos comerciales evidencian que los principales mercados finales, que incluyen la UE, el Reino Unido, EE. UU., Japón y Corea del Sur, dependen de las cadenas de suministro globales de calamar, en las cuales los transformadores y exportadores de China desempeñan un papel preponderante. En situaciones donde los controles de importación son deficientes y la transparencia es escasa, dichos canales permiten el acceso al mercado del calamar vinculado a delitos ambientales, abusos laborales y pesca ilegal.

Las investigaciones realizadas por la EJF han establecido vínculos creíbles en la cadena de suministro entre los buques calamareros de alto riesgo que operan en el SWA, el SEP y el NWIO, y los compradores de productos del mar en Estados de mercado claves a nivel mundial, incluidos la UE, Japón, Estados Unidos, Corea del Sur y el Reino Unido.

La EJF ha identificado a 187 importadores y compradores de productos del mar capturados en el SWA, los cuales podrían proceder de buques involucrados en muertes o abusos físicos hacia la tripulación²⁶⁶. La investigación realizada por la EJF identificó un total de 58 buques con pabellón chino que operan en el SEP y que están involucrados en prácticas de abusos tanto en el ámbito pesquero como laboral. De estas, 23 cuentan actualmente con la aprobación para exportar sus productos a la UE, y 20 están autorizadas para exportar al Reino Unido.²⁶⁷



Dos buques calamares de bandera china durante un encuentro en alta mar.

El 41 % de los buques taiwaneses del FIP están implicados en prácticas de pesca destructiva o abusos laborales



Un pescador indonesio posando con un ave marina a bordo de un buque calamarero con bandera taiwanesa que opera en el SWA.

De los 83 buques con bandera taiwanesa que están incluidos en el Proyecto de Mejora Pesquera (FIP, por sus siglas en inglés) de la Pota Argentina del Atlántico Sudoccidental,²⁶⁸ según las investigaciones realizadas por la EJE, el 41 % de dicho buques se encontraban involucrados en prácticas pesqueras destructivas o abusos laborales. Este Programa de Mejora Pesquera (FIP) fue establecido en el año 2022 con el propósito de optimizar la recopilación de datos y el seguimiento de la pesquería de calamar en el SWA^{269 /270}.

Los FIP son programas que involucran a múltiples partes interesadas, generalmente iniciados por actores de la industria con el respaldo de ONGs y compradores de productos del mar. Estos programas publican un plan de trabajo plurianual con el objetivo de que una pesquería progrese hacia la certificación del Marine Stewardship Council o estándares de sostenibilidad equivalentes²⁷¹.

La afiliación a la FIP es comúnmente empleada por minoristas, empresas del sector de servicios de alimentación y transformadores como un medio para verificar y fomentar la sostenibilidad en la pesca a nivel global.

Las conclusiones de la EJE respecto a las operaciones con bandera taiwanesa en el SWA son corroboradas y ampliadas por una investigación independiente de código abierto realizada por The Outlaw Ocean Project. La investigación realizada por Outlaw Ocean sobre las flotas de altura de calamar de Taiwán y Corea del Sur, fundamentada en registros portuarios, noticias, boletines gubernamentales, datos satelitales y redes sociales de las tripulaciones, ha identificado al menos a 22 tripulantes que han fallecido o desaparecido mientras se encontraban trabajando a bordo de buques calamareros con bandera taiwanesa entre 2019 y 2025. Además, se ha informado que al menos otros 6 trabajadores resultaron heridos en seis buques distintos²⁷².

Outlaw Ocean ha identificado, al menos, dos empresas que son miembros de esta FIP y que exportan productos de calamar a los Estados Unidos: Ammon International y Fue Shin Fishery. Entre los años 2020 y 2025, Ammon International envió un mínimo de 4.000 toneladas de productos de calamar a importadores en Estados Unidos. Esto incluye a empresas tales como Baywatch Seafood, Imaex Trading y Sea Win²⁷³.

En conjunto, estos hallazgos generan importantes interrogantes respecto a la utilización de la pertenencia al FIP como indicador de sostenibilidad orientada al mercado. De acuerdo con las evidencias presentadas por EJE, casi la mitad de la flota participante se encuentra asociada a prácticas pesqueras destructivas o a abusos laborales. Además, los productos provenientes de estos buques están ingresando en las cadenas de suministro de servicios de alimentación en EE. UU. bajo la justificación de promover la mejora de la pesca²⁷⁴.

Dos operadores en el SEP son dignos de mención: la Cooperativa Profesional de Calamares de Aguas Distantes de Zhoushan y el Grupo Nacional de Desarrollo Agrícola de China, propietario de la Corporación Nacional de Pesca de China (CNFC), un conglomerado estatal que ejerce una influencia significativa en toda la cadena de valor del calamar en China²⁷⁵. De los 12 buques que pertenecen a la Cooperativa de Calamares de Zhoushan y que están implicados en actividades pesqueras ilegales o maltrato físico, tres contaban con autorización para exportar a la UE y uno estaba autorizado para exportar al Reino Unido. De los 10 buques propiedad de la CNFC, tres han sido autorizados a exportar a la UE y dos han recibido autorización para exportar al Reino Unido²⁷⁶.

Los controles de importación se ven obstaculizados por debilidades estructurales

Varios mercados importantes, incluyendo la UE y Estados Unidos, han implementado sistemas de trazabilidad y mecanismos de control de importaciones con el objetivo de prevenir la entrada en las cadenas de suministro nacionales de productos del mar capturados de manera ilegal. No obstante, existen diversas debilidades estructurales que restringen las capacidades de acción de estos regímenes.

La ausencia de códigos comerciales específicos para las principales especies de calamar significa que el calamar procedente tanto de pesquerías no reguladas como de pesquerías adecuadamente gestionadas se puede agregar bajo los mismos códigos aduaneros generales. Esta situación genera una notable falta de transparencia para los compradores de productos del mar.

En primer lugar, los datos comerciales disponibles en la actualidad no permiten realizar una medición precisa de la cantidad de calamar de alto riesgo que se introduce en los principales mercados. Esto se debe a la falta de trazabilidad a nivel de especie dentro del marco de codificación del Sistema Armonizado (SA). Los códigos comerciales estandarizados a nivel mundial no permiten diferenciar entre diferentes especies de calamar, lo que imposibilita aislar de manera fiable las importaciones de calamar que provienen del SWA, SEP o NWIO mediante la identificación de especies geográficamente distintas.

La ausencia de información detallada genera una significativa falta de transparencia. El calamar, originario de diversas pesquerías, algunas de las cuales no están reguladas o presentan una regulación deficiente, otras que enfrentan serios problemas de gobernanza y algunas que están bien gestionadas, se agregan bajo los mismos códigos aduaneros generales del Sistema Armonizado.



La tripulación se dedica a la transformación de calamares gigantes en un buque potero chino en el SEP.

Incluso cuando la especie podría funcionar como un indicador parcial del lugar de captura, como es el caso de la pota argentina, que se captura casi en su totalidad en el SWA, la falta de códigos a nivel de especie implica que dicho indicador se pierde. El resultado es que las estadísticas comerciales oficiales, por sí solas, no son capaces de diferenciar los productos asociados con la destrucción del medio ambiente, el trabajo forzoso y las violaciones de los derechos humanos de aquellos que no presentan tales vínculos.

La situación se agrava una vez que los productos llegan al consumidor final. Una investigación llevada a cabo por Oceana en noviembre de 2025 reveló que el 49 % de los 198 productos de calamar analizados en Bruselas y Milán no ofrecían información relevante ni sobre la especie ni sobre los lugares de captura²⁷⁷. Dos de las especies objeto de este informe, la pota argentina y el calamar gigante, eran las que presentaban una mayor probabilidad de ser encontrados en estos productos sin etiquetar. La ausencia de diligencia debida en relación con los requisitos de etiquetado compromete aún más la trazabilidad y resulta en que el calamar procedente de pesquerías no reguladas llegue a los platos de los consumidores.

La segunda debilidad se origina en la limitada trazabilidad de la cadena de suministro en relación con el Estado de abanderamiento. Cuando se oculta la identidad de los buques, ya sea mediante la mezcla de capturas en envíos a granel, la falsificación de la documentación o el incumplimiento de las obligaciones de diligencia debida, las garantías de la cadena de custodia se ven considerablemente debilitadas. Esto resulta particularmente preocupante para las pesquerías DWF de calamar que se examinan en este informe, en las cuales el transbordo es una práctica omnipresente. Además, las redes logísticas marítimas y las complejas estructuras de propiedad corporativa dificultan el control de la cadena de suministro.



Conclusión

Las principales pesquerías de calamar evidencian el momento en el cual la gobernanza global de los productos del mar deja de funcionar. Esto ocurre a pesar de que el calamar se encuentra entre los productos del mar más comercializados y valiosos a nivel mundial, siendo consumido en todos los mercados relevantes. No obstante, a diferencia del atún, cuya pesca se encuentra regulada por una red de cinco grandes OROP que cuentan con registros de buques, sistemas de documentación de capturas y programas de observadores, la mayor parte de la pesca mundial de calamar se lleva a cabo en aguas no reguladas.



Un pescador duerme en la cubierta de un buque calamarero chino que opera en el SEP.



Las tres pesquerías de calamar que se analizan en este informe —el noroeste del océano Índico, el sureste del Pacífico y el suroeste del Atlántico— constituyen en conjunto aproximadamente el 60 % del suministro mundial de calamar. Dos de estas pesquerías no disponen de una OROP, y la tercera presenta una OROP bloqueada debido a la falta de consenso y a los intereses ocultos de los Estados que se benefician al obstaculizar el progreso. La persistente falta de disposiciones laborales, la ausencia de una supervisión rigurosa y la carencia de regulaciones sobre la duración de los viajes constituyen puntos ciegos críticos que las flotas DWF aprovechan.

Las pesquerías no reguladas representan entornos en los cuales la falta de gobernanza y control se establece como el modelo operativo predominante. En estos contextos, las flotas, los Estados de abanderamiento y las cadenas de suministro se adaptan para aprovechar dichas lagunas. Cuanto mayor sea el tiempo que una pesquería permanezca sin regulación, más arraigadas se tornan estas prácticas y más difícil resulta su erradicación. Los Estados de abanderamiento se resisten a las medidas de transparencia, ya que la falta de claridad en sus operaciones favorece sus intereses comerciales. Cada año de inacción agrava las ventajas estructurales de aquellos que se benefician del statu quo. Los abusos identificados mediante las investigaciones de la EJF constituyen consecuencias previsibles de un sistema global de productos del mar en el cual esta situación es una realidad.

El dominio indiscutible de China en el mercado global del calamar está intrínsecamente relacionado con esta crisis de gobernanza. Su flota DWF de calamares ha experimentado un crecimiento significativo en las últimas dos décadas, superando ampliamente el desarrollo de marcos regulatorios en todos los niveles. En la actualidad, numerosos mercados de productos del mar dependen del calamar proveniente de las cadenas de suministro altamente opacas y consolidadas de China. Los buques calamareros chinos operan en alta mar durante meses o incluso años, optimizando el tiempo de pesca a través del transbordo continuo de la mercancía. China continúa proporcionando una cantidad mínima de información pública sobre las capturas de los buques. Ha realizado escasas inversiones en la cobertura de observadores y presenta una aplicación débil, inconsistente o inexistente de las normas laborales y medioambientales. Además, las normas en sí suelen ser poco rigurosas. El hecho de que los buques con bandera china exhiban consistentemente resultados peores en casi todas las métricas de las investigaciones de la EJF se debe a estos factores. Por ejemplo, las 25 muertes documentadas en el conjunto de datos de la EJF, que incluye 249 buques, se produjeron en buques con bandera china.

Todas las conclusiones de este informe se fundamentan en la carencia esencial de transparencia en la pesca global del calamar. En muchos casos, los pescadores entrevistados para este informe

constituyen los únicos testigos de las actividades que se desarrollaron en estos buques, además de aquellos que les pagan. Las investigaciones realizadas por la EJF evidencian que las flotas de pesca de calamar operan con un grado de secretismo que resultaría inaceptable en prácticamente cualquier otra industria de relevancia global. Los volúmenes de captura, la composición de las especies y la notificación de capturas incidentales frecuentemente son insuficientes o no se notifican en absoluto, lo cual se debe a la falta de incentivos por parte del Estado del abanderamiento y de regímenes de gobernanza multilateral, así como a la presión ejercida por los compradores de productos del mar. Sin intervención, es probable que la dinámica de auge y colapso de las poblaciones en diversas pesquerías de calamar se repita en otras especies y zonas de pesca, lo que tendría repercusiones para todos los mercados que han llegado a depender del calamar como un producto básico estable.

A pesar de las significativas diferencias geográficas entre las tres pesquerías analizadas en este informe, la consistencia y la prevalencia de los indicadores de trabajo forzoso evidencian que las condiciones de vida y de trabajo en los buques calamareros son, en la mayoría de los casos, lamentables. En más del 90 % de las entrevistas llevadas a cabo por la EJF se documentaron al menos cuatro indicadores de trabajo forzoso. Estas son las condiciones básicas para trabajar en los buques calamareros DWF, las cuales reflejan una industria que actualmente opera al margen de la rendición de cuentas.

Para modificar esta trayectoria, será necesario implementar medidas decisivas que restrinjan el alcance de las flotas calamareras y que optimicen la transparencia de las operaciones en todos los ámbitos. Una de las estrategias más eficaces para abordar la pesca destructiva y el trabajo forzoso en estas flotas consiste en iniciar la regulación de las aguas en las que operan, así como en eliminar la ventaja competitiva derivada de la falta de transparencia. Los Estados de mercado que impulsan la demanda deberían, de manera conjunta, exigir controles más rigurosos sobre los buques y en los puertos con el fin de prevenir, disuadir, investigar y enjuiciar la pesca destructiva y los abusos laborales.

Este informe ha evidenciado el funcionamiento de la flota calamarera mundial en ausencia de supervisión. Si la comunidad internacional no es capaz de exigir responsabilidades a pesquerías de tal magnitud e importancia comercial, esto indica que, a su juicio, la pesca no regulada en alta mar no constituye un problema que deba resolverse, sino una situación que debe ser aceptada.



Recomendaciones

Este informe ha evidenciado que la persistente falta de atención internacional y la regulación insuficiente de las actividades de pesca DWF de calamar ha conducido a la proliferación de prácticas pesqueras destructivas, así como a violaciones de los derechos humanos y abusos laborales en nuestros océanos. Los resultados indican la existencia de una serie de fallos interrelacionados: en la responsabilidad del Estado de abanderamiento, en los mandatos de las OROP, en la inversión insuficiente en mecanismos de transparencia y en la protección de los derechos fundamentales de los trabajadores marítimos.

Con el objetivo de abordar estos factores facilitadores, mejorar la gobernanza pesquera y contribuir a la erradicación de los abusos contra los derechos humanos en el mar, la EJF recomienda que todos los gobiernos respalden, adopten e implementen de manera integral las disposiciones de la Carta Mundial para la Transparencia Pesquera²⁷⁸. Asimismo, se sugiere promover cada uno de sus 10 principios de manera efectiva y dentro de un plazo establecido.

Las secciones siguientes presentan recomendaciones específicas dirigidas a las partes interesadas correspondientes.



Pescadores fotografían varios tiburones capturados por un buque chino de cerco con luz operando en el océano Índico noroccidental.

Estados de abanderamiento:

A los principales Estados de abanderamiento DWF de calamar en todo el mundo:

- Mejorar la transparencia y la rendición de cuentas en las actividades de pesca DWF de calamar, mediante el respaldo y la implementación de la Carta Mundial para la Transparencia Pesquera. Se debe prestar especial atención a la obligatoriedad de la supervisión e inspección en el mar de los buques pesqueros, así como a la eliminación del transbordo de calamar en el mar, salvo que cuente con autorización previa y sea supervisado por observadores humanos o mediante seguimiento electrónico remoto (REM por sus siglas en inglés).
- Promover de manera activa las negociaciones multilaterales con el objetivo de abordar la pesca DWF de calamar no regulada, incluyendo la presentación y el apoyo a propuestas sustantivas en el COFI, en el contexto del Acuerdo BBNJ, especialmente en lo que respecta al establecimiento de mecanismos de ordenación pesquera basados en la actividad que abarquen el SWA y el NWIO. Asimismo, se debe garantizar la aplicación adecuada del Acuerdo sobre Subvenciones a la Pesca de la OMC.
- Imponer una duración máxima vinculante de 12 meses por viaje a todos los buques calamareros DWF, con la obligación de retornar a puerto al final de cada viaje, ya sea a un puerto base o a un puerto extranjero donde el Estado de abanderamiento haya destinado funcionarios competentes con autoridad para llevar a cabo inspecciones. Exigir la rotación de la tripulación en cada regreso a puerto, de manera que ningún pescador permanezca en alta mar en viajes consecutivos sin un período de permiso en tierra debidamente documentado.
- Ratificar y aplicar el Convenio n.º 188 de la OIT sobre el trabajo en la pesca (C188)²⁷⁹, así como el Acuerdo de Ciudad del Cabo²⁸⁰, el cual entrará en vigor en enero de 2026. Velar por que las protecciones establecidas por el Convenio C188, que incluyen el salario mínimo, los límites de las horas de trabajo, los períodos de descanso obligatorios y la protección contra la retención del pasaporte, se amplíen a través de la legislación nacional para abarcar a todos los trabajadores extranjeros en los buques calamareros DWF, bajo las mismas condiciones que los nacionales del Estado de abanderamiento.
- Reformar la legislación correspondiente para asegurar la prohibición de las prácticas pesqueras destructivas habituales, tales como el aleteo de tiburones en el mar y la captura de mamíferos marinos, así como de otra megafauna vulnerable. Velar por que las infracciones sean objeto de enjuiciamiento mediante sanciones económicas y punitivas adecuadas, con el fin de eliminar el incentivo comercial para la comisión de delitos. Cuando se identifique un riesgo conocido de captura incidental de megafauna vulnerable, se debe fomentar el uso de métodos de mitigación, tales como dispositivos acústicos subacuáticos (pinger)^{281/282}.
- China debería consolidar sus documentos normativos actuales, los cuales no poseen carácter vinculante, incluidos los diversos "documentos de título rojo" que regulan la pesca en alta mar, en enmiendas sustantivas y jurídicamente vinculantes del Reglamento de Ordenación Pesquera en Aguas Distantes y de la Ley de Pesca de la República Popular China. Estas enmiendas deben subsanar las lagunas legales que actualmente eximen a la flota calamarera, incluidos los pesqueros de cerco luminoso que operan en el NWIO, de las normativas aplicables a la flota atunera de China. Asimismo, deben incluir las sanciones pertinentes por incumplimiento.
- Exigir la divulgación de la titularidad real, hasta la persona física, de todos los buques que operen bajo el pabellón del Estado en las pesquerías DWF de calamar, y que dicha información sea accesible al público a través del registro nacional de buques.
- Exigir que toda la tripulación extranjera de los buques calamareros DWF sea contratada a través de agencias de contratación autorizadas, las cuales estarán sujetas a la supervisión del Estado de abanderamiento y del país de origen de los trabajadores. Además, se estipula que los contratos sean directos y redactados en un idioma que el pescador comprenda perfectamente. Los contratos deben contener información exhaustiva sobre el salario, las deducciones, la duración y los procedimientos de reclamación previos a la salida.
- Se prohíbe el uso de agencias o intermediarios que no estén autorizados o registrados, así como los acuerdos de servidumbre por deudas y la retención de documentos de identidad en cualquier momento durante la relación laboral.
- China debería imponer una moratoria sobre la pesca con redes de cerco luminoso, debido a los efectos desproporcionados e indiscriminados que este método ocasiona en los ecosistemas marinos. Esta moratoria deberá permanecer en vigor hasta que se introduzcan medidas que puedan mitigar de manera efectiva dichos impactos.

OROP existentes:

A las OROP con competencia en el ámbito de las pesquerías de calamar mencionadas en este informe:

- **Todas las OROP:** Deberán establecer límites vinculantes en cuanto a la duración del viaje, la cual no deberá exceder de 12 meses para los buques que operan en las zonas correspondientes a los convenios de las OROP, con retornos obligatorios a un puerto designado al finalizar cada viaje, así como la realización de inspecciones por parte de las autoridades del Estado de abanderamiento o del Estado del puerto.
- **Todas las ORP cuyas zonas de convenio se solapan con una actividad pesquera DWF significativa de calamar:** Es necesario supervisar la interacción con las pesquerías de calamar y las posibles deficiencias en el cumplimiento de la normativa. Asimismo, se debe procurar establecer intercambios de información siempre que sea factible.
- **Todas las OROP:** Deberán imponer una moratoria sobre la pesca con redes de cerco luminoso, debido a los efectos desproporcionados e indiscriminados que este método ocasiona en los ecosistemas marinos. Esta moratoria deberá permanecer en vigor hasta que se introduzcan medidas que puedan mitigar de manera efectiva dichos impactos.
- **Todas las OROP:** Deberán desarrollar medidas de conservación y ordenación fundamentadas en el modelo WCPFC CMM 2024-04²⁸³, el cual establece normas para salvaguardar el bienestar de la tripulación. Estas normas incluyen requisitos para la formalización de contratos escritos, el apoyo a la repatriación, la atención médica y los mecanismos de reclamación.
- **OROP-PS y sus Estados miembros:** Deberán superar la parálisis por consenso que ha obstaculizado el avance en la implementación de medidas del Estado del puerto, la cobertura de observadores, la regulación de la duración de los viajes y las disposiciones laborales para la pesca del calamar gigante. La presentación de nueve propuestas progresistas en la reunión anual de la OROP-PS, programada para principios de 2026²⁸⁴, evidencia un amplio respaldo a la creación de una MCO específica para el calamar, así como a la implementación de normas mínimas vinculantes sobre transparencia y condiciones laborales.
- **IOTC:** Deberá adoptar una resolución que reconozca que las pesquerías, distintas del atún, que operan en su AOC, interactúan con especies gestionadas por la IOTC y que, por lo tanto, deben estar sujetas a requisitos mínimos de presentación de informes de datos. Esto es aplicable independientemente de las especies objetivo declaradas o de si los actores están vinculados por el acuerdo de la IOTC, en conformidad con las obligaciones de la IOTC establecidas en el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las Poblaciones de Peces y el Código de Conducta de la FAO para la Pesca Responsable. Esto deberá realizarse en estrecha colaboración con la SIOFA.
- **SIOFA:** Deberá iniciar un proceso formal y expedito para modificar el ámbito de competencia del Acuerdo e incluir las aguas de alta mar del NWIO, las cuales actualmente se encuentran fuera de la jurisdicción de ordenación efectiva tanto del SIOFA como de la IOTC.
- **SIOFA:** Deberá establecer requisitos de presentación de datos relacionados con la pesca de calamar, los cuales incluirán la obligación de presentar informes, incluso de manera retroactiva, sobre todas las capturas, tanto de las especies objetivo como de las capturas incidentales, abarcando tiburones, tortugas, cetáceos y aves marinas.

Pescadores posan con un ave marina capturada a bordo de un buque calamarero de jigging de bandera china operando en el Pacífico Sudoriental.



Estados del mercado y compradores de productos pesqueros:

A las autoridades y principales compradores de productos del mar de la UE, del Reino Unido, de los Estados Unidos, de Japón, de Corea del Sur y de otras economías relevantes que importan calamar:

- Designar el calamar originario de China como un producto de alto riesgo en el contexto de los regímenes de control de importaciones que señalan el riesgo de trabajo forzoso y de pesca INDNR. Esta clasificación se encuentra en conformidad con el Reglamento de la UE relativo al trabajo forzoso, el Programa de Vigilancia de las Importaciones de Productos del Mar de EE. UU., así como con las medidas nacionales equivalentes. Las conclusiones de este informe proporcionan una base probatoria sólida para hacerlo.
- Instar a los principales Estados de abanderamiento, a saber, China, Taiwán y Corea del Sur, que tomen las medidas necesarias para subsanar las deficiencias en el cumplimiento normativo y la trazabilidad que actualmente facilitan la continuidad de la pesca ilegal y abusiva en sus flotas DWF de calamar.
- Instar a los principales Estados de abanderamiento que establezcan un límite de duración de hasta un año para los viajes de pesca de los buques pesqueros. Asimismo, exigir la realización de inspecciones en puerto por parte de funcionarios competentes de las respectivas agencias nacionales de pesca y trabajo. Además, instar que se restrinja de manera rigurosa la práctica de transbordo en alta mar, a menos que esta sea supervisada mediante la presencia de observadores humanos y sistemas electrónicos.
- Utilizar los procesos multilaterales, que incluyen el COFI de la FAO, las OROP existentes, el Acuerdo BBNJ y el Acuerdo sobre subvenciones a la pesca de la OMC, específicamente en lo que respecta a las obligaciones establecidas en el artículo 5, con el objetivo de promover la implementación de medidas vinculantes contra la pesca DWF de calamar no regulada.
- Reforzar la transparencia en el mercado final mediante la eliminación de las exenciones de etiquetado que permiten la venta de productos de calamar preparados, en conserva y para servicios de alimentación sin proporcionar información sobre la especie o la zona de captura. Esto garantizará que los consumidores puedan tomar decisiones informadas y que la debida diligencia en la cadena de suministro disponga de los datos necesarios para ser efectiva.
- Los minoristas, importadores y empresas de catering que se abastecen de pesquerías participantes en el FIP no deben interpretar su afiliación al FIP como una sustitución de la debida diligencia en materia de derechos humanos. Los compradores deben aplicar el mismo nivel de diligencia debida a los productos provenientes de fuentes FIP que a aquellos que no provienen de dichas fuentes.
- Los compradores de productos del mar — incluidos distribuidores, importadores y empresas de restauración — deberían respaldar públicamente la Carta Mundial para la Transparencia Pesquera y alinear sus prácticas de aprovisionamiento con sus principios, con especial atención al Principio 7 sobre cadenas de suministro trazables.

- Los compradores de productos del mar que se abastecen de pesquerías participantes en PMP no deberían tratar la pertenencia a un PMP como un sustituto de la diligencia debida en materia de derechos humanos. Los compradores deberían aplicar el mismo nivel de diligencia debida a los productos procedentes de PMP que a los que no lo son.

Estados ribereños afectados por la pesca no regulada de calamares:

A los Estados ribereños cuyas ZEE o aguas cercanas a la costa son adyacentes a áreas de pesca DWF de calamar no regulada:

- Formar coaliciones entre los países que enfrenta problemas similares, con el objetivo de buscar soluciones multilaterales a la pesca DWF de calamar no regulada a través de la FAO, el Acuerdo BBNJ y el Acuerdo sobre Subvenciones a la Pesca de la OMC.
- Promover y alentar el intercambio de información sobre flotas o embarcaciones sospechosas y que cuenten con un historial de incursiones ilegales en aguas ribereñas estatales. Fomentar intercambios análogos para los buques que soliciten acceso a puertos con un historial documentado de participación en abusos laborales o de pesquerías.
- Explorar de manera conjunta las oportunidades de cooperación multilateral, incluyendo el Acuerdo BBNJ y el Acuerdo sobre Subvenciones a la Pesca de la OMC.
- Colaborar con mecanismos de mercado, tales como la Mesa Redonda Mundial sobre la Cadena de Suministro del Calamar, con el objetivo de promover la mejora de los mecanismos de transparencia y los estándares de sostenibilidad en todas las pesquerías de calamar.

Partes del Acuerdo sobre Subvenciones a la Pesca de la OMC:

A las partes del Acuerdo sobre Subvenciones a la Pesca de la OMC, y en particular a China, en calidad de Estado de abanderamiento predominante en las pesquerías objeto de este informe:

- De conformidad con el Acuerdo, suspender la concesión de subvenciones a las flotas DWF que operan en zonas de alta mar no reguladas.
- Velar por que cualquier reducción en las subvenciones esté acompañada de una mayor transparencia respecto a los buques que previamente operaban en aguas no reguladas, con el fin de evitar que dicho cambio se traduzca únicamente en recortes de costes más agresivos en el mar.
- Cuando se propongan nuevos acuerdos de ordenación territorial o una OROP para zonas de alta mar que no han sido previamente reguladas, respaldar su establecimiento a través de procesos participativos y transparentes, fundamentados en la ciencia y en el principio de precaución.

Apéndice

Apéndice 1: Metodología completa

Zonas de estudio:

Para el análisis, se definieron tres pesquerías de calamar en alta mar que no están reguladas, utilizando las subzonas de la FAO que se ajustan a las áreas de mayor actividad pesquera, con el objetivo de minimizar la interferencia en los datos. Se generó una capa vectorial en QGIS (versión 3.44) que abarca cada zona de estudio.

- **Pacífico sudeste:** Subzonas 87.1.4 y 87.2.6 de la FAO situadas al norte de 25°S, excluyendo las ZEE.
- **Atlántico sudoccidental:** Subzonas 41.2.3 y 41.3.1 de la FAO, excluyendo las ZEE.
- **Noroeste del océano Índico:** Subzonas 51.3 y 51.4 de la FAO situadas al norte de 10°N, y subzonas 57.1 y 57.2 situadas al norte de 6°S, excluyendo las ZEE.

Entrevistas con pescadores:

Como parte de sus investigaciones, la EJJ llevó a cabo entrevistas a 358 pescadores indonesios y 80 pescadores filipinos. Estos pescadores han trabajado en un total de 249 buques calamareros DWF únicos, que incluyen 174 buques con bandera de China, 40 de Taiwán y 35 de Corea del Sur, durante el período comprendido entre 2020 y 2025. La EJJ lleva a cabo entrevistas semiestructuradas y abiertas de manera habitual con tripulantes que han trabajado en buques pesqueros industriales, con el objetivo de recopilar evidencias relacionadas con la posible pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), así como con el trabajo forzoso. Las preguntas abarcan todos los aspectos relacionados con el empleo de los pescadores, incluyendo su proceso de contratación, las operaciones de pesca, las condiciones de vida y trabajo a bordo, así como el proceso de repatriación. Se solicitó el consentimiento informado de todos los miembros de la tripulación antes de llevar a cabo las entrevistas.

Con el propósito de identificar el trabajo forzoso, la EJJ ha elaborado un cuestionario y un marco analítico fundamentados en gran medida en los indicadores de trabajo forzoso establecidos por la OIT. Asimismo, ha desarrollado una serie de subindicadores basados en diversas directrices de la OIT y en la extensa experiencia de la EJJ en el diálogo con los pescadores sobre este tema²⁸⁵. El análisis de la EJJ combina las condiciones laborales y de vida abusivas en un único indicador²⁸⁶.

En la medida de lo posible, la EJJ ha procurado verificar los testimonios mediante pruebas adicionales, tales como entrevistas con otros tripulantes del mismo buque, así como evidencias fotográficas o de vídeo relacionadas con infracciones de pesca INDNR, sus contratos, documentos de viaje y nóminas.

La EJJ utiliza tanto GFW como Starboard Maritime Intelligence²⁸⁷ para verificar las transmisiones SIA de la embarcación. Esto se utiliza para corroborar de manera

adicional los testimonios de la tripulación. La EJJ también utiliza estas plataformas para identificar posibles encuentros con buques en alta mar.

También se llevaron a cabo investigaciones en redes sociales, que consistieron en búsquedas de fotografías, vídeos u otros materiales relacionados con los buques. En el caso de los buques en los que se ha llevado a cabo un análisis de redes sociales, los vídeos y las fotografías sin editar están disponibles bajo petición. En el presente informe no se han incluido enlaces a vídeos con el fin de proteger la identidad de los pescadores que proporcionaron dicho material.

Definición de pesca destructiva y aleteo de tiburones:

Los indicadores de pesca destructiva han sido calculados y clasificados según el tipo de embarcación en la que se denunció el abuso. Por otro lado, los indicadores de trabajo forzoso han sido analizados de manera individual para cada entrevistado. Esto se debe a que cada pescador puede experimentar diferentes indicadores de trabajo forzoso. Los cálculos relativos a la duración del viaje presentan ligeras variaciones, dependiendo de si el análisis se realiza por pescador o por embarcación. La duración media de los viajes de cada pescador se registra de manera individual. La duración de los viajes de cada embarcación se determina como el promedio de las duraciones de los viajes, que pueden ser múltiples o variables, comunicados por los pescadores que trabajaron en dicha embarcación.

El informe emplea el término "prácticas pesqueras destructivas" en lugar de "pesca INDNR", dado que la misma conducta, que incluye el aleteo de tiburones y el daño intencionado a la megafauna vulnerable, se clasifica como INDNR conforme a la normativa DWF de Taiwán y Corea. Sin embargo, dicha conducta no se encuentra incluida en la definición más restrictiva de China, ni en las competencias de las OROP pertinentes. La EJJ define el aleteo de tiburones como la práctica de cercenar las aletas de un tiburón, frecuentemente mientras el animal aún se encuentra vivo, y posteriormente devolver su cuerpo al océano.

Datos sobre pesquerías y comercio:

Los datos sobre la pesca fueron obtenidos de la FAO FishStat J (versión 3)²⁸⁸ y los datos comerciales de las organizaciones UN Comtrade, Eurostat y TradeDataPro. Las empresas pesqueras, así como sus transformadores y clientes, fueron identificados mediante la base de datos Bait-to-Plate del Outlaw Ocean Project, TradeData Pro y otras fuentes de inteligencia de código abierto (OSINT).²⁸⁹

Buques de interés:

Los buques de interés (VOI, por sus siglas en inglés) fueron recopilados a partir del conjunto de datos de entrevistas de la EJJ y diversos conjuntos de datos secundarios, incluyendo la base de datos Bait-to-Plate de Outlaw Ocean Project, que abarca buques presuntamente implicados en la pesca INDNR o en abusos contra los derechos humanos²⁹⁰. Asimismo, se incluye el conjunto de datos que respalda el informe Pier Pressure de C4ADS,²⁹¹ así como información sobre llegadas por fuerza mayor a puertos peruanos²⁹².

Análisis de transbordos:

Los encuentros de los VOI y las visitas a puertos de buques frigoríficos correspondientes al período de estudio, que abarca desde el 1 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2025, han sido obtenidos de GFW mediante la API de GFW, utilizando el paquete R 'gfwr' (versión 3.0).

El análisis de los encuentros relativos a los VOI se limitó a eventos que incluyen buques de apoyo, tales como cargueros o buques búnker. Los eventos asociados a las visitas al puerto y los encuentros con buques frigoríficos se agruparon por viaje. Un "viaje de un buque frigorífico" se define como el período de tiempo que comienza con la marca horaria del final de la última visita a puerto registrada antes de un encuentro con el buque frigorífico, abarcando todos los encuentros y visitas a puerto que se produzcan posteriormente, y concluye con la marca horaria de inicio de la última visita a puerto registrada antes de un nuevo encuentro. Se excluyeron los eventos que ocurrieron fuera de las regiones de estudio, así como los viajes que se iniciaron o finalizaron antes o después del período de análisis.

Identificación del buque:

Los identificadores del buque, así como sus características técnicas, fueron extraídos de la base de datos del registro de buques de GFW. En ausencia de información de registro, se utilizó la información SIA proporcionada por el propio buque. Se identificaron buques únicos a través de un algoritmo personalizado que compara los identificadores de buque disponibles, tales como el nombre, el número OMI, el IRCS y el MMSI, con el fin de asignar una

puntuación de similitud a todos los pares posibles de buques en el conjunto de datos. Las embarcaciones que presentaron un índice de similitud superior a un umbral determinado fueron clasificadas como pertenecientes al mismo casco y se les asignó un identificador único.

Con el fin de maximizar la cobertura de datos y prevenir posibles falsos negativos, atribuibles, por ejemplo, a nuevos tipos de artes de pesca que no pueden ser identificados por los algoritmos actuales de GFW, el análisis abarcó embarcaciones clasificadas como "buques poteros", así como aquellas cuyo tipo de arte de pesca no pudo ser determinado, incluyendo las categorías de artes de pesca "inconclusos" y "pesca"). Posteriormente, se llevó a cabo la verificación de los tipos de artes de pesca utilizando IHS Sea-web²⁹³ y métodos de inteligencia de fuentes abiertas (OSINT), que incluyeron grabaciones de vídeo en Douyin²⁹⁴, así como documentos de autorización para la sustitución de embarcaciones emitidos por el gobierno. En la zona de estudio del NWIO, se excluyó del análisis un número considerable de embarcaciones iraníes y pakistaníes que empleaban redes de deriva y que tenían como objetivo especies pelágicas, dado que pertenecen a una pesquería pelágica distinta de la flota de calamares de aguas distantes que se ha examinado en este informe²⁹⁵.

Cálculos del esfuerzo pesquero:

El esfuerzo pesquero aparente de los buques de interés fue obtenido de GFW mediante un análisis zonal correspondiente a cada zona de pesca, abarcando cada año desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2025.

Un buque calamarero ilumina el mar en el Sudoeste Atlántico.



Apéndice 2: Tabla de los 24 países de la milla 201

Tabla 17: El término "países de la milla 201" se emplea para referirse a los estados ribereños cuyas zonas económicas exclusivas o aguas adyacentes a la costa se encuentra próximas a donde se lleva a cabo la actividad pesquera de calamares no regulada.

País	Región	Flota de interés	Motivo de la inclusión
Francia	Índico noroccidental	China	Pesca no regulada de calamar y atún
India	Índico noroccidental	China	Intrusiones INDNR/pesca no regulada de calamar y atún
Kenia	Índico noroccidental	China	Pesca no regulada de calamar y atún
Maldivas	Índico noroccidental	China	Pesca no regulada de calamar y atún
Omán	Índico noroccidental	China	Intrusiones INDNR/pesca no regulada de calamar y atún
Pakistán	Índico noroccidental	China	Intrusiones INDNR/pesca no regulada de calamar y atún
Somalia	Índico noroccidental	China	Pesca no regulada de calamar y atún
Yemen	Índico noroccidental	China	Intrusiones INDNR/pesca no regulada de calamar y atún
Madagascar	Índico occidental	China	Pesca no regulada de calamar y atún
Mauricio	Índico occidental	China	Pesca no regulada de calamar y atún
Mozambique	Índico occidental	China	Pesca no regulada de calamar y atún
Seychelles	Índico occidental	China	Pesca no regulada de calamar y atún
Tanzania	Índico occidental	China	Pesca no regulada de calamar y atún
Chile	Pacífico sudeste	China	Intrusiones INDNR/pesca no regulada de calamar
Colombia	Pacífico sudeste	China	Pesca no regulada de calamar
Costa Rica	Pacífico sudeste	China	Pesca no regulada de calamar
Ecuador	Pacífico sudeste	China	Intrusiones INDNR/pesca no regulada de calamar
Perú	Pacífico sudeste	China	Intrusiones INDNR/pesca no regulada de calamar
Estados Unidos	Pacífico sudeste	China	Pesca no regulada de calamar
Argentina	Atlántico sudoccidental	China/Taiwán/Corea del Sur	Intrusiones INDNR/pesca no regulada de calamar
Brasil	Atlántico sudoccidental	China/Taiwán/Corea del Sur	Pesca no regulada de calamar
Islas Malvinas	Atlántico sudoccidental	China/Taiwán/Corea del Sur	Intrusiones INDNR/pesca no regulada de calamar
Reino Unido	Atlántico sudoccidental	China/Taiwán/Corea del Sur	Intrusiones INDNR/pesca no regulada de calamar
Uruguay	Atlántico sudoccidental	China/Taiwán/Corea del Sur	Pesca no regulada de calamar



- 1 Hawk, A. (2006) The Great Disease Enemy, Kak'ke (Beriberi) and the Imperial Japanese Army, https://www.researchgate.net/publication/7106648_The_Great_Disease_Enemy_Kak'ke_Beriberi_and_the_Imperial_Japanese_Army
- 2 FAO (2024) FishstatJ - Software for Fishery and Aquaculture Statistical Time Series, <https://www.fao.org/fishery/en/knowledgebase/150>
- 3 UN Comtrade (2024) Available trade data for squid & cuttlefish imports (2023-2024), <https://comtradeplus.un.org/>
- 4 FMI (2025) Squid market size and share forecast outlook 2025 to 2035, <https://www.futuremarketinsights.com/reports/squid-market>
- 5 UN Comtrade (2024) Available trade data for squid & cuttlefish imports (2023-2024), <https://comtradeplus.un.org/>
- 6 Arkhipkin, A.I., et al (2015) World Squid Fisheries, <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/23308249.2015.1026226>
- 7 Seto, K.L. et al, (10th March 2023) Fishing through the cracks: The unregulated nature of global squid fisheries, Science Advances, Volume 9, Issue 10, <https://www.science.org/doi/10.1126/sciadv.add8125>
- 8 SPRFMO (2026) SPRFMO Conservation and Management Measures, <https://www.sprfmo.int/fisheries/conservation-and-management-measures>
- 9 FAO (2024) FishstatJ - Software for Fishery and Aquaculture Statistical Time Series, <https://www.fao.org/fishery/en/knowledgebase/150>
- 10 FAO (2016) FAO Species Catalogue for Fishery Purposes No. 4, Vol. 2: Family OMMASTREPHIDAE, <https://www.fao.org/4/i1920e/i1920e07.pdf>
- 11 FAO (2026) What is IUU fishing? <https://www.fao.org/iuu-fishing/background/what-is-iuu-fishing/en/>
- 12 Coalition for Global Fisheries Transparency (2024) Global Charter for Fisheries Transparency, <https://fisheriestransparency.net/wp-content/uploads/2024/10/Coalition-for-Fisheries-Transparency-Global-Charter-2024-EN.pdf>
- 13 Doubleday, Z.A., et al (2016) Global proliferation of cephalopods, <https://www.vliz.be/imisdocs/publications/291215.pdf>
- 14 FAO (2025) FAO releases the most detailed global assessment of marine fish stocks to date, <https://www.fao.org/newsroom/detail/fao-releases-the-most-detailed-global-assessment-of-marine-fish-stocks-to-date/en>
- 15 Pauly, D. et al (1998) Fishing Down Marine Food Webs, <https://www.science.org/doi/10.1126/science.279.5352.860>
- 16 Pauly, D. et al (1998) Fishing Down Marine Food Webs, <https://www.science.org/doi/10.1126/science.279.5352.860>
- 17 FAO (2024) FishstatJ - Software for Fishery and Aquaculture Statistical Time Series, <https://www.fao.org/fishery/en/knowledgebase/150>
- 18 FAO (2024) FishstatJ - Software for Fishery and Aquaculture Statistical Time Series, <https://www.fao.org/fishery/en/knowledgebase/150>
- 19 FAO (2005) Review of the state of world marine fishery resources, C2: World squid resources <https://www.fao.org/4/y5852e/Y5852E19.pdf>
- 20 FMI (2025) Squid market size and share forecast outlook 2025 to 2035, <https://www.futuremarketinsights.com/reports/squid-market>
- 21 Imarc (2025) Tuna Market Size, Share, Trends and Forecast by Species, Type and Region 2026-2034, <https://www.imarcgroup.com/tuna-market>
- 22 Market Research Future (2026) Tuna market, <https://www.marketresearchfuture.com/reports/tuna-market-40496>
- 23 Market Research Future (2026) Canned sardine market, <https://www.marketresearchfuture.com/reports/canned-sardine-market-28286>
- 24 FMI (2026) Canned anchovy market, <https://www.futuremarketinsights.com/reports/canned-anchovy-market>
- 25 Mordor Intelligence (2026) Mackerel market size, <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/mackerel-market>
- 26 ReAnIn (2026) Squids market size and share analysis, <https://www.reanin.com/reports/squids-market>
- 27 FMI (2025) Squid market size and share forecast outlook 2025 to 2035, <https://www.futuremarketinsights.com/reports/squid-market>
- 28 Irwin, N. (12th August 2014) Special Sauce for Measuring Food Trends: The Fried Calamari Index, <https://www.nytimes.com/2014/08/12/upshot/special-sauce-for-measuring-food-trends-the-fried-calamari-index.html>
- 29 Massa, J. (20th August 2014) Not all food trends are created equal, <https://www.nrn.com/food-trends/not-all-food-trends-are-created-equal>
- 30 UN Comtrade (2024) Available trade data for squid & cuttlefish imports (2023-2024), <https://comtradeplus.un.org/>
- 31 Business Research Insights (2026) Fresh Squid Market Size, Trends Report 2025-2033, <https://www.businessresearchinsights.com/market-reports/fresh-squid-market-115746>
- 32 UN Comtrade (2024) Available trade data for squid & cuttlefish imports (2023-2024), <https://comtradeplus.un.org/>
- 33 Seto, K.L. et al, (10th March 2023) Fishing through the cracks: The unregulated nature of global squid fisheries, Science Advances, Volume 9, Issue 10, <https://www.science.org/doi/10.1126/sciadv.add8125>
- 34 FAO (2024) GLOBEFISH Highlights No. 2-2024: International markets for fisheries and aquaculture products, with January–December 2023 statistics, <https://doi.org/10.4060/cd1265en>
- 35 Yale Environment 360 / NBC News (2020) How China's Expanding Fishing Fleet Is Depleting the World's Oceans, <https://e360.yale.edu/features/how-chinas-expanding-fishing-fleet-is-depleting-worlds-oceans>
- 36 Seto, K.L. et al, (10th March 2023) Fishing through the cracks: The unregulated nature of global squid fisheries, Science Advances, Volume 9, Issue 10, <https://www.science.org/doi/10.1126/sciadv.add8125>
- 37 Campling, L. (2025) Pelagic Imperialism in the 21st Century? A Geopolitical Economy of China's Distant Water Fishing Industry, <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/joac.70005>
- 38 Pauly, D. et al (2013) China's distant-water fisheries in the 21st century, <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/faf.12032>
- 39 Seto, K.L. et al, (10th March 2023) Fishing through the cracks: The unregulated nature of global squid fisheries, Science Advances, Volume 9, Issue 10, <https://www.science.org/doi/10.1126/sciadv.add8125>
- 40 Squid Price Index (n.d.) <https://www.china-squid.com/data.html>
- 41 Squid Price Index (n.d.) <https://www.china-squid.com/data.html>
- 42 Giusti, A., et al (2026) Labelling assessment and molecular authentication of squid-based products from two major European cities, Food Control, <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0956713526001143>
- 43 Fu, M., et al (2020) Analysis of sour substances in the muscles of Ryukyu squid (*Symplectoteuthis oualaniensis*), <https://www.cabidigitallibrary.org/doi/full/10.5555/2020203431691>
- 44 Zhu, K., et al (2024) Discrimination of different forms and oceanic regions of purpleback flying squid (*Sthenoteuthis oualaniensis*) based on stable isotopes and fatty acid composition, <https://www.frontiersin.org/journals/marine-science/articles/10.3389/fmars.2024.1415976/full>
- 45 Wang, J., et al (2024) Improving the texture attributes of squid meat (*Sthenoteuthis oualaniensis*) with slight oxidative and phosphate curing treatments, <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0963996923013777>
- 46 Zhu, J., et al (2012) Effects of thermal processing and various chemical substances on formaldehyde and dimethylamine formation in squid *Dosidicus gigas*. Journal of the Science of Food and Agriculture 92(12), <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/22488511/>
- 47 Hu, Y. et al. (2014) Analysis of the tenderisation of jumbo squid (*Dosidicus gigas*) meat by ultrasonic treatment using response surface methodology. Food Chemistry 160: 219–225, <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/24799231/>
- 48 Zhu, J., et al (2012) Effects of thermal processing and various chemical substances on formaldehyde and dimethylamine formation in squid *Dosidicus gigas*. Journal of the Science of Food and Agriculture 92(12), <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/22488511/>
- 49 Tang, Y. et al (2022) Development of a bifunctional edible coating for

- formaldehyde scavenging and preservation of aquatic products. Journal of the Science of Food and Agriculture, <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/34516665/>
- 50 Chinese patent CN1788618A: Method for controlling formaldehyde yield during squid processing, <https://patents.google.com/patent/CN1788618A/en>
- 51 Haimovici, H., et al (1998) Chapter 3: *Illex argentinus*, <https://www.fao.org/4/w9000e/w9000e03.pdf>
- 52 Doubleday, Z.A., et al (2016) Global proliferation of cephalopods, <https://www.vliz.be/imisdocs/publications/291215.pdf>
- 53 Frawley, T.H. et al (18th July 2019) Impacts of a shift to a warm-water regime in the Gulf of California on jumbo squid (*Dosidicus gigas*), ICES Journal of Marine Science, Volume 76, Issue 7, December 2019, <https://academic.oup.com/icesjms/article/76/7/2413/5533276>
- 54 SPRFMO (2007) Information describing *Dosidicus gigas* fisheries relating to the South Pacific Fisheries Management Organisation, <https://www.sprfmo.int/assets/Fisheries/Species-ProFiles/d-gigas-species-profile-040507-Science-IV-v2.pdf>
- 55 Rodhouse, P.G.; Dawe, E.G.; O'Dor, R.K. (eds.) Squid recruitment dynamics. The genus *Illex* as a model. The commercial *Illex* species. Influences on variability FAO Fisheries Technical Paper. No. 376. Rome, FAO. 1998. 273p.
- 56 O'Dor, R. K., & Dawe, E. G. (2013). *Illex illecebrosus*, northern short-finned squid. In Advances in Squid Biology, Ecology and Fisheries. Part II - Oegopsid squids.
- 57 Frawley, T.H. et al (18th July 2019) Impacts of a shift to a warm-water regime in the Gulf of California on jumbo squid (*Dosidicus gigas*), ICES Journal of Marine Science, Volume 76, Issue 7, December 2019, <https://academic.oup.com/icesjms/article/76/7/2413/5533276>
- 58 FAO (2024) FishstatJ - Software for Fishery and Aquaculture Statistical Time Series, <https://www.fao.org/fishery/en/knowledgebase/150>
- 59 FAO (2024) FishstatJ - Software for Fishery and Aquaculture Statistical Time Series, <https://www.fao.org/fishery/en/knowledgebase/150>
- 60 FAO (October 2016) Squid landings low and prices skyrocket, <https://www.fao.org/in-action/globefish/news-events/news/news-detail/Squid-landings-low-and-prices-skyrocketing/en>
- 61 Merco Press (5th September 2025) Falklands Fisheries Generate a Gross Value of Over US\$2.7 Billion in a Decade, <https://www.seafood.media/fis/worldnews/worldnews.asp?monthyear=&day=5&id=135701&e&special=0&ndb=0>
- 62 Lozano, A.G., et al (2024) Elevating labor concerns in small-scale fisheries: challenges to decent work in Peru's jumbo flying squid fishery, <https://link.springer.com/article/10.1007/s40152-024-00368-y>
- 63 EJF (2015) Pirates and slaves: How overfishing in Thailand fuels human trafficking and the plundering of our oceans, <https://ejfoundation.org/reports/pirates-and-slaves-how-overfishing-in-thailand-fuels-human-trafficking-and-the-plundering-of-our-oceans>
- 64 Blood and water: Human rights abuse in the global seafood industry, <https://ejfoundation.org/reports/blood-and-water-human-rights-abuse-in-the-global-seafood-industry>
- 65 CMFRI (2023) Marine Fish Stock Status of India, 2022. CMFRI Booklet Series No. 32/2023, https://eprints.cmfri.org/in/17173/1/Marine%20Fish%20Stock%20Status%20of%20India%202022_2023_CMFRI.pdf
- 66 McWhinnie, S. (2007) The Tragedy of the Commons in International Fisheries; An Empirical Examination, <https://media.adelaide.edu.au/economics/papers/doc/wp2007-05.pdf>
- 67 Arkhipkin, A.I., et al (2015) World Squid Fisheries, <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/23308249.2015.1026226>
- 68 Seto, K.L. et al, (10th March 2023) Fishing through the cracks: The unregulated nature of global squid fisheries, Science Advances, Volume 9, Issue 10, <https://www.science.org/doi/10.1126/sciadv.add8125>
- 69 Seto, K.L. et al, (10th March 2023) Fishing through the cracks: The unregulated nature of global squid fisheries, Science Advances, Volume 9, Issue 10, <https://www.science.org/doi/10.1126/sciadv.add8125>
- 70 Seto, K.L. et al, (10th March 2023) Fishing through the cracks: The unregulated nature of global squid fisheries, Science Advances, Volume 9, Issue 10, <https://www.science.org/doi/10.1126/sciadv.add8125>
- 71 Yuan W., et al (2025) Transformative pathways towards good governance in high seas fisheries, <https://www.frontiersin.org/journals/marine-science/articles/10.3389/fmars.2025.1655535/full>
- 72 EJF (2024) Tide of injustice: Exploitation and illegal fishing on Chinese vessels in the Southwest Indian Ocean, <https://ejfoundation.org/reports/tide-of-injustice-exploitation-and-illegal-fishing-on-chinese-vessels-in-the-southwest-indian-ocean>
- 73 EJF (2025) Trapped at sea: Exposing North Korean forced labour on China's Indian Ocean tuna fleet, <https://ejfoundation.org/resources/downloads/North-Korean-labour-Chinese-vessels-briefing-2025.pdf>
- 74 Coalition for Global Fisheries Transparency (2024) Global Charter for Fisheries Transparency, <https://fisheriestransparency.net/wp-content/uploads/2024/10/Coalition-for-Fisheries-Transparency-Global-Charter-2024-EN.pdf>
- 75 GFW (2024) Sustainable fisheries management begins with vessel tracking, <https://globalfishingwatch.org/fact-sheet/sustainable-fisheries-management-begins-with-vessel-tracking/>
- 76 FAO (2025) Improving information of high seas fisheries outside the competence of regional fisheries management organizations or arrangements, <https://openknowledge.fao.org/handle/20.500.14283/cd8075en>
- 77 FAO (2025) Improving information of high seas fisheries outside the competence of regional fisheries management organizations or arrangements, <https://openknowledge.fao.org/handle/20.500.14283/cd8075en>
- 78 EJF (2025) Bright lights, dim prospects: The urgent need to address unregulated squid fishing in the Southwest Atlantic to avert a looming environmental crisis, <https://ejfoundation.org/reports/bright-lights-dim-prospects-southwest-atlantic-squid>
- 79 FAO (2025) Improving information of high seas fisheries outside the competence of regional fisheries management organizations or arrangements, <https://openknowledge.fao.org/handle/20.500.14283/cd8075en>
- 80 FAO (2025) Improving information of high seas fisheries outside the competence of regional fisheries management organizations or arrangements, <https://openknowledge.fao.org/handle/20.500.14283/cd8075en>
- 81 FAO (2010) Cephalopods of the world: An annotated and illustrated catalogue of cephalopod species known to date, Volume 2, Myopsid and Oegopsid Squids, <https://oceanrep.geomar.de/id/eprint/54055/1/4305.pdf>
- 82 FAO (2025) Improving information of high seas fisheries outside the competence of regional fisheries management organizations or arrangements, <https://openknowledge.fao.org/handle/20.500.14283/cd8075en>
- 83 Seto, K.L. et al, (10th March 2023) Fishing through the cracks: The unregulated nature of global squid fisheries, Science Advances, Volume 9, Issue 10, <https://www.science.org/doi/10.1126/sciadv.add8125>
- 84 EJF (2026) Unseen and unaccountable: The growing threat of China's squid fleet in the South Pacific, <https://ejfoundation.org/reports/unseen-and-unaccountable-the-growing-threat-of-chinas-squid-fleet-in-the-south-pacific>
- 85 SPRFMO (2026) SPRFMO Conservation and Management Measures, <https://www.sprfmo.int/fisheries/conservation-and-management-measures>
- 86 FAO (2024) FishstatJ - Software for Fishery and Aquaculture Statistical Time Series, <https://www.fao.org/fishery/en/knowledgebase/150>
- 87 EJF (2026) Unseen and unaccountable: The growing threat of China's squid fleet in the South Pacific, <https://ejfoundation.org/reports/unseen-and-unaccountable-the-growing-threat-of-chinas-squid-fleet-in-the-south-pacific>

south-pacific

- 88 SPRFMO (2025) SC13 - Doc 20: Annual Report of China to the Scientific Committee - Squid, <https://www.sprfmo.int/assets/Meetings/02-SC/13th-SC-2025/Plenary/SC13-Doc20-Annual-report-China-Squid.pdf>
- 89 SPRFMO (2025) SC13 - SQ 06: Update on the Stochastic Production model in Continuous Time (SPiCT) applied to *Dosidicus gigas* in the FAO area 87, <https://www.sprfmo.int/assets/Meetings/02-SC/13th-SC-2025/Squid/SC13-SQ06-Update-of-the-SPiCT-applied-to-Dosidicus-gigas-in-FAO-area-87.pdf>
- 90 Standing Committee of the National People's Congress (2013) Fisheries Law of the People's Republic of China, https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/200802/t20080201_117912.shtml
- 91 Ministry of Agriculture and Rural Affairs (2020) Regulations on the Management of Distant Water Fisheries, https://www.moj.gov.cn/pub/sfbgw/flfggz/flfggzbgmz/202101/t20210105_146468.html
- 92 Korean Law Information Center, *Distant Water Fisheries Development Act Enforcement Regulations* Article 22, <https://www.law.go.kr/법령/원양산업발전법시행규칙>
- 93 Korean Law Information Center, *Distant Water Fisheries Development Act*, Article 12 and 13 <https://www.law.go.kr/법령/원양산업발전법>
- 94 Ocean Conservation Administration of Taiwan (2025), About Protected Marine Wildlife, <https://www.oca.gov.tw/en/home.jsp?id=33&parentpath=0,6> (accessed 05 May 2026); Act for Distant Water Fisheries 2024 (as amended); Act on Wildlife Conservation 2025(as amended)
- 95 Standing Committee of the National People's Congress (2013) Fisheries Law of the People's Republic of China, https://www.mee.gov.cn/ywgz/fgbz/fl/200802/t20080201_117912.shtml
- 96 Ministry of Agriculture and Rural Affairs (2020) Regulations on the Management of Distant Water Fisheries, https://www.moj.gov.cn/pub/sfbgw/flfggz/flfggzbgmz/202101/t20210105_146468.html
- 97 EJF (2022) Murky waters: Analysis of the regulatory framework governing the distant water fishing fleet of the People's Republic of China, <https://ejfoundation.org/resources/downloads/EJF-Murky-Waters-2022.pdf>
- 98 The Chinese government published such documents in 2013, 2018, 2019 and 2020. For instance, the 2020 one can be found here: MARA (2020) Notice on Further Strengthening the Safety Management of Distant Water Fisheries. https://www.moa.gov.cn/gk/tzgg_1/tfw/202004/t20200421_6342002.htm
- 99 Ministry of Agriculture and Rural Affairs (2021) Notice on Strengthening the Management of Distant Water Squid Jigging Vessels. <https://faolex.fao.org/docs/pdf/chn206123.pdf>
- 100 Ministry of Agriculture and Rural Affairs (2020) Notice on Strengthening the Conservation of Squid Stocks in the High Seas and Promoting the Sustainable Development of China's Distant-water Fisheries. <https://policy.mofcom.gov.cn/claw/clawContent.shtml?id=70486>
- 101 Xu Wang (2015) Court oversight of 'regulatory documents' marks a significant step forward for the rule of law. <http://calaw.ruc.edu.cn/fzpl/fxsb/67d4aa01b68f4459b918b7e5c9735272.htm>
- 102 Ministry of Agriculture and Rural Affairs (2022) Notice on Ensuring Compliance with International Obligations in the Tuna Fishing Industry. Available at: <https://faolex.fao.org/docs/pdf/chn208246.pdf>
- 103 Ministry of Agriculture and Rural Affairs (2024) Key Points for Compliance with the Eastern Pacific Tuna Fisheries (2024 Edition). Available at: <https://www.abeedata.com/home/article/detail/id/25964>
- 104 Godfrey, M. (4th August 2025) China's latest proposal for better global squid management greeted with skepticism, <https://www.seafoodsource.com/news/supply-trade/china-s-latest-proposal-for-better-global-squid-conservation-greeted-with-skepticism>
- 105 FIS (7th March 2025) Scientists Convene in Shanghai to Discuss Giant Squid Conservation and Management, <https://seafood.media/fis/techno/newtechno.asp?l=e&id=135064&ndb=1>
- 106 Undisclosed source (2025) Declaration of interest in establishing a global squid alliance for fisheries sustainable development. Leaked document obtained by EJF.
- 107 Ministry of Agriculture and Rural Affairs, China (2022) *China Implements Voluntary Fishing Moratorium*, http://english.moa.gov.cn/news_522/202205/t20220527_300869.html
- 108 Ministry of Agriculture and Rural Affairs, China (2020) *China Starts First Fishing Moratorium on High Seas*, http://english.moa.gov.cn/news_522/202007/t20200707_300493.html
- 109 Oceana (2023) China engages in fishing ban PR stunt, Oceana, <https://oceana.org/press-releases/china-engages-in-fishing-ban-pr-stunt/>
- 110 Oceana (2023) China engages in fishing ban PR stunt, Oceana, <https://oceana.org/press-releases/china-engages-in-fishing-ban-pr-stunt/>
- 111 Changazo, J.C., (2025) Breaking the Commons: China's Distant-Water Moratorium as a Game-Changer for High Seas Sustainability, https://www.researchgate.net/publication/390527205_Breaking_the_Commons_China's_Distant-Water_Moratorium_as_a_Game-Changer_for_High_Seas_Sustainability
- 112 Changazo, J.C., (2025) Breaking the Commons: China's Distant-Water Moratorium as a Game-Changer for High Seas Sustainability, https://www.researchgate.net/publication/390527205_Breaking_the_Commons_China's_Distant-Water_Moratorium_as_a_Game-Changer_for_High_Seas_Sustainability
- 113 Changazo, J.C., (2025) Breaking the Commons: China's Distant-Water Moratorium as a Game-Changer for High Seas Sustainability, https://www.researchgate.net/publication/390527205_Breaking_the_Commons_China's_Distant-Water_Moratorium_as_a_Game-Changer_for_High_Seas_Sustainability
- 114 Kang, R. (2016) China's distant water fishing fleet growing unsustainably, <https://dialogue.earth/en/uncategorized/594-china-distant-water-fishing-fleet/>
- 115 SCIO (2026) SCIO briefing on the draft Outline of the 15th Five-Year Plan, http://english.scio.gov.cn/pressroom/2026-03/27/content_118409291_11.html
- 116 AgTechNavigator (2026) China 2026 fisheries agenda: MARA prioritises safety, enforcement to drive sector modernisation, <https://www.agtechnavigator.com/Article/2026/02/23/china-fisheries-agenda-prioritises-safety-enforcement-to-drive-sector-modernisation/>
- 117 Ministry of Agriculture (2002), 公告修正赴西南大西洋海域魷釣漁船及運搬船請領作業證明書相關規定, <https://www.moa.gov.tw/ws.php?id=4022> (accessed 25 November 2025); Taiwan Squid and Saury Association (n.d.), 公會成立緣由, <http://www.squid.org.tw/index.php/about-us/reg> (accessed 12 March 2026)
- 118 Fisheries Agency of Taiwan, 2026, 農業部核准我國魷釣漁船作業漁船名單 (List of authorised squid fishing vessels), <https://www.f.a.gov.tw/view.php?theme=TCOATLOCFTOITTO&subtheme=&id=2> (accessed 21 April 2026)
- 119 Act for Distant Water Fisheries 2024 (as amended); Regulations for Fishing Vessels Conducting Squid Jigging Fishery 2024 (as amended)
- 120 Regulations for Fishing Vessels Conducting Squid Jigging Fishery 2024 (as amended)
- 121 Ministry of Agriculture, 2024, 遠洋漁業永續發展-落實責任漁業消除非法漁撈計畫 (114年-117年), Ministry of Agriculture, https://wm.moa.gov.tw/preview_fa/view.php?theme=CBAROPWAGP&subtheme=&id=16
- 122 EJF (2025) EJF and EAST commend the Taiwanese government for adopting fisheries management policies aligned with the Global Charter for Fisheries Transparency, <https://ejfoundation.org/news-media/ejf-and-east-commend-the-taiwanese-government-for-adopting-fisheries-management-policies-aligned-with-the-global-charter-for-fisheries-transparency> (accessed 12 November 2025)
- 123 Ministry of Agriculture, 2024, 遠洋漁業永續發展-落實責任漁業消除非法漁撈計畫 (114年-117年), Ministry of Agriculture, https://wm.moa.gov.tw/preview_fa/view.php?theme=CBAROPWAGP&subtheme=&id=16
- 124 TFA (2024), '公海漁業登檢成果統計表', https://www.f.a.gov.tw/view.php?theme=FRC_LER&subtheme=&id=4#1_8

(accessed 12 March 2026)

- 125 Korea DWF yearbook (2025) Korea squid vessels statistics, https://www.ofis.or.kr/boards/view/board_stats/19739 (accessed 20 April 2026)
- 126 Korea Legal Information Centre, Distant Water Fisheries Development Act, <https://law.go.kr/engLSc.do?menuId=1&subMenuId=21&tabMenuId=117&query=%EC%9B%90%EC%96%91%EC%82%B0%EC%97%85%EB%B0%9C%EC%A0%84%EB%B2%95#> (accessed 20 April 2026)
- 127 Korea Legal Information Centre, Seafarers Act, <https://www.law.go.kr/영문법령/선원법> (accessed 20 April 2026)
- 128 Statistics on Korean Seafarers Yearbook (as at 31 December 2024), p314, <https://www.koswec.or.kr/koswec/information/sailorshipstatistics/detailSailorShipStaticsPage.do> (accessed 20 April 2026)
- 129 Agreement under the United Nations Convention on the Law of the Sea on the Conservation and Sustainable Use of Marine Biological Diversity of Areas beyond National Jurisdiction, Status of Treaties, https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-10&chapter=21&clang=_en&_gl=1*44xm18*_ga*ODk3MTk2OTQuMTc1MjQ1MjY5Nw.*_ga_TK9BQL5X7Z*czE3NzY4MTgxMjUkbzgzZEkdDE3NzY4MTgxNDYkajM5JGwwJGgw (accessed on 20 April 2026)
- 130 SPRFMO (2026) COMM14 2026 documents, <https://www.sprfmo.int/meetings/comm/14th-commission-meeting>
- 131 Korea Ministry of Oceans and Fisheries Press release (29.03.2024), <https://www.mof.go.kr/doc/en/selectDoc.do?docSeq=56395&menuSeq=485&bbsSeq=90>
- 132 SPRFMO (2026) 14th Meeting of the SPRFMO Commission, <https://www.sprfmo.int/meetings/comm/14th-commission-meeting>
- 133 UNCLOS (1982) United Nations Convention on the Law of the Sea, https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
- 134 UNFSA (1982) UN Fish Stocks Agreement, <https://www.un.org/oceancapacity/unfsa>
- 135 SIOFA (n.d.) Southern Indian Ocean Fisheries Agreement (SIOFA), <https://siofa.org/>
- 136 SPRFMO (2025) SPRFMO Conservation and Management Measures, <https://www.sprfmo.int/fisheries/conservation-and-management-measures>
- 137 Prairie, E. (17th June 2022) RFMOs- What are they and are they enough to protect high-seas fish stocks? <https://www.seafoodsource.com/news/environment-sustainability/rfmos-what-are-they-and-are-they-enough-to-protect-high-seas-fish-stocks>
- 138 Carver, E. (31st January 2024) Critics push for more transparency at RFMOs that govern high seas fishing, <https://news.mongabay.com/2024/01/critics-push-for-more-transparency-at-rfmos-that-govern-high-seas-fishing/>
- 139 Prairie, E. (17th June 2022) RFMOs- What are they and are they enough to protect high-seas fish stocks? <https://www.seafoodsource.com/news/environment-sustainability/rfmos-what-are-they-and-are-they-enough-to-protect-high-seas-fish-stocks>
- 140 Augustinis, F.D. (12th March 2026) Modest controls put on freewheeling squid fleet at South Pacific fisheries meeting, <https://news.mongabay.com/2026/03/modest-controls-put-on-freewheeling-squid-fleet-at-south-pacific-fisheries-meeting/>
- 141 SIOFA (n.d.) Southern Indian Ocean Fisheries Agreement (SIOFA), <https://siofa.org/>
- 142 SIOFA (n.d.) Authorised vessels, https://siofa.org/mcs/authorised-vessels/vessels?sort_by=field_vess_flag_value&sort_order=ASC
- 143 Urrutia S. et al (2025) Untangling squid: Regulatory gaps and opportunities to improve high seas squid fisheries management, <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00908320.2025.2458664>
- 144 Seto, K.L. et al, (10th March 2023) Fishing through the cracks: The unregulated nature of global squid fisheries, *Science Advances*, Volume 9, Issue 10, <https://www.science.org/doi/10.1126/sciadv.add8125>
- 145 Trygg Mat Tracking (2021) Squid fishing in the Northwest Indian Ocean - Clear as ink, https://1ae03060-3f06-4a5c-9ac6-b5c1b4a62664.usrfiles.com/ugd/1ae030_45e0fa195f4f43fa9foda3da2b78d8c3.pdf
- 146 SCFS (2022) An investigation of large-size light falling net fishing vessels operating in the South China Sea based on VMS data, <https://www.schinafish.cn/cn/article/id/75a1e0b3-4eb7-4f86-8710-37c46477221d>
- 147 Stop Illegal Fishing, Trygg Mat Tracking, and NFDS (2017) Squid capture in the Northwest Indian Ocean: Unregulated fishing on the high seas, https://1ae03060-3f06-4a5c-9ac6-b5c1b4a62664.usrfiles.com/ugd/1ae030_85dzf860ba8e4dda850ec83080571f69.pdf
- 148 Trygg Mat Tracking (2021) Squid fishing in the Northwest Indian Ocean - Clear as ink, https://1ae03060-3f06-4a5c-9ac6-b5c1b4a62664.usrfiles.com/ugd/1ae030_45e0fa195f4f43fa9foda3da2b78d8c3.pdf
- 149 EJF (2026) Fishing effort calculations conducted by EJF researchers using Global Fishing Watch data.
- 150 Marangoni, L.F.B, et al. (2022) Impacts of artificial light at night in marine ecosystems — A review. *Global Change Biology*, <https://doi.org/10.1111/gcb.16264>.
- 151 WCFCPC (2012) Study on the methods to mitigate the bycatch of juvenile bigeye tuna by introducing Double-FADs with light stimulus for tuna purse seine fishery in the Western and Central Pacific Ocean, <https://meetings.wcpfc.int/node/7836>
- 152 Nguyen, K.Q. et al (2018) Artificial light in commercial industrialised fishing applications: A review, <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/23308249.2018.1496065>
- 153 FAO (1976) Fishing manuals: Fishing with light, <https://www.fao.org/4/ah827e/ah827e03.pdf>
- 154 Afonso, A.S. et al (2021) The effect of light attractor color in pelagic longline fisheries, <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0165783620303398>
- 155 Jauharee A.R, et al, (2021) Tuna behaviour at anchored FADs inferred from Local Ecological Knowledge (LEK) of pole-and-line tuna fishers in the Maldives, <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC8321119/>
- 156 Xie Yongqing (n.d.) Analysis of Safety Hazards on Light Seiners vessels. Available at: <https://www.jessn.com/cn/productsnewsd.php?nid=997>
- 157 Stop Illegal Fishing, Trygg Mat Tracking, and NFDS (2017) Squid capture in the Northwest Indian Ocean: Unregulated fishing on the high seas, https://1ae03060-3f06-4a5c-9ac6-b5c1b4a62664.usrfiles.com/ugd/1ae030_85dzf860ba8e4dda850ec83080571f69.pdf
- 158 Trygg Mat Tracking (2021) Squid fishing in the Northwest Indian Ocean - Clear as ink, https://1ae03060-3f06-4a5c-9ac6-b5c1b4a62664.usrfiles.com/ugd/1ae030_45e0fa195f4f43fa9foda3da2b78d8c3.pdf
- 159 IOTC (2022) Report of the 18th working party on ecosystems and bycatch, <https://iotc.org/documents/report-18th-working-party-ecosystems-and-bycatch>
- 160 SIOFA (2025) Overview of SIOFA Fisheries 2025, https://siofa.org/sites/default/files/files/SIOFA-Fisheries-Overview-2025_redacted.pdf
- 161 Coll, M. et al (15th October 2013) Assessing the trophic position and ecological role of squids in marine ecosystems by means of food-web models, *Deep Sea Research Part II: Topical studies in oceanography*, Volume 95, <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967064512001609>
- 162 Lennon, C. (15th January 2026) Game-changing international ocean treaty comes into force, <https://news.un.org/en/story/2026/01/1166762>
- 163 WTO (n.d.) Fisheries subsidies, https://www.wto.org/english/tratop_e/rulesneg_e/fish_e/fish_e.htm
- 164 Godfrey, M. (28th October 2025) UK-Argentina territorial dispute blocking progress on establishing a Southwest Atlantic RFMO, <https://www.seafoodsource.com/news/environment-sustainability/uk-argentina-territorial-dispute-blocking-progress-on-a-southwest-atlantic-rfmo>
- 165 Quotation edited for clarify. White, C. (23rd April 2024) Falklands fisheries rep calls for creation of Southern Atlantic RFMO, <https://www.seafoodsource.com/news/environment-sustainability/falklands-fisheries-rep-calls-for-creation-of-southern-atlantic-rfmo>
- 166 UNEP (2025) Agreement on Marine Biological Diversity of Areas

- Beyond National Jurisdiction (BBNJ Agreement), <https://www.unep.org/resources/agreement-marine-biological-diversity-areas-beyond-national-jurisdiction-bbnj-agreement>
- 167 High Seas Alliance (2023) High Seas Treaty - Frequently asked questions, <https://highseasalliance.org/wp-content/uploads/2023/07/HIGH-SEAS-TREATY-QA.pdf>
- 168 Carver, E. (23rd September 2025) 'Super big deal': High seas treaty reaches enough ratifications to become law, <https://news.mongabay.com/2025/09/super-big-deal-high-seas-treaty-reaches-enough-ratifications-to-become-law/>
- 169 Lennon, C. (15th January 2026) Game-changing international ocean treaty comes into force, <https://news.un.org/en/story/2026/01/1166762>
- 170 Sala, E., et al (2018) The economics of fishing the high seas. *Science Advances*, <https://www.science.org/doi/10.1126/sciadv.aat2504>
- 171 Oceana (2021) China's fisheries subsidies propel distant-water fleet, <https://oceana.org/reports/chinas-fisheries-subsidies-propel-distant-water-fleet/>
- 172 Planet Tracker (2024) Fishful Thinking, <https://planet-tracker.org/wp-content/uploads/2024/07/Fishful-Thinking.pdf>
- 173 WTO (2022) Agreement on fisheries subsidies, <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=q:/WT/MIN22/33.pdf&Open=True>
- 174 Sala, E., et al (2018) The economics of fishing the high seas. *Science Advances*, <https://www.science.org/doi/10.1126/sciadv.aat2504>
- 175 Planet Tracker (2024) Fishful Thinking, <https://planet-tracker.org/wp-content/uploads/2024/07/Fishful-Thinking.pdf>
- 176 EJF (2025) Bright lights, dim prospects: The urgent need to address unregulated squid fishing in the Southwest Atlantic to avert a looming environmental crisis, <https://ejfoundation.org/reports/bright-lights-dim-prospects-southwest-atlantic-squid>
- 177 EJF (2026) Unseen and unaccountable: The growing threat of China's squid fleet in the South Pacific, <https://ejfoundation.org/reports/unseen-and-unaccountable-the-growing-threat-of-chinas-squid-fleet-in-the-south-pacific>
- 178 TMT (2021) New analysis: Squid fishing Northwest Indian Ocean: Clear as Ink, <https://www.tm-tracking.org/post/new-analysis-squid-fishing-north-west-indian-ocean-clear-as-ink>
- 179 EJF (2026) Fishing vessel calculations conducted by EJF researchers using Global Fishing Watch data.
- 180 EJF (2026) Fishing vessel calculations conducted by EJF researchers using Global Fishing Watch data.
- 181 FAO (2024) FishstatJ - Software for Fishery and Aquaculture Statistical Time Series, <https://www.fao.org/fishery/en/knowledgebase/150>
- 182 Han, H., et al (2023) Response of the Northwest Indian Ocean purpleback flying squid (*Sthenoteuthis oualaniensis*) fishing grounds to marine environmental changes, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1470160X23009512>
- 183 Yu, W., et al, (2021) Synchronous Variations in Abundance and Distribution of *Ommastrephes bartramii* and *Dosidicus gigas* in the Pacific Ocean, <https://link.springer.com/article/10.1007/s11802-021-4644-0>
- 184 Chen, J.-L. et al. (2026) The temporal and spatial distribution characteristics of *Symplectoteuthis oualaniensis* in high seas fishing ground of northwest Indian Ocean. *Journal of Fisheries of China*, 50(2): 029306. DOI: 10.11964/jfc.20220813652
- 185 Sea Around Us (n.d.) Industrial fleets operating in the Indian Ocean turn off satellite monitoring systems, fail reporting obligations, <https://www.seaaroundus-io.org/sea-around-us-indian-ocean-news/catch-from-space>
- 186 Global Fishing Watch (2026) Global Fishing Watch Map, <https://globalfishingwatch.org/map/fishing-activity/>
- 187 FAO (2022) Draft voluntary guidelines for transshipment, <https://www.fao.org/3/cb9956en/cb9956en.pdf>
- 188 EJF (2023) The Weakest Link: How at-sea trans-shipment fuels illegal fishing and human rights abuses in global fisheries, <https://ejfoundation.org/reports/the-weakest-link-how-at-sea-trans-shipment-fuels-illegal-fishing-and-human-rights-abuses-in-global-fisheries>
- 189 Zhoushan Municipal Development and Reform Commission and Zhoushan Municipal Bureau of Ocean and Fisheries (2021) Zhoushan City's High-Quality Development Plan for Fisheries during the 14th Five-Year Plan Period, http://210.14.65.66/_d3/c55901/20240925/i258024.phtml
- 190 Hangchi Zhou, Zhejiang Daily (2025) Witness the journey of a squid at Zhoushan National Deep-sea Fishing Base. Over 11,000 tonnes – your deep-sea delivery has arrived. Available at: https://zjnews.zjol.com.cn/zjnews/202502/t20250220_30836974.shtml
- 191 Hangchi Zhou, Zhejiang Daily (2025) Witness the journey of a squid at Zhoushan National Deep-sea Fishing Base. Over 11,000 tonnes – your deep-sea delivery has arrived. Available at: https://zjnews.zjol.com.cn/zjnews/202502/t20250220_30836974.shtml
- 192 Shuliangtec, China Squid Index (2023) Research Report on the Performance of the China Distant Water Squid Price Index in 2022, <https://www.china-squid.com/article.html?type=comment&id=53973>
- 193 Shuliangtec, China Squid Index (2025) Research Report on the Performance of the China Distant Water Squid Price Index in 2024, <https://www.china-squid.com/article.html?type=comment&id=73347>
- 194 Shuliangtec, China Squid Index (2023) Research Report on the Performance of the China Distant Water Squid Price Index in 2022, <https://www.china-squid.com/article.html?type=comment&id=53973>
- 195 EJF (2019) Blood and Water: Human rights abuses in the global seafood industry, <https://ejfoundation.org/reports/blood-and-water-human-rights-abuse-in-the-global-seafood-industry>
- 196 Associated Press (2015) AP Investigation: Slaves may have caught the fish you bought, <https://www.ap.org/explore/seafood-from-slaves/ap-investigation-slaves-may-have-caught-the-fish-you-bought.html>
- 197 Greenpeace (2020) Choppy Waters: Forced labour and illegal fishing in Taiwan's distant water fisheries, <https://www.greenpeace.org/southeastasia/publication/3690/choppy-waters-forced-labour-and-illegal-fishing-in-taiwans-distant-water-fisheries/>
- 198 EJF (2020) Illegal fishing and human rights abuses in the Korean fishing fleet, <https://ejfoundation.org/resources/downloads/IllegalFishingHumanRightsKorea.pdf>
- 199 EJF (2020) Cetacean slaughter, shark finning and human rights abuse in Taiwan's fishing fleet, <https://ejfoundation.org/resources/downloads/EJF-Taiwan-dolphin-briefing-2020.pdf>
- 200 EJF (2022) The ever-widening net: Mapping the scale, nature and corporate structures of illegal, unreported and unregulated fishing by the Chinese distant-water fleet, <https://ejfoundation.org/reports/the-ever-widening-net-mapping-the-scale-nature-and-corporate-structures-of-illegal-unreported-and-unregulated-fishing-by-the-chinese-distant-water-fleet>
- 201 Journal of Shanghai Ocean University (2021) Spatial and temporal distribution differences of squid fishing grounds in the northern Indian Ocean under different fishing methods, <https://www.shhydx.com/html/shhy/2021/6/20210103264.htm>
- 202 EJF (2026) Analysis of fishing effort data from Global Fishing Watch.
- 203 IOTC (n.d.) Competence: Area & Species, <https://iotc.org/about-iotc/competence>
- 204 IOTC (n.d.) Competence: Area & Species, <https://iotc.org/about-iotc/competence>
- 205 IOTC (2024) Catch and effort data - surface fisheries, <https://iotc.org/WPEB/2001/Data/05-CESurface>
- 206 EJF (2026) EJF corroborated this comparison with a representative from the IO tuna purse seine fleet.
- 207 CNR (26th June 2024) The first batch of deep-sea fish caught this year is landed at Fuzhou Port, https://www.cnr.cn/fj/jdt/20240626/t20240626_526765596.shtml
- 208 Fuzhou Customs (10th June 2025) Pingtan customs facilitates effective customs clearance for distant-water fish catches, <http://manzhouli.com>

- customs.gov.cn/fuzhou_customs/484123/484124/6564010/index.html
- 209 EJF (2026) Fishing effort calculations conducted by EJF researchers using Global Fishing Watch data.
- 210 Moaazam, M. (2019) Depredation of purpleback flying squid (*Sthenoteuthis oualaniensis*) on tuna caught by gillnet fisheries in the Northern Arabian Sea, <https://iotc.org/sites/default/files/documents/2019/08/IOTC-2019-WPEB15-35.pdf>
- 211 SPRFMO (2026) Record of Vessels, <https://sprfmo.org/rov/registry>
- 212 EJF (2015) Pirates and slaves: How overfishing in Thailand fuels human trafficking and the plundering of our oceans, <https://ejfoundation.org/reports/pirates-and-slaves-how-overfishing-in-thailand-fuels-human-trafficking-and-the-plundering-of-our-oceans>
- 213 Tickler, D., et al (2018) Modern slavery and the race to fish. *Nature Communications*, <https://doi.org/10.1038/s41467-018-07118-9>
- 214 Belhabib, D. & Le Billon, P. (2022) Fish crimes in the global oceans. *Science Advances*, <https://doi.org/10.1126/sciadv.abj1927>
- 215 Fernandez, K. (2020) DINARA speaks about deceased crew arriving in Montevideo and illegal fishing, <https://revistapuerto.com.ar/2020/11/dinara-hablo-sobre-los-fallecidos-que-llegan-a-montevideo-y-la-pesca-ilegal/>
- 216 Alberts, E.C. (3rd June 2021) 'Dark' ships off Argentina ring alarms over possible illegal fishing, <https://news.mongabay.com/2021/06/dark-ships-off-argentina-ring-alarms-over-possible-illegal-fishing/>
- 217 Robbins, S. (3rd August 2022) At Uruguay's port of Montevideo, a deadly circle of fishing and labor abuse, <https://insightcrime.org/investigations/uruguay-port-montevideo-deadly-circle-iuu-fishing-labor-abuse/>
- 218 Selig, E.R., Nakayama, S., Wabnitz, C.C.C. et al, (2022) Revealing global risks of labor abuse and illegal, unreported, and unregulated fishing. *Nat Commun* 13, 1612 <https://doi.org/10.1038/s41467-022-28916-2>.
- 219 Stringer, C. & Yea, S. (27th January 2026) Death and disposability of Indonesian migrant fishers at sea, <https://link.springer.com/article/10.1007/s40152-025-00469-2>
- 220 Outlaw Ocean Project (2026) Research findings shared with EJF.
- 221 Yea, S. (2025) Worker Protections at Sea: Climate change and life aboard distant water fishing vessels, <https://antitraffickingreview.org/index.php/atrjournal/article/view/895/623>
- 222 ODS (2023) Thiamin, <https://ods.od.nih.gov/factsheets/Thiamin-HealthProfessional/>
- 223 Hawk, A. (2006) The Great Disease Enemy, Kak'ke (Beriberi) and the Imperial Japanese Army, https://www.researchgate.net/publication/7106648_The_Great_Disease_Enemy_Kak'ke_Beriberi_and_the_Imperial_Japanese_Army
- 224 Sugiyama, Y. et al (2013) Kanehiro Takaki and the control of beriberi in the Japanese Navy, <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/0141076813497889>
- 225 LA Times (7th November 2023) They catch squid for the world's table. But the deckhands on Chinese ships pay a deadly price, <https://www.latimes.com/world-nation/story/2023-11-07/chinese-squid-ships-deckhands-pay-deadly-price>
- 226 Outlaw Ocean Project (2023) China: The superpower of seafood, <https://theoutlawocean.com/investigations/china-the-superpower-of-seafood/findings/>
- 227 Stringer, C., et al (2026) Death and disposability of Indonesian migrant fishers at sea. *Maritime Studies*. <https://doi.org/10.1007/s40152-025-00469-2>
- 228 Selig, E.R., Nakayama, S., Wabnitz, C.C.C. et al, (2022) Revealing global risks of labor abuse and illegal, unreported, and unregulated fishing. *Nat Commun* 13, 1612 <https://doi.org/10.1038/s41467-022-28916-2>.
- 229 Laws and Regulations Database of the Republic of China (Taiwan) 2025, History of the Act on Wildlife Conservation, <https://law.moj.gov.tw/ENG/LawClass/LawHistory.aspx?pcode=M0120001> (accessed 27 April 2026); Lien-Siang Chou (2007), 台灣鯨豚保育的歷程 (The History of Taiwan's Cetaceans Conservation), Quarterly of Taiwan Academy of Ecology, 200704 (15), p.14-20, <https://lawdata.com.tw/tw/detail.aspx?no=518747>
- 230 Sala, E., Mayorga, J., Costello, C., Kroodsmas, D., Palomares, M.L.D., Pauly, D., Sumaila, U.R. & Zeller, D. (2018) The economics of fishing the high seas. *Science Advances*, <https://www.science.org/doi/10.1126/sciadv.aat2504>
- 231 ILO (2020) Study on the recruitment and placement of migrant fishers from Indonesia, International Labour Organization, <https://www.ilo.org/media/394001/download>
- 232 National Human Rights Commission (Taiwan), 2022, '海上人權路' (Road to Migrant Fishers' Rights), <https://nhrc-ws.cy.gov.tw/Download.aspx?u=LzAwMS9VcGxvYWQvNDM1L3JlbGZpbGUvMTIvMTUvNjc5MS81YTBJZWE5YioyNTYzLTQ5ZTUyYmVmOS1YTE4OGJkNjkzNDYucGRm&n=5rW35LiK5Lq65qyK6LevLeS4reaWh%2beJiC5wZGY%3d> (accessed 04 May 2026)
- 233 EJF & APIL (2020) Illegal fishing and human rights abuses in the Korean fishing fleet. <https://ejfoundation.org/resources/downloads/IllegalFishingHumanRightsKorea.pdf>
- 234 MINREL (2020) Joint declaration concerning fishing by foreign vessels in areas adjacent to waters under the national jurisdiction of each country, <https://www.minrel.gob.cl/sala-de-prensa/declaracion-conjunta-respecto-a-la-pesca-de-naves-extranjeras-en-las-zonas>
- 235 IORIS (2023) Galapex 2023: Working together to address illegal, unreported and unregulated fishing, <https://ioris.org/galapex-2023-working-together-to-address-illegal-unreported-and-unregulated-fishing>
- 236 Barber, H. (6th January 2026) 'Mad fishing': the super-size fleet of squid catchers plundering the high seas, <https://www.theguardian.com/environment/2026/jan/06/squid-argentina-coast-guard-overfishing-ecosystems-animal-cruelty-human-rights-china>
- 237 Seto, K.L. et al, (10th March 2023) Fishing through the cracks: The unregulated nature of global squid fisheries, *Science Advances*, Volume 9, Issue 10, <https://www.science.org/doi/10.1126/sciadv.add8125>
- 238 High Seas Alliance (2023) High Seas Treaty - Frequently asked questions, <https://highseasalliance.org/wp-content/uploads/2023/07/HIGH-SEAS-TREATY-QA.pdf>
- 239 IORA (May 2025) Indian Ocean Rim Association Principle Guidelines on Combating Illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing, <https://www.iora.int/sites/default/files/2026-03/IOA%20Principle%20Guidelines%20on%20Combating%20IUU%20Fishing.pdf>
- 240 Godfrey, M. (23rd February 2024) As China's squid catch soars, conservationists worry about scale of distant-water fleet, <https://www.seafoodsource.com/news/supply-trade/china-squid-catch-soaring-as-conservationists-worry-about-fleet-s-scale>
- 241 Fujian Provincial Bureau of Oceans and Fisheries (2021) Fujian Province's Special Plan for Building a Marine Powerhouse during the 14th Five-Year Plan Period, <https://hyyyj.fujian.gov.cn/xxgk/ghjh/202112/P020211209594310145690.pdf>
- 242 China Squid Index (2025) The relay race of the processing industry in the 'Squid Capital of China': Zhoushan passes the baton to Rongcheng, <https://china-squid.com/article.html?type=info&id=73436>
- 243 Hangchi Zhou, Tide News (2025) Digital Technologies Open Up New Horizons! Zhoushan's 'Ocean Cloud+' Sees Trade Volume Soar by 52% in Six Months, <https://tidenews.com.cn/news.html?id=3195385>
- 244 China Squid Index (2025) The relay race of the processing industry in the 'Squid Capital of China': Zhoushan passes the baton to Rongcheng, <https://china-squid.com/article.html?type=info&id=73436>
- 245 <https://haijinfood.com/news/16.html>
- 246 <https://china-squid.com/article.html?type=info&id=73436>
- 247 Urbina, I. (9th October 2023) The crimes behind the seafood you eat, *The New Yorker*, <https://www.newyorker.com/magazine/2023/10/16/the-crimes-behind-the-seafood-you-eat>
- 248 Poseidon (2022) Blue Shark: Economic valuation of the global market for blue shark products and interdependent policy analysis for sustainable management and trade, https://oceana.org/wp-content/uploads/sites/18/2022/11/Oceana_BlueShark_Final_DEC2022.pdf
- 249 Sea Shepherd (2017) Fishing fleet caught red-handed in a dawn

- raid by Sea Shepherd and East Timor National Police, <https://www.seashepherdscandinavia.org/latest-news/dawn-raid-east-timor/>
- 250 Bonaccorso, E., et al (2021) International fisheries threaten globally endangered sharks in the Eastern Tropical Pacific Ocean: the case of the Fu Yuan Yu Leng 999 reefer vessel seized within the Galápagos Marine Reserve, <https://www.nature.com/articles/s41598-021-94126-3>
- 251 Poseidon (2022) Blue Shark: Economic valuation of the global market for blue shark products and interdependent policy analysis for sustainable management and trade, https://oceana.org/wp-content/uploads/sites/18/2022/11/Oceana_BlueShark_Final_DEC2022.pdf
- 252 US Department of the Treasury (9 December 2022) Treasury Targets Serious Human Rights Abuse Aboard Distant Water Fishing Vessels Based in the People's Republic of China, <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1154>
- 253 Ministry of Agriculture and Rural Affairs (2012) Notice on Strengthening the Management of the Modernisation and Replacement of Marine Fishing Vessels. <https://policy.mofcom.gov.cn/claw/clawContent.shtml?id=4163>
- 254 Data collected by EJF and shareable upon request.
- 255 PR Newswire (2020) Twenty fishing vessels from Pingtan Marine will resume operations at a new location following refurbishment. <https://finance.sina.com.cn/roll/2020-12-29/doc-iiznctke9230651.shtml>
- 256 Data collected by EJF and shareable upon request.
- 257 Data collected by EJF and shareable upon request.
- 258 Data collected by EJF and shareable upon request. The vessel engine power was referenced from the vessels' S&P Maritime Portal pages.
- 259 Pingtan Marine Enterprise (2018) Pingtan Marine Enterprise expects to significantly increase its current production capacity, <https://en.pnrasia.com/releases/global/pingtan-marine-enterprise-expects-to-significantly-increase-its-current-production-capacity-207044.shtml>
- 260 US Department of the Treasury (9 December 2022) Treasury Targets Serious Human Rights Abuse Aboard Distant Water Fishing Vessels Based in the People's Republic of China, <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1154>
- 261 C4ADS (September 2025) Off the NASDAQ, Still on the High Seas, <https://c4ads.org/commentary/off-the-nasdaq/>
- 262 The Outlaw Ocean Project (2023) China: The Superpower of Seafood, <https://www.theoutlawocean.com/investigations/china-the-superpower-of-seafood/>
- 263 UN Comtrade (2024) Available trade data for squid & cuttlefish imports (2023-2024), <https://comtradeplus.un.org/>
- 264 UN Comtrade (2024) Available trade data for squid & cuttlefish imports (2023-2024), <https://comtradeplus.un.org/>
- 265 UN Comtrade (2024) Available trade data for squid & cuttlefish imports (2023-2024), <https://comtradeplus.un.org/>
- 266 EJF (2025) Bright lights, dim prospects: The urgent need to address unregulated squid fishing in the Southwest Atlantic to avert a looming environmental crisis, <https://ejfoundation.org/reports/bright-lights-dim-prospects-southwest-atlantic-squid>
- 267 EJF (2026) Unseen and unaccountable: The growing threat of China's squid fleet in the South Pacific, <https://ejfoundation.org/reports/unseen-and-unaccountable-the-growing-threat-of-chinas-squid-fleet-in-the-south-pacific>
- 268 Taiwan FIP (2024) Southwest Atlantic Argentine Shortfin Squid Fishery Improvement Project vessel list, [http://www.taiwanfip.tw/FIP%20vessels%20participate%20list\(20241231\).pdf](http://www.taiwanfip.tw/FIP%20vessels%20participate%20list(20241231).pdf)
- 269 TSSFA n.d.) The promotion of South Atlantic squid fishery improvement project, <http://www.taiwanfip.tw/SWASquidFIPcurrentENG.html>
- 270 Fish Source (2025) Southwest Atlantic Argentine shortfin squid - jig (TSSFA) (FIP), https://www.fishsource.org/fip_page/1347
- 271 Fish Source (2026) Improvement projects, <https://www.fishsource.org/improvement-project>
- 272 Outlaw Ocean Project (2026) Research findings shared with EJF.
- 273 Outlaw Ocean Project (2026) Research findings shared with EJF.
- 274 Outlaw Ocean Project (2026) Research findings shared with EJF.
- 275 CNFC Overseas Fisheries (2025) 2024 Annual Report, https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=000798&id=10908460
- 276 EJF (2026) Unseen and unaccountable: The growing threat of China's squid fleet in the South Pacific, <https://ejfoundation.org/reports/unseen-and-unaccountable-the-growing-threat-of-chinas-squid-fleet-in-the-south-pacific>
- 277 Oceana (2025) The hidden cost of unlabelled seafood: the risk of consuming unethical and unsustainable seafood in Europe, <https://europe.oceana.org/reports/the-hidden-cost-of-unlabelled-seafood/>
- 278 Coalition for Global Fisheries Transparency (2024), 'Global Charter for Fisheries Transparency', <https://fisheriestransparency.net/wp-content/uploads/2024/10/Coalition-for-Fisheries-Transparency-Global-Charter-2024-EN.pdf>
- 279 ILO (2026) Ratifications of C188 - Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188), https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312333
- 280 IMO (2012) Cape Town Agreement, <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/Documents/Consolidated%20text%20of%20the%20Agreement.pdf>
- 281 FAO (2026) Technical measures to prevent and reduce bycatch of marine mammals in capture fisheries, <https://www.fao.org/fishery/en/bycatch-mitigation-mammals/5/en>
- 282 Johnston, E. (16th March 2026) Ministry turns to acoustic devices to stop seals from stealing fishing in Hokkaido, <https://www.japantimes.co.jp/news/2026/03/16/japan/kuril-harbor-hokkaido/>
- 283 WCFPC (2024) Conservation and Management Measure for Crew Labour Standards (CMM 2024-04), https://cmm.wcpfc.int/sites/default/files/cmm_attachments/Att%2020_CMM%202024-04%20Crew%20Labour%20Standards%20CMM.pdf?_dl=1
- 284 SPRFMO (2026) 14th Meeting of the SPRFMO Commission, <https://www.sprfmo.int/meetings/comm/14th-commission-meeting>
- 285 ILO (2023) Towards freedom at sea: Handbook for the detection of forced labour in commercial fishing, <https://www.ilo.org/publications/towards-freedom-sea-handbook-detection-forced-labour-commercial-fishing>
- 286 ILO (2023) Towards freedom at sea: Handbook for the detection of forced labour in commercial fishing, <https://www.ilo.org/publications/towards-freedom-sea-handbook-detection-forced-labour-commercial-fishing>
- 287 Starboard (2026) Starboard Maritime Intelligence, <https://www.starboardintelligence.com/>
- 288 FAO (2024) FishstatJ - Software for Fishery and Aquaculture Statistical Time Series, <https://www.fao.org/fishery/en/knowledgebase/150>
- 289 TradeData Pro (2026) TradeData Pro platform, <https://tradedata.pro/>
- 290 The Outlaw Ocean Project (2024) Bait-to-Plate database. <https://b2p.theoutlawocean.com/>
- 291 C4ADS (2025) Pier Pressure: Distant water squid fleet shifts to Chile, <https://c4ads.org/commentary/pier-pressure/>
- 292 EJF (2026) Information obtained from confidential source.
- 293 S&P Global (n.d.) Sea-web maritime ships database. Available at: <https://www.spglobal.com/market-intelligence/en/solutions/products/>
- 294 Douyin (n.d.) Douyin homepage, <https://www.douyin.com/>
- 295 Kilgour, C., Copeland, D. (29th June 2020) Illegal fishing hotspots identified in Northwest Indian Ocean, <https://globalfishingwatch.org/impacts/illegal-fishing-northwest-indian-ocean/>



“A veces se tiraban los cuerpos [de los tiburones], solo se recogían las aletas[...] Si se juntaran todas, habría muchas— probablemente alrededor de una tonelada. Realmente había bastantes [aletas]. Primero las metían en sacos antes de guardarlas en el congelador.”

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un buque con bandera taiwanesa destinado a la pesca de calamares y papardas que opera en el SWA, enero de 2023.

“Se utilizó una tortuga como cebo. Solo se usó una vez. La tortuga quedó atrapada accidentalmente en la red; queríamos ayudar a liberarla, pero el capitán nos dijo que la usáramos como cebo. Estuvo allí casi tres meses; la tortuga estaba gravemente herida. La tortuga atrajo a muchos calamares y peces, ¡tuvimos una pesca estupenda!”

Entrevista con un pescador filipino que trabaja en un pesquero de cerco luminoso con bandera china que opera en el NWIO, junio de 2023.

“Hablando de abuso físico[...]Ocurría frecuentemente. Lo veía casi todos los días. Un tripulante que aún era joven, menor de 20 años.[...]Era golpeado con frecuencia. Incluso tiraron una vez de sus pantalones hasta que se desgarraron.”

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un buque calamarero con bandera coreana que opera en el SWA, enero de 2024.

“Cuando nos negábamos a pescar, nos regañaban y nos maltrataban físicamente [...] Nos pateaban y nos golpeaban [...] Lo sufrí a menudo. Dependía de nosotros. Si éramos diligentes, no nos pateaban[...] Hubo un momento en que me pidieron que pescara, pero me dormí en la sala de máquinas. El capitán me dio una patada.”

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un pesquero de cerco luminoso con bandera china que opera en el NWIO, julio de 2022.

“Sin previo aviso, fue golpeado, estrangulado y pateado inmediatamente. Le golpearon desde la zona de trabajo hasta la bodega. Sí, le dieron una paliza y además lo persiguieron. El capitán y el contra maestre actuaron como si fuera algo normal. Uno de ellos incluso se rio. Solo miraban. Cuando nos daban un puñetazo o una paliza, simplemente nos miraban.”

Entrevista con un pescador indonesio que trabaja a bordo de un pesquero de cerco luminoso con bandera china que opera en el NWIO, junio de 2025.

Environmental Justice Foundation (EJF)

Gensurco House, 3-5 Spafield Street

London, EC1R 4QB, UK

tel: +44 (0) 207 239 3310

info@ejfoundation.org, ejfoundation.org

Fundación registrada en el Reino Unido con el n.º 1088128



Protecting People and Planet