

INVISIBLE E IMPUNE



**La creciente amenaza de la flota potera
de China en el Pacífico Sur**



Este informe contiene imágenes explícitas.



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

Extendemos nuestro sincero agradecimiento a los pescadores y trabajadores de los buques poteros de pesca en aguas distantes que, con valentía, compartieron sus testimonios con EJF. Sus voces y las pruebas visuales que compartieron con EJF fueron fundamentales para sacar a la luz esta investigación.

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

PAUL M. ANGELL
FAMILY FOUNDATION

Imagen de portada © EJF

Índice

Resumen ejecutivo	4
Introducción	7
Resumen de la metodología	9
Dinámica de flotas en la pesquería del calamar gigante	10
Dinámicas interconectadas de flotas entre las pesquerías de calamar del Atlántico Sudoccidental y del Pacífico Sudoriental	20
Impactos de la sobrepesca y de la regulación insuficiente de la pesca de calamar en el Pacífico sudoriental	22
Preocupaciones de América Latina respecto de la flota china	24
Desarrollo de un entorno regulatorio adecuado para la pesquería del calamar gigante	25
Resumen de los abusos pesqueros identificados a través de las investigaciones de EJF	25
Resumen de las violaciones de derechos humanos identificadas a través de las investigaciones de EJF	28
Estudios de caso de buques	30
Vínculos entre los estados de mercado	38
Conclusión	42
Recomendaciones	44

Acrónimos y abreviaturas

ABMT – Herramienta de gestión basada en áreas	MCO – Medida de conservación y ordenación
AIS – Sistema de Identificación Automática	MMSI – Identidad del Servicio Móvil Marítimo
AMP – Área Marina Protegida	NPFC – Comisión de Pesca del Pacífico Norte
BBNJ – Acuerdo sobre la Diversidad Biológica Marina de las Zonas Situadas Fuera de la Jurisdicción Nacional	NWIO – Océano Índico Noroccidental
BST – Formación Básica en Seguridad	OIT – Organización Internacional del Trabajo
CALAMASUR – Comité para el Manejo Sustentable del Calamar Gigante del Pacífico Sur	OMC – Organización Mundial del Comercio
CNFC – Corporación Nacional Pesquera de China	OMI – Organización Marítima Internacional
C188 – Convenio sobre el Trabajo en la Pesca núm. 188 de la OIT	ONU – Naciones Unidas
CPUE – Captura por unidad de esfuerzo (medida en kilogramos de productos pesqueros capturados por hora)	OROP – Organización Regional de Ordenación Pesquera
CTA – Acuerdo de Ciudad del Cabo	OROP-PS – Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur
DWF – Pesca en aguas distantes	Pesca INDNR – Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada
EE. UU. – Estados Unidos	PSMA – Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto
EJF – Environmental Justice Foundation	PSO – Océano Pacífico Sudoriental
FAO – Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura	ASO – Océano Atlántico Sudoccidental
FIP – Proyecto de Mejora Pesquera	RU – Reino Unido
GFW – Global Fishing Watch	UE – Unión Europea
	VMS – Sistema de Seguimiento de Buques
	WCPFC – Comisión de Pesca del Pacífico Occidental y Central
	ZEE – Zona Económica Exclusiva



Resumen ejecutivo



Transferencia de bienes en alta mar entre dos buques poteros en el Pacífico Sur.

El calamar es un producto pesquero cada vez más importante y demandado en países de todo el mundo. Se prevé que el mercado mundial del calamar crezca casi un 4 % anual y podría alcanzar un valor de 18.400 millones de dólares estadounidenses para 2035.¹ A medida que consumidores y compradores de productos del mar continúan impulsando la demanda de especies como el calamar argentino (*Illex argentinus*) del Océano Atlántico Sudoccidental (ASO), el calamar gigante (*Dosidicus gigas*) del Océano Pacífico Sudoriental (PSO) y el calamar volador japonés (*Todarodes pacificus*) del Océano Pacífico Norte, las flotas pesqueras están respondiendo mediante el aumento del esfuerzo de pesca.

Varias de las zonas de pesca de calamar más importantes abarcan tanto aguas costeras como áreas de altamar, lo que genera un entorno complejo para la aplicación de medidas de conservación, de control de cumplimiento y de acceso equitativo y sostenible. A medida que el esfuerzo pesquero en estas regiones ha aumentado, también se han intensificado las preocupaciones en torno a la amenaza que representan la pesca no regulada y la sobrepesca para las poblaciones de calamar. Un informe reciente de EJF analizó cómo las presiones de las flotas de pesca en aguas distantes en el ASO estaban poniendo en riesgo a la población de calamar argentino.²

Este nuevo informe extiende dichas investigaciones al PSO y muestra cómo el gran esfuerzo pesquero de una flota potera mayoritariamente de bandera china está amenazando la pesquería de calamar más importante del mundo: la del calamar gigante.³ La región también ha

sufrido incursiones ilegales de buques chinos en aguas de Estados costeros latinoamericanos, lo que ha derivado en numerosos incidentes diplomáticos, protestas de pescadores artesanales y una amplia condena por parte de organizaciones ambientalistas.^{4/5}

Las investigaciones de EJF sobre las actividades de la flota china de calamar en aguas distantes revelan que estos buques están incurriendo en prácticas pesqueras insostenibles y destructivas en todo el PSO, facilitadas en parte por una falta crónica de transparencia en la flota. Entre los abusos identificados se incluyen la captura y el aleteo de tiburones, la captura de especies protegidas (incluidos falsas orcas y lobos marinos), y la manipulación o el ocultamiento de los nombres de los buques y de otros identificadores.

Al mismo tiempo, EJF ha recibido denuncias de graves abusos de derechos humanos a bordo de buques pesqueros, entre ellos abusos físicos, abusos verbales mediante amenazas e intimidación, servidumbre por deudas y condiciones de trabajo y de vida abusivas. Los pescadores también describieron muertes frecuentes en el mar como consecuencia de accidentes, enfermedades o lesiones graves. Se sabe que algunos buques operan en el mar durante períodos de uno a dos años consecutivos, aislados del mundo exterior, lo que torna prácticamente imposible que las víctimas de abusos puedan reportarlo o contactar a sus familiares.

La flota potera china utiliza el transbordo en el mar para transportar las capturas desde el PSO hasta Zhoushan, un

importante centro de procesamiento de calamar en China. Esta práctica no transparente dificulta el establecimiento de una trazabilidad precisa de la cadena de suministro. Gran parte del comercio de calamar de China se consolida en grandes conglomerados operativos o en las denominadas cooperativas de calamar, lo que degrada aún más la transparencia y aumenta los riesgos de que calamar obtenido con prácticas ilegales ingrese en las cadenas de suministro mundiales.

China ha intentado apaciguar a sus críticos en el PSO argumentando que su vasta flota está sujeta a controles adecuados por parte del Estado de pabellón y que la pesquería opera bajo la regulación de la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur (OROP-PS). Esto ocurre a pesar de que muchos de los abusos en el sector pesquero documentados por EJJ no están contemplados ni en la normativa china ni en las medidas de la OROP-PS. No se han adoptado cuotas o límites de captura, puntos de referencia, restricciones temporales ni restricciones sobre las capturas incidentales, por lo que, en la práctica, no existe una gestión efectiva de la población de calamar gigante.⁶

Las evaluaciones de las poblaciones de calamar realizadas en los últimos años ya muestran las primeras señales preocupantes de una disminución poblacional. Dos evaluaciones presentadas por Chile y China ante la OROP-PS en 2025 llegaron a la misma conclusión: la captura por unidad de esfuerzo (CPUE, una medida de la abundancia de una pesquería basada en la cantidad de producto capturado por unidad de esfuerzo pesquero) está disminuyendo.

Es fundamental que todos los Estados de pabellón, costeros, portuarios y de mercado colaboren para respaldar propuestas progresivas y de implementación cercana en el tiempo dentro del área de la OROP-PS, basándose en los 10 principios de bajo o nulo costo de la Carta Mundial para la Transparencia de la Pesca⁷, con el fin de hacer que las operaciones de pesca de calamar sean sostenibles, transparentes y éticas. China, como principal Estado de pabellón, debe asumir una responsabilidad sustantiva en este proceso, controlando el esfuerzo pesquero desmedido y cooperando con los Estados miembros de la OROP-PS para formular nuevas y sustantivas medidas de conservación y ordenación (MCO) que permitan mejorar el monitoreo y la regulación de esta pesquería de calamar de importancia crítica.

EJJ insta a todos los Estados a respaldar e implementar la Carta Mundial para la Transparencia de la Pesca como un medio para abordar de manera más eficaz los factores que facilitan la pesca INDNR y los abusos laborales asociados en las pesquerías mundiales.

Principales hallazgos

- Las investigaciones de EJJ, que incluyeron entrevistas con 77 pescadores indonesios y cuatro pescadores filipinos que trabajaron en 60 buques poteros de pesca en aguas distantes de bandera china entre 2020 y 2025 y que operaron en el PSO, revelan niveles alarmantes de prácticas pesqueras destructivas y violaciones de derechos humanos.
- El 60 % de los buques habría incurrido en la práctica del aleteo de tiburones y el descarte de los cuerpos, y el 33 % de los buques en la captura intencional de mamíferos marinos como lobos marinos, falsas orcas y delfines.
- Ni China ni la OROP-PS cuentan con reglamentaciones adecuadas para disuadir estas prácticas extremadamente destructivas, lo que demuestra que el caladero de calamar gigante del PSO (Zona de Pesca FAO 87) está gravemente subregulado en lo que respecta a sus impactos más amplios sobre el ecosistema.
- Según los cálculos estimados del esfuerzo pesquero para todos los buques de pesca en aguas distantes, las horas de pesca combinadas en el PSO son aproximadamente 3,25 veces superiores a las del caladero del ASO. La flota china aumentó un 100% entre 2014 y 2024.
- Los hallazgos de la investigación refuerzan la creciente preocupación de que el PSO está enfrentando una presión cada vez mayor derivada de prácticas pesqueras destructivas, mientras que evaluaciones recientes de la población de calamar gigante indican señales tempranas de disminución poblacional.
- Los pescadores también informaron sobre violaciones frecuentes de derechos humanos a bordo, incluidas agresiones físicas, condiciones de trabajo y de vida abusivas, servidumbre por deudas y retención de salarios. Casi la mitad de los pescadores entrevistados por EJJ declaró haber sufrido o presenciado agresiones físicas mientras se encontraba a bordo.
- La preocupante frecuencia con la que se descargan tripulantes fallecidos de buques de pesca en aguas distantes en puertos latinoamericanos exige la adopción de medidas por parte de los Estados rectores de puerto. Al menos 41 tripulantes fallecidos fueron desembarcados de buques chinos entre 2013 y 2023, lo que pinta un panorama sombrío de negligencia, falta de rendición de cuentas y los peligros inherentes al trabajo a bordo de buques poteros de bandera china.⁸
- El análisis de EJJ de los registros de entrada a puertos de Global Fishing Watch correspondientes a 163 buques poteros de bandera china que utilizaron puertos chilenos en 2025 identificó nueve buques vinculados a sus investigaciones sobre violaciones en el sector pesquero y/o de derechos humanos.

- El 80 % de los buques presuntamente implicados en violaciones en el sector pesquero o de derechos humanos analizados en este estudio realizaron transbordos en el mar de sus capturas a buques frigoríficos con destino al puerto de Zhoushan, China, que ha consolidado su condición de centro mundial del calamar. El transbordo en el mar puede facilitar el blanqueo de calamar capturado ilegalmente junto con capturas legales.

- Buques vinculados a la Corporación Nacional Pesquera de China (CNFC) estuvieron implicados en algunas de las peores violaciones en el sector pesquero y laboral. Esta importante empresa estatal opera la mayor flota en la pesquería de calamar gigante, junto con una de las mayores plantas de procesamiento de calamar en Zhoushan.⁹

- Los datos comerciales muestran que la CNFC exportó 23.384 toneladas de calamar al mercado mundial entre el año 2020 y 2025. Al menos el 29 % de estas exportaciones se destinó a los Estados Unidos, el 24,6 % a la Unión Europea (UE) y el 15 % al Reino Unido.

- Las deficiencias de datos en los sistemas mundiales de notificación de capturas y comercio impiden un análisis verdaderamente sustantivo del comercio por parte de los estados de mercado. No es posible desagregar los vínculos comerciales específicos del calamar gigante desde China hacia otros mercados, lo que dificulta calcular con precisión el riesgo real de exposición de la UE o de

los Estados Unidos a la pesca INDNR y/o a violaciones de derechos humanos en la pesca de calamar gigante del PSO.

- Al menos nueve propuestas fueron presentadas ante la OROP-PS antes de su reunión anual de febrero/marzo de 2026.¹⁰ Estas incluyeron medidas destinadas a mejorar la gestión de la pesquería de calamar gigante, así como los mecanismos de seguimiento, control y vigilancia. Su adopción integral por parte de los Estados miembros de la OROP-PS representaría un avance significativo en la reglamentación aplicable al calamar gigante.



Pescadores posan con un tiburón azul capturado por un buque potero.



La tripulación relató a EJP la captura de una gran variedad de megafauna marina vulnerable, incluyendo delfines, ballenas y aves marinas.

Introducción

El calamar gigante (*Dosidicus gigas*, también conocido como calamar de Humboldt y en adelante denominado calamar gigante) es la especie de calamar más grande y abundante del PSO.¹¹ Puede alcanzar hasta 2,5 metros de longitud y pesar alrededor de 50 kg.¹² Se ha estimado que la población de la especie tiene un peso de aproximadamente 9,6 a 10,7 millones de toneladas.¹³ Esta cifra es significativamente superior al peso estimado de entre 100.000 y 400.000 toneladas de la valiosa población de calamar argentino del ASO.¹⁴



Un pescador posa junto a un calamar gigante, mostrando su tamaño. Obsérvese la distintiva coloración roja del calamar, que les ha otorgado el apodo de “demonios rojos”.¹⁵

Al igual que muchas otras especies de calamar, el calamar gigante desempeña un papel crucial en el nivel trófico intermedio de su ecosistema, lo que significa que actúa tanto como presa como depredador.¹⁶ El calamar gigante consume grandes cantidades de camarones, peces pequeños y otros calamares o sepias (cefalópodos).¹⁷ A su vez, es presa de numerosos animales, entre ellos cachalotes, delfines, tiburones (incluidos el tiburón blanco y el tiburón martillo¹⁸), lobos marinos y peces espada, lo que lo convierte en una especie clave del PSO.^{19/20/21} Investigaciones han señalado que estos depredadores tienden a congregarse en áreas donde el calamar gigante es abundante.

La mayor parte de la dieta de las poblaciones de cachalote en el PSO está compuesta por el calamar gigante.^{22/23}

La pesquería de calamar gigante es también la más importante del planeta en términos de volumen, ya que representa el 42 % de los desembarques mundiales de calamar.²⁴ El 99,8 % de las 1.225.798 toneladas de calamar gigante desembarcadas en 2023 se capturaron dentro del área de pesca del PSO. La pesquería surgió por primera vez a finales de la década de 1980 y principios de la de 1990, con actividades de pesca exploratoria frente a México y posteriormente frente a Perú.^{25/26} Las capturas anuales aumentaron de manera notable, pasando de 19.000 toneladas en la década de 1980 a 847.000 toneladas en 2013, y a 1.225.798 toneladas en 2023. Esto equivale a un incremento del 45 % en los desembarques tan solo en la última década.²⁷

Los desembarques totales de calamar gigante aumentaron un 45 % entre 2013 y 2023.²⁸

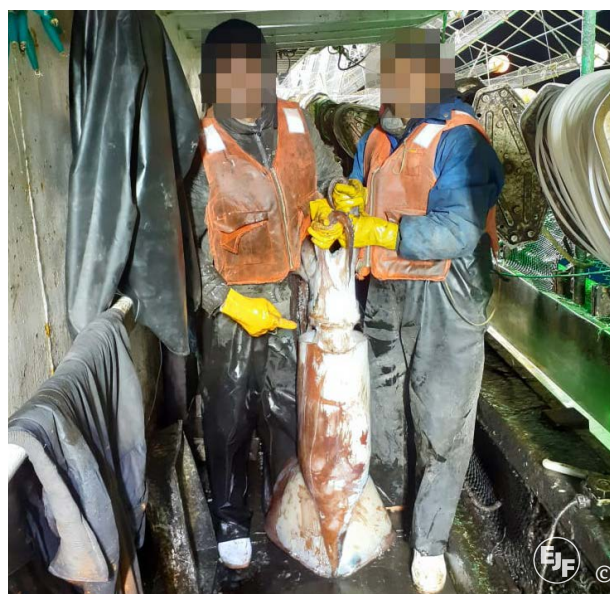
El creciente interés mundial por el calamar por parte de compradores de productos del mar y consumidores está impulsando la demanda de productos derivados del calamar gigante. Esto se refleja en el aumento sostenido de las exportaciones de calamar gigante de Chile y Perú, con un valor aproximado de USD 178 millones²⁹ y USD 831 millones³⁰ anuales, respectivamente, en los últimos años, a pesar de las fluctuaciones en los desembarques registradas en 2024 como consecuencia de cambios ambientales drásticos que afectaron a la pesquería.^{31/32}

Un aumento explosivo del esfuerzo pesquero del 115 % entre 2017 y 2020,³³ protagonizado principalmente por buques chinos de pesca en aguas distantes, ha dado

lugar a que varias evaluaciones poblacionales iniciales muestren las primeras señales de alerta de sobrepesca. Resulta preocupante que parte de la razón de este aumento del esfuerzo fue el colapso de la pesquería de calamar volador neón (*Ommastrephes bartramii*) en el Pacífico Noroccidental en 2016.³⁴ Esto llevó a la flota china a centrar su atención en la pesquería de calamar gigante más al sur.³⁵ Pronto siguieron informes de incursiones ilegales de buques chinos en aguas de Estados costeros, así como una pesca en gran medida sin controles debido a la falta de regulaciones sustantivas por parte del Estado de pabellón o a nivel regional. Las propias investigaciones de EJJF revelan ahora un nivel alarmante de incumplimiento por parte de los buques chinos, no solo en la falta de prevención de prácticas pesqueras dañinas, sino también en la perpetración de violaciones extensivas de derechos humanos en el mar.

La comunidad internacional debe adoptar ahora medidas sustantivas para garantizar que la OROP-PS y sus Estados miembros puedan supervisar y regular adecuadamente las actividades de pesca de calamar en el PSO, reforzar los mecanismos de transparencia para disuadir tanto la pesca INDNR como las violaciones de derechos humanos y proteger la vida de los pescadores que trabajan a bordo de estos buques.

Este informe examina los orígenes y la importancia ecológica de la pesquería de calamar gigante, los principales estados de pabellón responsables de la mayor parte del esfuerzo pesquero y el auge de las flotas de pesca en aguas distantes que operan en altamar. Se basa en los hallazgos de EJJF obtenidos a partir de entrevistas con extripulantes de buques poteros chinos, y presenta recomendaciones dirigidas a las partes interesadas pertinentes para apoyar el desarrollo de una pesquería de calamar sostenible, ética y legal en el PSO.



Dos pescadores (uno de ellos entrevistado por EJJF) posando con un calamar gigante.

Resumen de la metodología

EJF realizó entrevistas a 77 pescadores indonesios y cuatro pescadores filipinos. Estos pescadores habían trabajado en 60 buques poteros de pesca en aguas distantes de bandera china que operaron en el PSO entre 2020 y 2025. Se analizaron las trayectorias disponibles del Sistema de Identificación Automática (AIS, por sus siglas en inglés) de cada buque junto con el Registro de Buques más reciente de la OROP-PS, a fin de verificar si los buques habían operado efectivamente dentro del PSO y si estaban autorizados para hacerlo.³⁶ Posteriormente, se combinaron diversos conjuntos de datos secundarios para elaborar una lista consolidada de 346 “buques de interés”, ya sea sospechosos o confirmados como responsables de violaciones en el sector pesquero o laboral en el PSO (la lista completa se encuentra disponible en el Apéndice).

Las fotografías y los videos tomados a bordo de los buques se obtuvieron de las personas entrevistadas con su consentimiento informado. También se llevaron a cabo investigaciones adicionales en redes sociales, mediante búsquedas de fotografías, videos u otros materiales vinculados a los buques.

El análisis del esfuerzo pesquero y de los transbordos en el mar se centró en las actividades de los buques contenidas dentro de las subzonas de pesca 87.1.4 y 87.2.6 de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) en el PSO, que son las áreas donde la pesquería de calamar gigante presenta mayor actividad. Se excluyó la subzona 87.3.3 por no constituir una zona clave de agregación del calamar gigante y por ser utilizada principalmente por embarcaciones palangreras para la pesca de atún. Asimismo, se excluyeron las Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) de los Estados costeros, dado que los buques chinos de pesca en aguas distantes no operan en dichas zonas.³⁷

En total, nuestro análisis arrojó 777 identificadores de buques de Global Fishing Watch (GFW), correspondientes a 676 buques únicos. Esta discrepancia se debe a que el identificador de GFW cambia cada vez que un buque cambia de identificador, como nombre o propiedad. Esto significa que se pueden asignar varios identificadores al mismo casco a lo largo del tiempo, aunque el número OMI o MMSI permanezca invariable.

Los datos sobre eventos de encuentro entre buques (probables transbordos en el mar) se extrajeron de la plataforma de GFW.³⁸ Se excluyeron los eventos de encuentro que ocurrieron fuera de las regiones de estudio. Los datos luego se filtraron para conservar únicamente los eventos de encuentro entre buques frigoríficos de interés y buques pesqueros de interés (véase la página 14 de definiciones). Los eventos de visita a puerto se agruparon por buque frigorífico y por viaje.

Los datos comerciales basados en empresas se obtuvieron de la plataforma de suscripción TradeData Pro³⁹. Las empresas pesqueras y sus procesadores o clientes fueron identificados mediante métodos de inteligencia de fuentes abiertas (OSINT, por sus siglas en inglés), como informes anuales corporativos de acceso público, así como la base de datos *Bait-to-Plate* del Outlaw Ocean Project.

Para obtener información más detallada sobre las metodologías de EJF, véase el Apéndice.



Limitaciones de los datos

Los datos derivados de entrevistas pueden presentar imprecisiones, ya que algunas de las personas entrevistadas habían trabajado en múltiples buques, frecuentemente dentro de la misma flota y, además, suelen relatar hechos ocurridos varios años antes. Estos factores pueden afectar la precisión de sus recuerdos, en particular al atribuir incidentes específicos a un buque en particular. Para mitigar este riesgo, EJJ ha cotejado los testimonios obtenidos con pruebas de respaldo, tales como fotografías, videos, contratos, sellos de pasaporte y otros documentos en los casos en que fue posible. Sin embargo, no siempre se cuenta con dichos materiales, por lo que persiste cierto riesgo asociado a la precisión de los testimonios.

En el caso de los principales estados de mercado, no es posible desagregar los datos de exportación de calamar por especie. El Sistema Armonizado (SA) de codificación del comercio mundial de mercancías actualmente solo permite diferenciar entre “moluscos; sepias y calamares” frescos, congelados o conservados.^{40/41} Esto dificulta el

análisis detallado, especialmente ante pesquerías de gran magnitud, como la del calamar gigante, que desempeñan un papel tan relevante en el comercio mundial de calamar. Esta limitación genera importantes puntos ciegos para los estados de mercado, los organismos de control y la sociedad civil a la hora de identificar importaciones de calamar de alto riesgo.

Esto contrasta con la disponibilidad de datos comerciales detallados hasta el nivel de especie para otros moluscos, como el abalón y los caracoles marinos, así como para numerosos peces (como el atún y el salmón), que cuentan con códigos de producto específicos por especie. La desagregación del calamar gigante (entre otras especies de calamar) en un código SA propio contribuiría de inmediato a mejorar el seguimiento del comercio, reforzaría la transparencia de la cadena de suministro y facilitaría la identificación por parte de los estados de mercado de flujos de calamar gigante de alto riesgo.

Dinámica de flotas en la pesquería del calamar gigante

En 2023, se desembarcaron 1.225.798 toneladas de calamar gigante, de las cuales más del 99 % corresponden a Perú, China y Chile.⁴² Estos tres países se han mantenido como los más relevantes de la pesquería durante al menos los últimos 25 años. Mientras que las flotas de Perú y de Chile operan exclusivamente dentro de sus Zonas Económicas Exclusivas (ZEE), la flota china pesca en altamar.

Estado de pabellón	2023 (Toneladas)	% del total (2023)	Composición de la flota
Perú	621.925	50,7%	Operación pesquera nacional dentro de su propia ZEE con pesca ocasional en alta mar
China	494.000	40,3%	Operación de pesca en aguas distantes en altamar
Chile	105.197	8,6%	Operación pesquera nacional dentro de su propia ZEE
Ecuador	3.028	0,2%	Operación pesquera nacional dentro de su propia ZEE
México	1.641	0,1%	Operación pesquera nacional dentro de su propia ZEE
Otros países	6,76	0,0%	Mixta
TOTAL	1.225.798	-	-

Flotas latinoamericanas:



Fila de embarcaciones artesanales peruanas dedicadas a la pesca de calamar.
Crédito: Sociedad Nacional de Pesca Artesanal de Perú (SONAPESCAL)

PERÚ:

La pesquería de “pota” (calamar gigante) de Perú constituye un pilar fundamental de la economía del país, con 621.925 toneladas desembarcadas en 2023, por un valor de 831 millones de dólares estadounidenses solo ese año.^{43/44/45} En Perú existen aproximadamente entre 2.500 y 4.500 embarcaciones artesanales, la mayoría de ellas de menos de 15 metros de eslora, dedicadas a la pesca de calamar gigante.^{46/47} Perú también ha registrado en años recientes 668 buques artesanales en la OROP-PS.

Como muestra de la importancia económica del calamar gigante para Perú, se han realizado esfuerzos constantes tendientes a garantizar la supervivencia y sostenibilidad de la población de la especie. Entre ellos se incluye el Reglamento de Ordenamiento Pesquero del Calamar Gigante o Pota (*Dosidicus gigas*), adoptado en 2011⁴⁸ y actualizado en 2025,⁴⁹ que congela el esfuerzo pesquero actual, limita la participación en la pesquería a embarcaciones nacionales de pequeña escala e introduce nuevas medidas de control pesquero.⁵⁰ La exitosa creación del Proyecto de Mejora Pesquera (FIP) del calamar gigante en 2023,⁵¹ así como la aceptación de la pesquería nacional en el Programa de Mejora del Marine Stewardship Council en diciembre de 2025, también reflejan el reconocimiento internacional de estos esfuerzos.⁵²

Tras el desembarque, el 92 % del calamar de Perú se procesa para la transformación en productos congelados, en su mayor parte destinados a la exportación.⁵³ Las

presentaciones de calamar más demandadas incluyen tentáculos crudos, filetes crudos, filetes precocidos y aletas de calamar crudas. Según UN Comtrade (que no desagrega por especie de calamar o sepia), China fue el destino del 34 % del total de las exportaciones peruanas de calamar y sepia en 2023, seguida por Corea del Sur (17 %), España (15 %), Tailandia (8 %) y Japón (4 %).⁵⁴



Calamares gigantes cubren la cubierta de esta embarcación artesanal en Perú. Crédito: Sociedad Nacional de Pesca Artesanal del Perú (SONAPESCAL)

CHILE

La flota potera artesanal de Chile (que utiliza principalmente artes de pesca con potera manual) está conformada por aproximadamente 1.800 embarcaciones, de las cuales el 98 % tiene una eslora igual o inferior a 12 metros.⁵⁵ La flota desembarcó más de 105.000 toneladas de calamar gigante (conocido localmente como *jibia*) en 2023. Las exportaciones de calamar gigante desde Chile representaron un valor de 178 millones de dólares estadounidenses en 2024, lo que representa un incremento del 56,2 % en comparación con 2023.⁵⁶ Desde 2019, el volumen exportado también creció un 211 %, con 74.975 toneladas exportadas en 2024. Según UN Comtrade, España representó el 36 % del valor total de las exportaciones chilenas de calamar y sepia en 2023, seguida por Corea del Sur (22 %), Japón (14 %), Taiwán (9 %) y México (4 %).⁵⁷ China representó el 2 %.

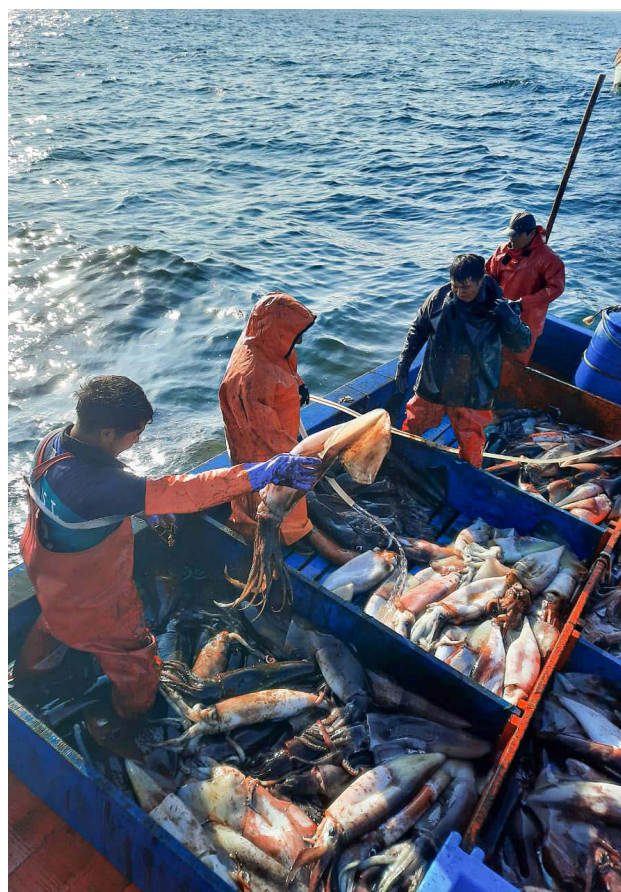
La normativa más relevante y reciente de Chile sobre el calamar gigante fue la promulgación de la denominada “Ley de la Jibia” en 2019.⁵⁸ Esta ley prohibió el uso de redes de arrastre y llegó incluso a modificar la Ley General de Pesca y Acuicultura de Chile para establecer la pesca con potera como el único arte autorizado para la captura de calamar gigante.⁵⁹ Si bien la ley resultó controvertida en un primer momento, los repuntes en la productividad de la pesquería desde 2024 han contribuido a apaciguar a algunos de sus críticos.

“Chile y Perú han logrado avances significativos, pero sin una respuesta regional más firme dentro de la OROP-PS, el riesgo persiste”.

Alfonso Miranda Eyzaguirre, en declaraciones durante la feria Conxemar en Vigo, España, octubre de 2025.⁶⁰

ECUADOR:

Ecuador reportó desembarques de 3.028 toneladas de calamar gigante en 2023.⁶¹ En los últimos años, ha sufrido un alto número de incursiones de la flota china de pesca en aguas distantes, especialmente en torno a las islas Galápagos, de gran relevancia ecológica.⁶² Además del calamar, Ecuador captura el 45 % de los desembarques de atún del Pacífico Oriental, y las exportaciones de atún del país promedian un valor anual de 1.300 millones de dólares estadounidenses.^{63/64} Dado que el atún consume calamares gigantes juveniles, es posible que las fluctuaciones en las poblaciones de calamar, ya sea por cambios ambientales o por sobrepesca, tengan efectos en cascada para el principal productor de atún de la región.⁶⁵



Calamares gigantes se clasifican por tamaño a bordo de una embarcación artesanal en Perú. Crédito: Sociedad Nacional de Pesca Artesanal del Perú (SONAPESCAL)

Flotas de pesca en aguas distantes:



Los buques poteros chinos son considerablemente más grandes, largos y sofisticados que las embarcaciones artesanales de los países latinoamericanos.

Fuera de las Zonas Económicas Exclusivas latinoamericanas, la flota china de pesca en aguas distantes domina claramente, llevando a cabo el 98,7 % de toda la actividad de pesca con potera de calamar en altamar en el PSO.⁶⁷ Este esfuerzo registró un aumento del 40 % entre 2017 y 2025, lo que da cuenta de la velocidad y la intensidad del crecimiento de la pesquería.⁶⁸ China operó una flota de 528 buques poteros en el área de la OROP-PS en 2024, lo que representa un aumento del 100 % en el número de buques chinos desde 2014.⁶⁹ Según los propios registros de la OROP-PS, en 2024 solo hubo otros tres buques poteros activos de otras banderas: uno de Corea del Sur y dos de Perú. La flota china sigue los movimientos estacionales del calamar a través de vastas extensiones oceánicas, operando a menudo en el Pacífico Sur durante varios meses al año.⁷⁰

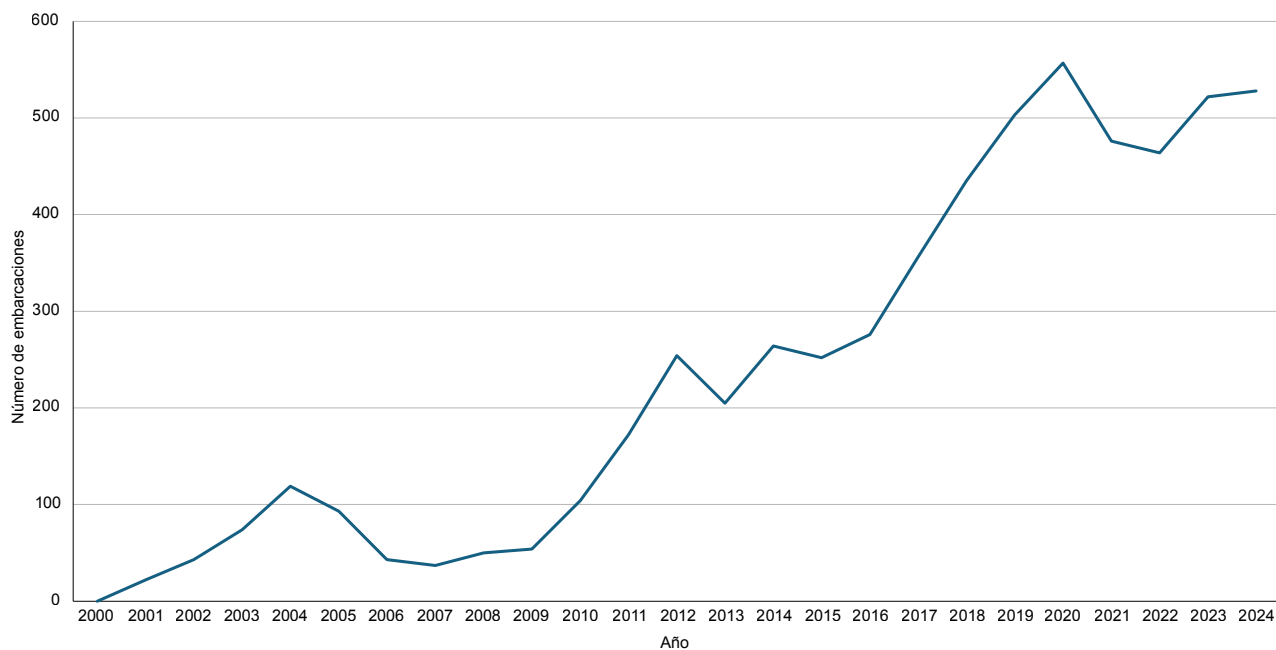


Gráfico 1. El número de buques chinos que operan en el área de la OROP-PS se incrementó drásticamente a lo largo de los años, con un incremento del 100 % entre 2014 y 2024.

A pesar de que Corea del Sur y Taiwán cuentan con buques poteros registrados ante la OROP-PS, tanto el análisis del AIS como las declaraciones de FAO FishstatJ correspondientes a la pesquería de calamar del PSO muestran una actividad insignificante de ambas flotas en la región al menos desde 2019.⁷¹ Esto podría ser el resultado de cálculos económicos y decisiones estratégicas sobre la ubicación de las flotas poteras de Taiwán y Corea del Sur, o bien una consecuencia de

haber sido desplazadas del PSO por la magnitud de las operaciones de China. También figuran 15 buques con pabellón de Vanuatu, de los cuales cinco son buques de suministro de combustible y diez son buques frigoríficos (cuatro con vínculos de propiedad con la Corporación Nacional Pesquera de China, dos vinculados a otras empresas chinas, dos vinculados a empresas con sede en Hong Kong y uno programado para su desguace).⁷²

El transbordo en el mar facilita las operaciones de la flota china



La superestructura de un buque frigorífico fotografiada desde un buque potero chino.

Uno de los temas recurrentes en las entrevistas realizadas por EJF fue el traslado de las capturas de los buques poteros chinos a buques frigoríficos en el mar. De este modo, el buque pesquero no necesita regresar a puerto y puede continuar pescando una vez vaciadas sus bodegas. Este procedimiento se conoce como transbordo en el mar: la transferencia de pescado de un buque (generalmente un buque pesquero) a otro (habitualmente un buque frigorífico).⁷³ Puede tener lugar a cientos de kilómetros de la costa y en altamar, lo que dificulta y encarece la supervisión efectiva de estas actividades sin la presencia de observadores humanos o sistemas de monitoreo electrónico (cámaras) a bordo tanto del buque que efectúa la descarga como del receptor.⁷⁴ El transbordo en el mar puede utilizarse para reabastecer a los buques pesqueros

y ampliar su capacidad operativa,^{75/76} pero también para facilitar el tráfico de productos de la vida silvestre (aletas de tiburón), tripulantes víctimas de trata de personas o abuso y el contrabando ilegal (armas y estupefacientes).⁷⁷

El transbordo en el mar puede facilitar tanto la pesca INDNR como las violaciones de derechos humanos al reducir el riesgo de que estos delitos sean detectados por las autoridades. La naturaleza remota de los transbordos en el mar puede impedir que los testigos de pesca ilegal o víctimas de abusos alerten a las autoridades, ya que los buques pesqueros tienen conectividad limitada o nula y suelen permanecer en el mar durante períodos prolongados, en ocasiones hasta dos años.

El transbordo en el mar también proporciona a los operadores de pesca ilegal el conducto perfecto para asegurar el acceso de los productos del mar a los mercados.⁷⁸ Esto se debe a que, una vez que las capturas ilícitas se cargan en buques frigoríficos, pueden mezclarse con productos capturados legalmente por buques pesqueros autorizados, facilitando así el blanqueo de productos pesqueros ilegales.⁷⁹

Los 346 buques pesqueros considerados de interés en este estudio (véase Metodología) realizaron transbordos con 146 buques frigoríficos entre 2020 y 2025. El 48,6 % de estos buques frigoríficos estaban registrados en China, el 32,2 % en Panamá, el 6,8 % en Vanuatu y el 5,5 % en Liberia.

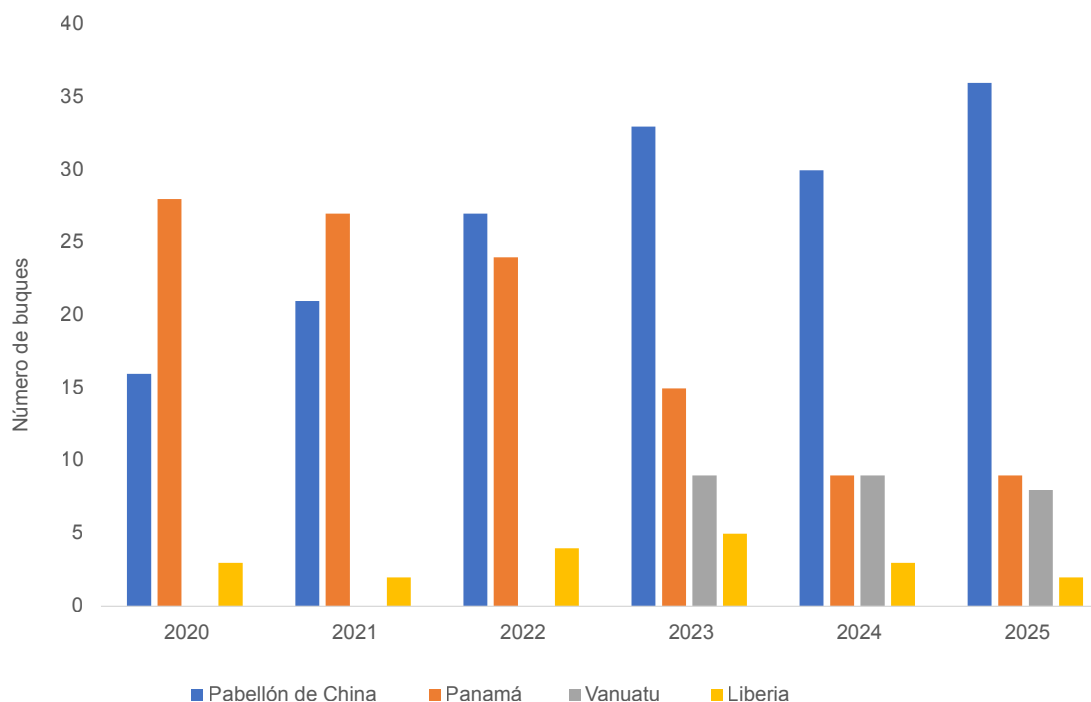


Gráfico 2. Número de buques frigoríficos por Estado de pabellón que operaron activamente en nuestra zona de estudio del PSO entre el año 2020 y 2025.

Entre 2020 y 2025, los buques frigoríficos de bandera china y vanuatense sustituyeron gradualmente a los buques de bandera panameña como los principales receptores de calamar gigante capturado por China (Gráfico 2). Esta rápida expansión de la capacidad de transbordo de buques frigoríficos chinos, junto con el aumento de los buques con pabellón de Vanuatu, puede explicarse analizando los cambios recientes en la política china. Por ejemplo, el 14.º Plan Quinquenal del Gobierno Municipal de Zhoushan, publicado en 2021, dispuso la “expansión de la flota de transbordo para la pesca en aguas distantes, ya sea mediante la construcción de nuevos buques frigoríficos de gran tamaño o la adquisición de buques frigoríficos registrados en países con pabellones de conveniencia”.⁸⁰ Entre 2024 y 2025, 22 buques frigoríficos de nueva construcción zarparon desde Zhoushan, la ciudad más importante de China, para el desembarque y procesamiento de calamar.⁸¹



Calamar siendo cargado en cajas antes de ser congelado.

Zhoushan - Capital mundial del calamar

El aumento de los buques frigoríficos de bandera china es solo uno de los aspectos de la estrategia de la industria y el Estado chinos para incrementar la eficiencia y la capacidad del sector potero, con Zhoushan (Base Nacional de Pesca Pelágica de Zhoushan – ZNPFB) como centro indiscutible. Zhoushan es una ciudad con estatus administrativo de prefectura con una población de 1,56 millones de habitantes,⁸² ubicada en un archipiélago del Mar de China Oriental, frente a la costa de la provincia de Zhejiang, en el este de China. La ZNPFB ofrece puertos especializados diseñados para buques de pesca en aguas distantes y buques frigoríficos, una capacidad de almacenamiento en frío de 520.000 toneladas, procesos simplificados de control fronterizo e inspección, plataformas de comercio digitalizadas y numerosas plantas de procesamiento de productos del mar.⁸³

El 14.º Plan Quinquenal de Zhoushan también anunció la creación de una red integral de transbordo, almacenamiento en frío y comercio desde las principales zonas pesqueras del mundo hacia Zhoushan. Desde entonces, los medios estatales han comenzado a describir a los buques frigoríficos como “distribuidores”,⁸⁴ que recogen la carga en altamar y la transportan de regreso a los “bancos de calamar” de Zhoushan.⁸⁵

En 2020, poco menos del 40 % de los buques frigoríficos que registraron encuentros con nuestros buques de interés atracaron posteriormente en Zhoushan. Este porcentaje se duplicó hasta aproximadamente el 78 % entre 2021 y 2025, y más de la mitad de estos buques frigoríficos tuvo a la ZNPFB como su primer puerto de descarga, lo que pone de relieve el dominio del puerto de Zhoushan en el desembarque de calamar.

El 78 % de los buques frigoríficos que recibieron capturas de los 346 buques poteros chinos de interés presuntamente implicados o con abusos pesqueros o violaciones de derechos humanos confirmados descargaron en Zhoushan.

Esta red de “distribución” altamente eficiente está diseñada para garantizar un flujo casi continuo de calamar hacia compradores y plantas de procesamiento a través de Zhoushan. Por ejemplo, tras la llegada del buque frigorífico recientemente construido *Hui Ze Leng Yun 15* a las zonas de pesca del PSO en agosto de 2024, Global Fishing Watch registró 44 encuentros, de los cuales 28 (64 %) fueron con buques de interés. El buque regresó a Zhoushan en febrero de 2025. Según un artículo periodístico, este buque descargó la increíble cantidad de 110.000 toneladas de calamar congelado en una sola campaña.⁸⁶

Para hacer aún más atractiva la inversión en la ciudad, el Gobierno Municipal de Zhoushan también otorga varias subvenciones lucrativas a los operadores, entre ellas: una recompensa única de entre 500.000 y 3 millones de RMB (72.000–432.000 dólares estadounidenses) para empresas calificadas de pesca en aguas distantes que se reubiquen en Zhoushan; una compensación de 120 RMB (17,3 dólares estadounidenses) por cada tonelada de calamar enviada a Zhoushan; y una recompensa única de 300.000 RMB (43.000 dólares estadounidenses) para los procesadores cuya capacidad anual de procesamiento de calamar registre un incremento mínimo interanual del 30 %.⁸⁷

Además, las empresas pesqueras también reciben subvenciones atractivas de hasta 12 millones de RMB (1,7 millones de dólares estadounidenses) por brindar apoyo a las operaciones de pesca en altamar mediante el suministro de infraestructura flotante, como buques de reabastecimiento, de apoyo o de suministro de combustible.⁸⁸ El Banco Comercial Rural de Putuo de Zhoushan también ofrece a las empresas pesqueras un “préstamo de inventario de calamar”, que utiliza el inventario de calamar congelado como garantía y financia las actividades pesqueras de las empresas. Entre 2020 y 2021, el banco otorgó préstamos de este tipo a productores de calamar por un total de 463 millones de RMB (66,5 millones de dólares estadounidenses).⁸⁹

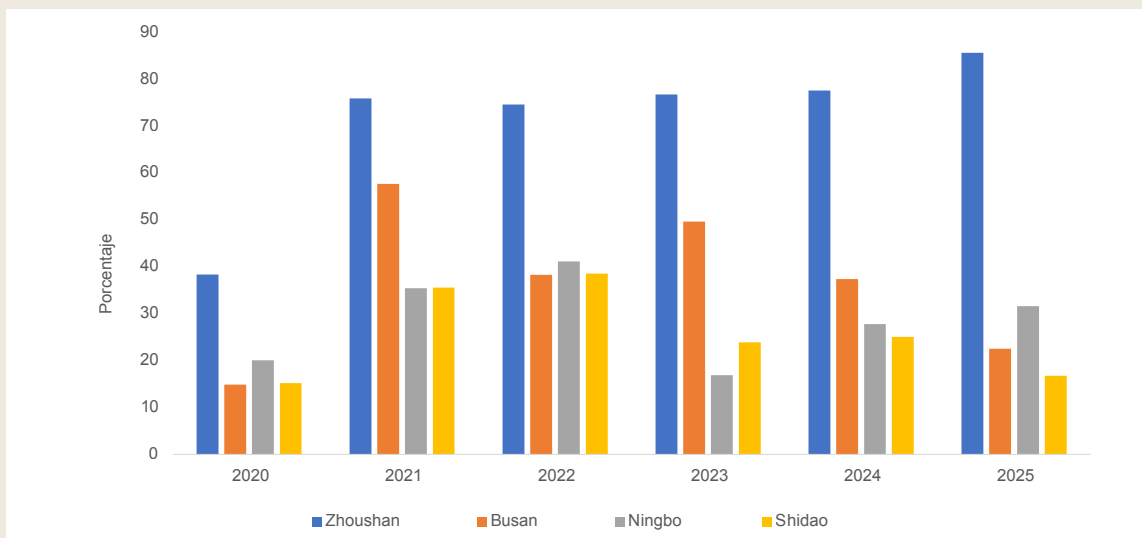


Gráfico 3. Porcentaje de visitas a puerto de buques frigoríficos tras posibles eventos de transbordo con buques de interés entre 2020 y 2025.

EJF ha identificado una ruta alternativa de transbordo entre Zhoushan, China, y Busan, Corea del Sur. Aproximadamente el 19 % de los buques frigoríficos (identificados a través de encuentros con nuestros buques de interés) continuaron su viaje hacia Busan después de una primera escala en Zhoushan. Busan funciona como un puerto de entrada crítico para el calamar capturado por China. Solo en 2024, China representó el 52 % del valor total de las importaciones de calamar de Corea del Sur, con los principales exportadores ubicados predominantemente en Shandong, Zhejiang y Zhoushan, los principales centros de la flota china de pesca en aguas distantes.⁹⁰

Los exportadores de calamar con sede en Zhoushan representaron el 13 % de todos los envíos de calamar con destino a Corea del Sur en 2024 y 2025.⁹¹

Los exportadores con sede en Zhoushan, incluidos Zhoushan Youtian Import and Export Co., Ltd. y Zhoushan Jingyuan Food Co., Ltd., representaron conjuntamente el 13 % de todos los envíos de calamar a Corea del Sur en 2024 y 2025.⁹² Este corredor Zhoushan-Busan extiende de facto la infraestructura de la cadena de suministro de calamar de China a través de las fronteras, creando una red regional integrada que oculta el origen de las capturas y complica aún más los esfuerzos de trazabilidad y transparencia.



Buque potero con pabellón de Corea del Sur en el puerto de Busan. Las investigaciones de EJF revelaron que casi el 20 % de los buques frigoríficos involucrados en transbordos con buques de interés se dirigieron al puerto de Busan para descargar calamar. Foto con fines ilustrativos.

Los puertos de conveniencia facilitan prácticas pesqueras no transparentes y destructivas



Foca decapitada yace sobre la cubierta de un buque potero con bandera china.

Las operaciones de China en el Pacífico Sur se ven facilitadas en parte por la posibilidad de utilizar puertos latinoamericanos para el reabastecimiento, la recarga de combustible, la realización de reparaciones, la rotación de tripulaciones e incluso el desembarco de tripulantes fallecidos (véase página 30). Durante años, los buques utilizaron comúnmente puertos peruanos, pero esta situación ha cambiado recientemente hacia Chile debido al aumento de la supervisión por parte de las autoridades peruanas.⁹³ En septiembre de 2024, el país promulgó el Decreto Supremo N.º 014-2014-PRODUCE, que estableció que todo buque extranjero dedicado a la pesca de calamar que solicite utilizar instalaciones portuarias peruanas debe instalar el sistema peruano de VMS seis meses antes de su ingreso, en estricta conformidad con el Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto (AMERP).⁹⁴ Si bien los ingresos de buques chinos a puertos peruanos fueron nulos en 2025, las visitas a Chile aumentaron de menos de diez buques chinos en 2024 a alrededor de 180 en 2025. De hecho, Chile se ha convertido en el “puerto de menor resistencia” para estos buques.^{95/96} Tanto las autoridades chilenas como las chinas sostienen, no obstante, que estas inspecciones de buques están resultando suficientes para identificar posibles infracciones.^{97/98} El hecho de que la flota china haya decidido trasladar sus operaciones a Chile en lugar

de adaptarse a nuevas tecnologías refleja claramente la reticencia de los operadores de buques chinos para cooperar con los esfuerzos destinados a aumentar la transparencia o ampliar el monitoreo y el control de las operaciones de su flota, en consonancia con las normas del AMERP promovidas a nivel internacional.

Las protestas en Chile en 2025 por parte de pescadores artesanales demuestran que la llegada de estos buques chinos a los puertos chilenos puede no ser del todo bienvenida. Los pescadores locales expresan su preocupación por el impacto de tantos buques pesqueros de escala industrial que operan en los márgenes o incluso de manera ilegal dentro de su ZEE.⁹⁹

“Ellos [la tripulación china] nos daban bofetadas en la cabeza. A veces nos tiraban del pelo [...] Para mí, era como si [la tripulación indonesia] no tuviera ningún derecho. Teníamos que obedecer a la tripulación superior”.

Entrevista a un pescador indonesio que trabajaba en un buque potero chino, mayo de 2025. EJF ha identificado que este buque atracó en puertos chilenos en 2025.

El propio análisis de EJJ sobre los ingresos a puertos registrados por Global Fishing Watch de 163 buques poteros de bandera china que cambiaron a puertos chilenos en 2025 identificó nueve buques vinculados a sus investigaciones sobre violaciones en el sector pesquero y/o de derechos humanos.¹⁰⁰ Otros 67 buques hermanos (vinculados por propiedad y registros de flota disponibles) también quedaron implicados por extensión. 56 buques también fueron investigados por *The Outlaw Ocean Project*. 38 de los 56 buques (68 %) que arribaron a puertos chilenos presentaron interrupciones en la transmisión o presuntas prácticas de suplantación de AIS (*spoofing*) durante sus operaciones, y ocho de ellos (14,3 %) habrían incurrido en pesca ilegal. Asimismo, ocho de ellos (14,3 %) desembarcaron tripulantes enfermos en puertos, mientras que cinco buques (9 %) desembarcaron tripulantes fallecidos.¹⁰¹

Estos recientes cambios operativos constituyen un ejemplo claro de por qué la reglamentación de las actividades de las flotas de pesca en aguas distantes solo puede ser verdaderamente eficaz mediante la cooperación regional e internacional, a fin de evitar la apertura de los denominados puertos de conveniencia. Constituyen también un útil estudio de caso sobre la eficacia de los mecanismos de transparencia, tales como la obligatoriedad del VMS y de los sistemas de notificación, en el monitoreo del incumplimiento y en la lucha contra la pesca ilegal.

“Una vez capturamos una foca. Solo tomamos los dientes y luego arrojamos el cuerpo. Usamos un gancho para peces para atraparlo y una cuerda para izarlo”.

Entrevista a un pescador indonesio que trabajaba en un segundo buque potero de bandera china que atracó en puertos chilenos en 2025 (entrevista realizada en diciembre de 2024).



Un tiburón enredado en una de las líneas de un tercer buque potero chino cuyo atraque en puertos chilenos en 2025 fue identificado por EJJ.



Las deficiencias en los controles portuarios pueden permitir que abusos contra la fauna silvestre, como la captura de focas, pasen desapercibidos.

Dinámicas interconectadas de flotas entre las pesquerías de calamar del Atlántico Sudoccidental y del Pacífico Sudoriental

“Me di cuenta por el clima. En Argentina hacía frío. En Perú, hacía calor. Y luego vi la bandera que se izaba también. Cuando el buque zarpó, la bandera fue cambiada”.

Entrevista a un pescador indonesio que trabajaba en un buque potero chino, mayo de 2025.



Fuente: <https://law.lclark.edu/live/news/51304-unregulated-fishing-explodes-spells-doom-for-jumbo>

La flota potera china de pesca en aguas distantes en el Pacífico Sur es altamente móvil: pasa la primera mitad del año en el ASO y luego transita hacia el PSO en lo que suele denominarse “la ruta del calamar”.¹⁰² De los 777 buques analizados en este estudio (véase la metodología en el apéndice), 356 (45,8 %) también pescaron en las aguas de altamar del ASO, utilizando ambos caladeros a lo largo del ciclo anual. Esto se hace para maximizar los retornos financieros de la pesca en estas remotas aguas

sudamericanas, a miles de kilómetros de sus puertos de origen en China.¹⁰³ En 2020, solo cinco buques taiwaneses y 13 surcoreanos siguieron esta ruta, siendo la gran mayoría de los buques de pabellón chino (97,7 %). Las investigaciones de EJJ identificaron 126 buques (35,4 % de los buques que utilizan la ruta del calamar) que habían pescado en el ASO con violaciones reportadas (pesca INDNR y/o abusos laborales) y que también estaban presentes en el PSO y registrados ante la OROP-PS.¹⁰⁴



Tres buques poteros fotografiados en el puerto de Montevideo en 2021. Las entrevistas de EJF han vinculado al buque del centro con el aleteo de tiburones, la captura de lobos marinos y la cobertura del nombre del buque durante operaciones de pesca en el PSO.

El tránsito entre los caladeros del PSO y del ASO prolonga de manera significativa el tiempo de permanencia de los buques en el mar y, a menudo, afecta negativamente la salud mental de las tripulaciones.

en una pesquería (por ejemplo, en el ASO) seguiría constituyendo fundamento para la adopción de medidas de cumplimiento allí donde el buque decida continuar pescando (es decir, en el PSO o en el área de jurisdicción de la OROP-PS) o atracar en un puerto (por ejemplo, Chile).¹⁰⁵

“Él [un compañero a bordo] había terminado su contrato; había trabajado durante dos años. Anteriormente, el buque había tenido un accidente y debía ser reparado. Iba a ser transferido a otro buque que operaría en Argentina. Eso significaba que tenía que extender su contrato. No quería extenderlo, así que se arrojó al agua. En realidad, fueron cuatro las personas que se arrojaron al agua. Ocurrió en aguas peruanas. Fueron rescatados por la policía peruana; fue cerca de la costa [...]. Los tripulantes fueron arrestados por la policía, interrogados y luego entregados a la embajada de Indonesia en Perú. Después pudieron regresar a sus hogares”.

Entrevista a un pescador indonesio que trabajaba en un buque potero chino en septiembre de 2021.

Este movimiento fluido de buques entre los principales caladeros dificulta la vinculación espacial y temporal de infracciones individuales de pesca INDNR y/o abusos laborales. Sin embargo, dado que la responsabilidad última de las operaciones de un buque pesquero recae en el Estado de pabellón, un delito cometido



Buque potero de bandera china fotografiado en el ASO en la primavera de 2025. Los registros de la OROP-PS indican que este buque está autorizado a pescar en el Pacífico Sur.

Impactos de la sobrepesca y de la regulación insuficiente de la pesca de calamar en el Pacífico sudoriental

Un informe de la OROP-PS de 2025 indicó que las capturas totales de calamar en 2024 habían disminuido un 52 % con respecto al año anterior.¹⁰⁶

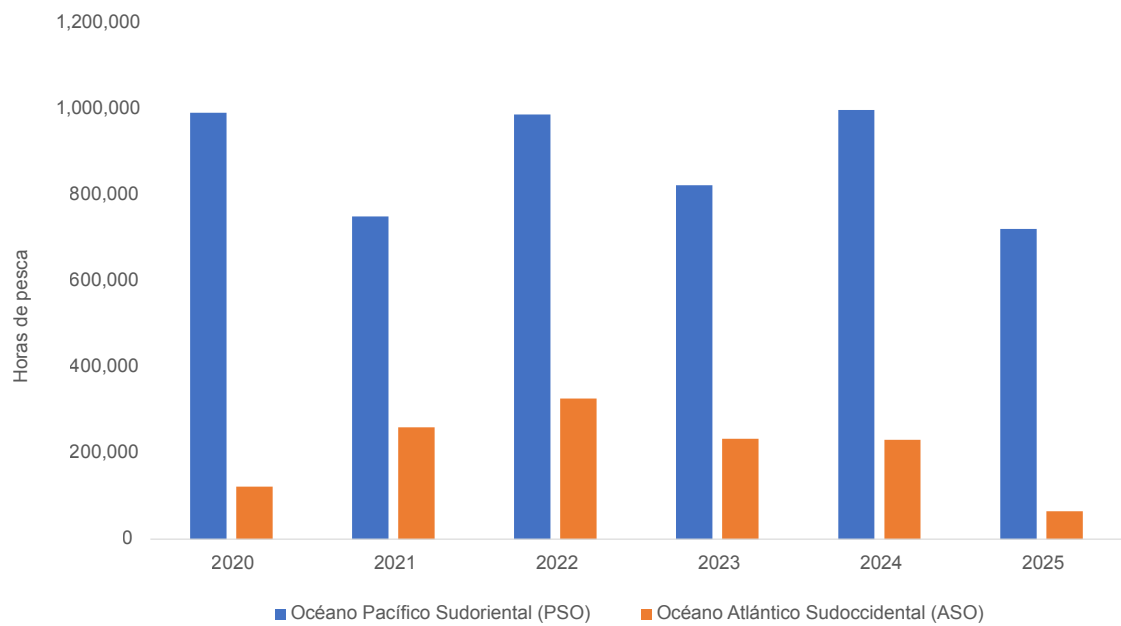


Gráfico 4. Comparación de las horas de pesca estimadas entre los caladeros de calamar del PSO y del ASO en el período 2020–2024, según el análisis del AIS de EJF (véase la metodología en el apéndice).

Según el análisis de los datos de esfuerzo pesquero, entre 2020 y 2025 se registraron en el PSO un total de 5,3 millones de horas de actividad pesquera, lo que corresponde a un promedio anual de 883.000 horas. Esta cifra es aproximadamente 3,25 veces superior a la del caladero del ASO.

Desde 2015 ya existían indicios de que la población de calamar gigante en el PSO estaba siendo objeto de sobrepesca.¹⁰⁷ Un informe elaborado por Chile y presentado a la OROP-PS en septiembre de 2025 indicó bajas sustanciales en los rendimientos del calamar gigante, con una caída del 52 % en las capturas totales de calamar en 2024. El informe también señaló que la biomasa total probablemente alcanzó su punto máximo en 2010 y ha mostrado una tendencia general a la baja desde entonces.¹⁰⁸ La propia evaluación de poblaciones presentada por China ante la OROP-PS ese mismo año mostró una disminución de la CPUE desde un máximo de 8 toneladas por buque-día en 2015 hasta un mínimo histórico de 2,4 toneladas por buque-día en 2024, a pesar de que el esfuerzo pesquero aumentó un 13 % respecto de 2023.^{109/110}



Captura de pantalla de un video muestran las cubiertas de un buque potero desbordadas de calamar gigante.

Al igual que otras especies de calamar, las poblaciones de calamar gigante pueden atravesar ciclos de “auge y caída”, lo que significa que su población puede variar drásticamente de un año a otro. Los individuos pueden vivir solo uno o dos años y sus ciclos reproductivos son altamente sensibles a cambios en las condiciones ambientales, incluidas la temperatura del océano, las corrientes y los ciclos de El Niño/La Niña.^{111/112} El calamar gigante ha sido descrito como “un centinela de respuesta rápida del cambio ambiental”¹¹³ o un “barómetro biológico de la estructura y la función de los ecosistemas”.¹¹⁴ Un estudio determinó que la futura acidificación de los océanos como resultado del calentamiento global podría reducir la tasa metabólica del calamar gigante en un 31 % y sus niveles de actividad en un 45 % hacia finales del siglo XXI.¹¹⁵

El calamar gigante ya es una especie altamente migratoria y su presencia se ha registrado frente a las costas de Alaska y en el extremo sur de Chile, lo que supone una distribución superior a los 10.000 km.¹¹⁶ Las poblaciones pueden dispersarse y abandonar completamente un área si las condiciones no satisfacen sus necesidades específicas. Un estudio de 2019 identificó los cambios en los patrones meteorológicos y en las condiciones oceánicas como uno de los factores de la desaparición de la pesquería de calamar gigante de México.¹¹⁷ La propia pesquería peruana de calamar gigante se ha visto afectada por variaciones climáticas de gran magnitud: en 2024, patrones meteorológicos anómalos durante un evento de El Niño provocaron una caída del 69,7 % en las capturas de calamar en Perú, una disminución que se revirtió por completo en 2025 cuando las condiciones ambientales volvieron a la normalidad.^{118/119}

Esta elevada sensibilidad ambiental hace que especies como el calamar gigante se vean fuertemente afectadas por las presiones de la sobrepesca.¹²⁰ Por ejemplo, si la población de calamar de una región atravesara un ciclo de “colapso” especialmente severo debido a variaciones climáticas o a fluctuaciones en las corrientes oceánicas, las presiones adicionales de la sobrepesca podrían provocar un colapso poblacional. Los expertos prevén que, en un mundo cada vez más cálido y con las tensiones adicionales que ello conlleva, este tipo de puntos de inflexión podría volverse mucho más frecuente.¹²¹

El calamar gigante ocupa un papel trófico intermedio de gran influencia en el ecosistema del PSO, cuya alteración podría desencadenar una cascada de efectos ecológicos sobre sus depredadores.¹²² Esto podría dar lugar a que depredadores como tiburones, ballenas y delfines enfrenten escasez de alimento, disminuciones poblacionales o se vean forzados a migrar hacia nuevas zonas de alimentación. Por ejemplo, cuando las poblaciones de calamar gigante frente a la costa de California disminuyeron entre 2016 y 2018, ello provocó que la población regional de cachalotes (una “superpoblación” de 354 individuos) abandonara completamente la zona.¹²³ También podría darse el efecto contrario, en el que la disminución de las poblaciones de calamar gigante resultara teóricamente en una explosión de las especies presa al reducirse la presión de depredación.¹²⁴ En cualquiera de los casos, la consecuencia sería un desequilibrio del ecosistema, con impactos tanto en la vida marina como en las pesquerías regionales.¹²⁵

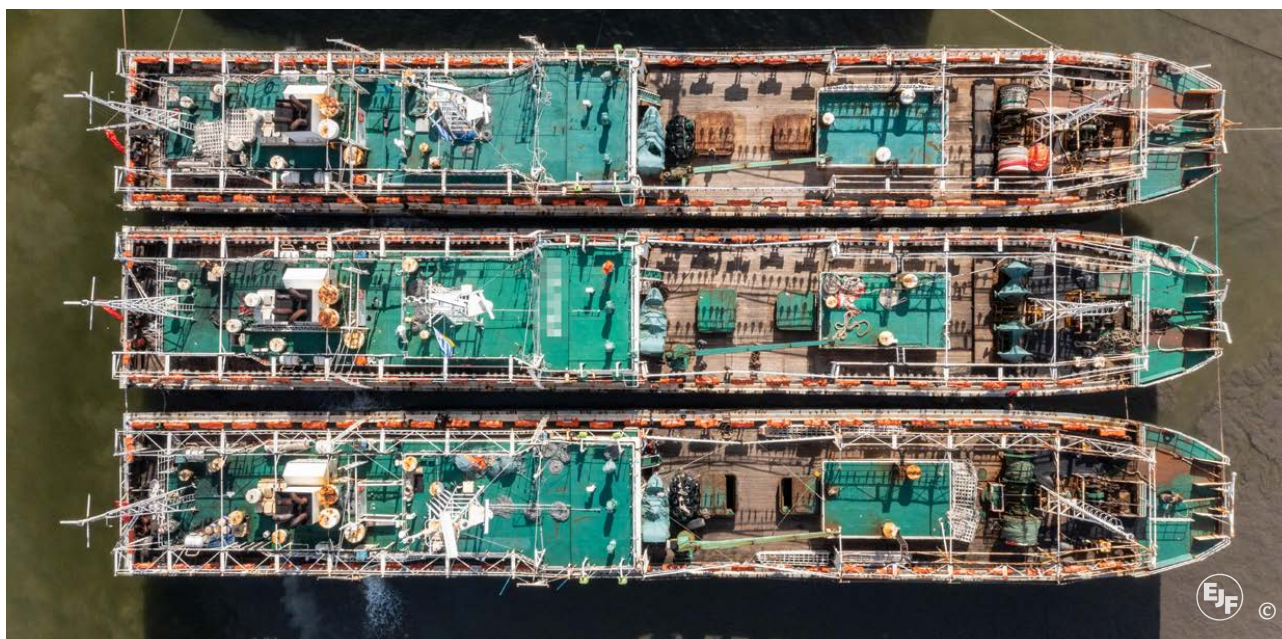
Moratoria de China sobre la pesca de calamar

China introdujo en 2020 una moratoria sobre la pesca de calamar en el PSO en respuesta a las preocupaciones planteadas por países latinoamericanos.¹²⁶ El área abarca aproximadamente 541.000 millas náuticas², a partir del límite de la ZEE con las islas Galápagos y extendiéndose hacia el oeste. Los buques poteros chinos no tienen permitido pescar en esta zona entre el 1 de septiembre y el 30 de noviembre.¹²⁷

Investigaciones realizadas por Oceana y Global Fishing Watch revelaron que el área designada para ser protegida rara vez había sido objeto de actividad pesquera por buques poteros chinos antes del establecimiento de la moratoria, con tan solo 38 horas totales de pesca registradas en la plataforma de GFW en 2019.¹²⁸ Esto implica que la moratoria ha tenido y seguirá teniendo un efecto prácticamente nulo en la contención del crecimiento reciente del esfuerzo pesquero de la flota potera china.¹²⁹

Los críticos de la moratoria también han señalado que las decisiones sobre cómo, dónde y cuándo introducirla fueron adoptadas de manera unilateral por China, sin la participación de científicos o expertos de otros estados de pabellón o Estados costeros.¹³⁰ La medida tampoco es reconocida oficialmente por la OROP-PS ni ha sido evaluada formalmente por su comité científico. La actual MCO para la regulación del calamar gigante en el marco de la OROP-PS no reconoce esta moratoria, lo que reduce aún más su eficacia.¹³¹

Preocupaciones de América Latina respecto de la flota china



Tres buques poteros fotografiados en el puerto de Montevideo en 2021. Las entrevistas de EJF han vinculado al buque del centro con el aleteo de tiburones, la captura de lobos marinos y la ocultación del nombre del buque durante operaciones de pesca en el PSO.

La magnitud misma de la flota china y su proximidad a los límites de las ZEE latinoamericanas ya constituye una preocupación para los países de la región. Esto se debe a que las intensas luces de los buques poteros chinos pueden atraer calamares desde aguas nacionales hacia la altamar e impedir que realicen movimientos migratorios, afectando las capturas de las pesquerías nacionales.¹³² Asimismo, ejerce una enorme presión sobre las agencias de fiscalización de los Estados costeros, que deben intentar monitorear cientos de buques pesqueros en vastas extensiones oceánicas.

“Son verdaderas termitas que destruyen todo y devastan el ecosistema entero [...] Han sido denunciados por cruzar [las zonas económicas exclusivas de] otros países, y no podemos estar seguros de que no lo estén haciendo aquí”.

Alberto Olivares, Presidente de la Federación de Pescadores de Iquique, Chile, en declaraciones a Radio Bio Bio en octubre de 2025.¹³³

Los países latinoamericanos también manifiestan su preocupación por el riesgo de incursiones de buques chinos en sus aguas nacionales ricas en calamar. Ecuador¹³⁴, Perú¹³⁵ y Chile¹³⁶ han reportado incursiones (en ocasiones de múltiples buques simultáneamente) en sus aguas, lo que suscita serias dudas sobre la legalidad de las operaciones calamareras chinas en la región.

La pesquería de calamar gigante del PSO ofrece un útil estudio de caso sobre la yuxtaposición entre las pesquerías de calamar reguladas a nivel nacional por los Estados costeros y las actividades de pesca de calamar en altamar, deficientemente reguladas, llevadas a cabo por flotas de pesca en aguas distantes. Si bien las dependencias sociales y económicas más fuertes recaen en los Estados costeros (por ejemplo, Perú y Chile), los problemas de gobernanza en la región se ven agravados por la proporción significativa de la presión pesquera que se ejerce justo fuera de sus jurisdicciones. Esto justifica la necesidad de un enfoque regulatorio latinoamericano sólido y unificado.

“La flota china demuestra que no acepta la transparencia en sus operaciones”.

Alfonso Miranda Eyzaguirre, Presidente del Comité para el Manejo Sustentable del Calamar Gigante del Sur (CALAMASUR), febrero de 2025.¹³⁷

Las relaciones diplomáticas de larga data y las inversiones económicas entre China y los países latinoamericanos a menudo han derivado en una actitud excesivamente cautelosa o tolerante frente a las actividades pesqueras chinas y a sus solicitudes para utilizar puertos en la región.^{138/139/140} Por ejemplo, Perú y China firmaron un acuerdo de libre comercio actualizado e inauguraron un nuevo megapuerto financiado y construido por China, con una inversión de 3.600 millones de dólares estadounidenses, durante la visita

del Presidente Xi Jinping al país en 2024.¹⁴¹ Chile, por su parte, mantiene sólidos vínculos comerciales con China, destino del 40 % de sus exportaciones a través del Océano Pacífico.¹⁴² Estos intereses económicos y diplomáticos tan arraigados podrían volverse cada vez más problemáticos a la luz de las crecientes preocupaciones de las propias industrias pesqueras nacionales frente a las amenazas emergentes en altamar.^{143/144}

De manera alentadora, Perú ya ha adoptado medidas concretas para mejorar la transparencia de las actividades de buques extranjeros en sus aguas. Se espera que las mejoras en la seguridad ambiental y en la soberanía que han traído consigo las medidas del VMS peruano desde su entrada en vigor puedan persuadir a los países vecinos de seguir el mismo camino.¹⁴⁵

Desarrollo de un entorno regulatorio adecuado para la pesquería del calamar gigante

La Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur (OROP-PS) es la principal organización regional de ordenación pesquera que regula las especies no atuneras en altamar del Pacífico Sur, incluido el calamar gigante. Creada en 2012, cuenta con 17 Miembros de la Comisión, entre ellos Chile, China, la Unión Europea, Perú y los Estados Unidos.¹⁴⁶ Es la segunda OROP más joven, después de la Comisión de Pesquerías del Pacífico Norte (NPFC), establecida en 2015¹⁴⁷ para las especies no atuneras del Pacífico Norte. Las OROP se rigen por sistemas de toma de decisiones basados en el consenso, lo que implica que, con frecuencia, reaccionan lentamente frente a amenazas ambientales graves como la sobrepesca, el aleteo de tiburones o la captura de megafauna marina carismática o vulnerable (cetáceos, tortugas, aves marinas, entre otros).¹⁴⁸ Este sistema también permite que los avances se vean bloqueados o demorados durante años si un solo país se opone a las propuestas.¹⁴⁹ Como resultado, las políticas de gestión adoptadas suelen resultar ineficaces frente a preocupaciones más amplias vinculadas a la protección de los ecosistemas y de la biodiversidad.

En enero de 2021, entró en vigor una Medida específica de Conservación y Ordenación para el calamar gigante (MCO 18-2020), con énfasis en la recopilación de datos, las obligaciones de reporte y el llamado a implementar sistemas de seguimiento de buques (VMS).¹⁵⁰ Asimismo, dispuso requisitos mínimos de cobertura de observadores, consistentes en la presencia de cinco observadores a tiempo completo a bordo o, alternativamente, una cobertura del 5 % de los días de pesca para las flotas participantes.¹⁵¹ Esta medida fue reemplazada luego por la MCO 18-2023, que estableció un límite al número de buques por flota (671 buques poteros para China), controles de ingreso y de expansión de flota, y actualización de los requisitos de monitoreo y reporte.¹⁵² No obstante, esta última medida

aún no contempla límites de captura para el calamar ni restricciones sobre las capturas incidentales realizadas por los buques poteros.

En los últimos años, se han debatido reiteradamente propuestas tendientes a introducir medidas regulatorias adicionales, tales como una reglamentación más estricta de los transbordos en altamar, la facilitación de patrullajes y abordajes de buques en el mar por parte de autoridades de control extranjeras, y el establecimiento de zonas de amortiguamiento pesquero. Si bien China vetó inicialmente varias de estas propuestas,¹⁵³ las negociaciones posteriores permitieron alcanzar un cierto consenso en torno a algunas medidas.¹⁵⁴ No obstante, la persistencia de prácticas pesqueras insostenibles y destructivas, sumadas a las graves violaciones de derechos humanos a bordo de buques pesqueros, demuestra que las normas finalmente adoptadas han resultado insuficientes para prevenir o abordar eficazmente estos males, lo que pone de manifiesto un fracaso sistémico general del marco regulatorio.

“China no ha tomado ninguna iniciativa para adoptar una medida de conservación y ordenación (MCO) para el calamar gigante en altamar en los casi 15 años de existencia de esta organización regional de ordenación pesquera [...] la falta de iniciativa de China en la OROP-PS es un hecho concreto”.

Alfonso Miranda Eyzaguirre, Presidente de CALAMASUR, octubre de 2025.¹⁵⁵

Resumen de los abusos pesqueros identificados a través de las investigaciones de EIJ

Conclusiones de la investigación

Las investigaciones de EIJ revelan que al menos 60 buques poteros de calamar con bandera china que operan en el PSO han incurrido en prácticas de pesca insostenibles y destructivas. Entre los abusos denunciados se incluyen la captura intencional y el aleteo de tiburones con posterior descarte de los cuerpos, la captura intencional de megafauna marina vulnerable como focas y cetáceos de diversas especies, la realización de actividades de pesca sin licencia y la manipulación de los identificadores de las embarcaciones.

Se cree que casi el 60 % de los buques habría estado involucrado en la práctica extremadamente dañina y cruel de pescar tiburones y cortarles las aletas mientras aún estaban vivos. Las tripulaciones informaron que, tras ello, los cuerpos eran arrojados nuevamente al mar.

“En el caso de los tiburones, a veces se les quitaban las aletas. Escuché que sus aletas son caras, por eso se las llevaban [...] Los cuerpos no se los llevaban [...] Los tiraban todos. Solo se llevaban las aletas de tiburón”.

Entrevista a un pescador indonesio que trabajaba en un buque potero chino, agosto de 2025.

El 30 % de los buques habría estado presuntamente involucrado en la captura intencional de focas. Los pescadores relataron que a menudo utilizaban un arpón para atravesar a las focas y luego empleaban un bichero (gancho grande) o les colocaban un lazo alrededor del cuello para izarlas a cubierta. Posteriormente, las golpeaban hasta la muerte y se les extraían los dientes como souvenirs. También se informó la captura de falsas orcas y delfines, y los pescadores describieron métodos similares para capturar a estos animales. Estos mamíferos marinos eran posteriormente decapitados y se les extraían los dientes, ya sea como souvenirs o para su venta en el mercado negro.



Fotografía tomada por un miembro de la tripulación muestra cuatro dientes presuntamente extraídos de una foca (probablemente, en este caso en particular, de un lobo marino sudamericano).

“También capturamos focas en dos ocasiones [...] Primero se las arponeaba porque morían inmediatamente después de ser arponeadas. Entonces utilizábamos un bichero (gancho) para izar a la foca. Luego la atábamos y después la subíamos”.

Entrevista a un pescador indonesio que trabajaba en un buque potero chino, mayo de 2021.

“[Los tiburones] quedaban atrapados en las líneas de pesca, y así los capturábamos”.

Entrevista a un pescador indonesio que trabajaba en un buque potero chino, junio de 2024.

“Los capturábamos [focas y otros animales] intencionadamente. Cuando no pescábamos calamar, necesitábamos capturar cualquier cosa que pudiéramos. Capturábamos todo lo que pasaba cerca de nuestro buque, incluidas las rayas.”

Entrevista con un pescador indonesio que trabajaba en un buque potero chino, septiembre de 2022.

Indicador(es) de pesquería ilegal	Número de embarcaciones (n=60)	Porcentaje (n=60)
Aleteo de tiburones y descarte de los cuerpos	35	58,3%
Captura intencional de lobos marinos	18	30%
Captura intencional de falsas orcas	1	1,6%
Captura intencional de delfines	1	1,6%
Manipulación del nombre, número, o cualquier identificador de la embarcación ⁱ	9	15%
Sospecha de pesca sin licencia	13	21,7%

Tabla 1. Resumen estadístico de las presuntas infracciones de pesca ilegal en los buques analizados en este informe

ⁱ Véase página 28 para más información.

Un ejemplo de la falta de regulación en el PSO es el hecho de que ni las regulaciones del Estado de pabellón chino ni las medidas de conservación y ordenación de la OROP-PS prohíben ni el aleteo de tiburones con posterior descarte de los cuerpos, ni la captura intencional de mamíferos marinos. Por ejemplo, en 2019 el Gobierno de China publicó una normativa para controlar el aleteo de tiburones y la captura incidental de cetáceos específicamente para la zona de pesca del PSO, actualizada luego en 2024.^{156/157} Sin embargo, dichas normas no se aplican a los buques poteros de calamar. Asimismo, la especie de foca y/o lobo marino registrada con mayor frecuencia en nuestras entrevistas, el lobo marino sudamericano, no está incluida en la lista de fauna silvestre protegida de China.

“Después de arponear a las focas, algunos recibían los colmillos pequeños y otros recibían los colmillos grandes [...] El resto de sus cuerpos se tiraba”.

Entrevista a un pescador indonesio que trabajaba en un buque potero chino, junio de 2025.



Un miembro de la tripulación extrae manualmente los dientes de una foca.

A nivel regional, la OROP-PS no cuenta con ninguna medida de conservación y ordenación (MCO) relativa a la captura de tiburones ni a la práctica del aleteo de tiburones en el mar. Varias OROP¹⁵⁸ ya cuentan con una política de “aletas naturalmente adheridas” para los tiburones; por ejemplo, la Comisión Interamericana del Atún Tropical exige que los tiburones se mantengan intactos hasta el punto del primer desembarque.¹⁵⁹ Tampoco existe ninguna MCO que prohíba la captura y retención de megafauna marina vulnerable, como lobos marinos, falsas orcas o delfines. Esto contrasta de manera marcada con una MCO de la Comisión de Pesca del Pacífico Occidental y Central, que establece prohibiciones claras respecto de la captura de cetáceos.¹⁶⁰ En la actualidad, a los miembros de la OROP-PS solo se les exige registrar datos sobre cualquier captura incidental de aves marinas, mamíferos, reptiles y otras especies de interés, pero no existe ninguna regulación que prohíba su captura ni que exija su liberación en caso de captura incidental.^{161/ii}

“Capturamos un delfín, pero no logramos subirlo a bordo. También capturamos una tortuga. Además, capturamos marlín en dos ocasiones para nuestro consumo personal. También capturamos focas en dos ocasiones”.

Entrevista a un pescador indonesio que trabajaba en un buque potero chino, mayo de 2021.

“Los capturábamos de manera intencional. Cuando los tiburones estaban cerca, arrojábamos carnada para atraerlos [...] Eran arponeados”.

Entrevista a un pescador indonesio que trabajaba en un buque potero chino, marzo de 2021.

Una de las razones que explican esta situación es que el mandato original de la OROP-PS consistía en aplicar “el enfoque precautorio y un enfoque ecosistémico para la ordenación de las pesquerías, a fin de garantizar la conservación a largo plazo y el uso sostenible de los recursos pesqueros [...]”, con una definición de “recursos pesqueros” que excluye explícitamente a los tiburones, los cetáceos y a varias otras especies de interés.¹⁶² EJF sostiene que, a pesar de esta definición, cualquier aplicación de un enfoque ecosistémico debería ampliar el mandato de la Convención para abarcar a las especies no objetivo, como los tiburones y los mamíferos marinos.

ⁱⁱ La MCO de OROP-PS sobre “normas para la recopilación, notificación, verificación e intercambio de datos” enumera siete especies de interés en su Anexo 14: tiburón oceánico de puntas blancas, tiburón blanco, tiburón peregrino, marrajo sardinero, rayas manta, *Mobula nei* y tiburón ballena.

EJF sostiene también que la OROP-PS sí cuenta con la capacidad de regular los impactos del aleteo de tiburones y de la captura de cetáceos. Por ejemplo, el artículo 3(1)(ii) de la Convención establece la necesidad de operar “teniendo en cuenta las repercusiones [de la pesca] en las especies distintas de las especies objetivo, así como en las especies asociadas o dependientes”, y el artículo 20(1)(c) exige “mantener o restaurar las poblaciones de especies distintas de las especies objetivo y de especies asociadas o dependientes [...]”.¹⁶³ Esto debería proporcionar fundamentos sólidos para que los delegados de la OROP-PS promuevan medidas de conservación y ordenación de fondo que regulen estrictamente el aleteo de tiburones y la captura de megafauna marina vulnerable dentro del área de la OROP-PS.

“Operábamos en aguas chilenas. Fuera de la zona permitida. El capataz cubrió el nombre del buque con cartón. Había muchos calamares. Sin embargo, no podíamos permanecer demasiado tiempo. Una vez que pescamos los calamares, izamos el ancla de deriva y nos desplazamos a una ubicación segura”.

Entrevista a un pescador indonesio que trabajaba en un buque potero chino, septiembre de 2021.

Se informó que nueve buques habían manipulado el nombre, el número u otro identificador de la embarcación. Los pescadores relataron que era una práctica habitual cubrir el nombre y/o el número del buque con una lona o una lámina de cartón. Según la base de datos de *Outlaw Ocean*, 28 de los 777 buques (4 %) incluidos en este estudio también presentaban antecedentes de presunta suplantación del AIS (*spoofing*).ⁱⁱⁱ La “alteración no autorizada de los nombres de los buques, las señales de identificación, las marcas de los buques pesqueros o las configuraciones de los buques” constituye una infracción sancionable conforme a las vigentes Reglamentaciones sobre la Ordenación de la Pesca en Aguas Distantes de la República Popular China.¹⁶⁴ La OROP-PS cuenta con una medida de conservación y ordenación (MCO) relativa al “Marcado e identificación de los buques pesqueros”, y podría sostenerse que el “ocultamiento parcial o total [de las marcas del buque] por el arte de pesca” podría clasificarse como una actividad de pesca INDNR, según lo establecido en la MCO 04-2025.^{165/166}

ⁱⁱⁱ El *spoofing* es la manipulación intencional del AIS de una embarcación para transmitir datos falsos de ubicación, identidad o viaje.

Resumen de las violaciones de derechos humanos identificadas a través de las investigaciones de EJF

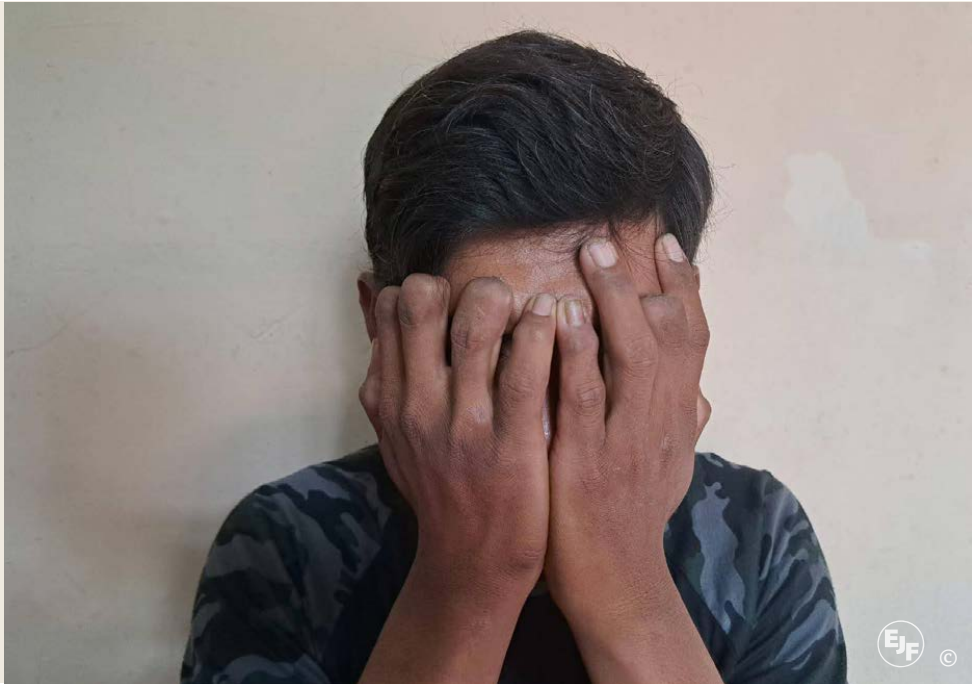


Un pescador duerme sobre la cubierta desnuda de un buque potero de calamar con bandera china.

Las investigaciones de EJF han revelado una serie de violaciones graves a bordo de buques poteros de calamar con bandera china que operan en el PSO. EJF clasifica estas violaciones dentro del marco más amplio de violaciones de los derechos humanos, ya que ello permite abarcar todo el espectro de daños sufridos por las tripulaciones en el mar, desde la denegación de atención médica y las condiciones de trabajo inseguras hasta la violencia, el engaño y la coerción.

En este marco, distinguimos el trabajo forzoso como una categoría específica de abuso, basándonos en los indicadores establecidos por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), tales como la restricción de la libertad de movimiento, la servidumbre por deudas y las jornadas laborales abusivas.¹⁶⁷ Esta distinción es fundamental para reflejar acabadamente la gravedad de las violaciones, al tiempo que permite la atribución de responsabilidad a través de marcos jurídicos y regulatorios que prohíben expresamente el trabajo forzoso.

Conclusiones de la investigación



Un pescador muestra las lesiones sufridas como consecuencia de tener que trabajar durante largas jornadas en el congelador del buque, lo que provocó congelamiento severo y la pérdida de varios dedos.

Las entrevistas realizadas por EJF a 81 pescadores que trabajaban a bordo de estos 60 buques revelan una prevalencia alarmante de indicadores de trabajo forzoso denunciados, entre ellos la violencia física, las condiciones de trabajo y de vida abusivas, la servidumbre por deudas y la retención de salarios. Estos presuntos abusos contradicen la decisión de la OROP-PS sobre las

“Normas laborales en los buques pesqueros en el área de la Convención de la OROP-PS”, adoptada en febrero de 2024.¹⁶⁸ Dicha decisión “alienta” a los Miembros a garantizar condiciones de vida justas a bordo, incluida la prohibición de trabajo forzoso, la trata de personas o cualquier otra forma de trabajo involuntario u obligatorio.

Indicador(es) de trabajo forzoso	Cantidad de marineros (n=81)	Porcentaje (n=81)
Retención de documentos	74	91,4%
Jornadas laborales excesivas	75	92,6%
Intimidación y amenazas	20	24,7%
Retención de salarios u otros beneficios prometidos	76	93,8%
Trabajo con salarios inferiores a lo estipulado o sin salario	75	92,6%
Servidumbre por deudas o manipulación de deudas	72	88,9%
Aislamiento	77	95,1%
Restricción de la libertad de movimiento	76	93,8%
Violencia física	41	50,6%
Condiciones de trabajo y de vida abusivas	64	79%
Engaño	63	77,8%
Abuso de la situación de vulnerabilidad	56	69,1%

Tabla 2. Resumen estadístico de los presuntos abusos laborales en los buques analizados en este informe.

Muertes en el mar y bolsas mortuorias en puerto

Al menos 41 tripulantes fallecidos fueron desembarcados de buques pesqueros chinos registrados en la OROP-PS entre 2013 y 2023.¹⁶⁹

Uno de los principales motivos por los que los buques de pesca en aguas distantes visitan puertos de América Latina ha sido para el desembarco de tripulantes fallecidos.¹⁷⁰ Un informe de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) de 2025 constató que 66 tripulantes fallecidos fueron desembarcados de 59 buques registrados en la OROP-PS entre 2013 y 2023.¹⁷¹ De estos tripulantes, 41 (62 %) habían trabajado en buques con bandera china, 14 (21 %) en buques con bandera taiwanesa, 8 (12 %) en buques con bandera surcoreana y 3 (4 %) en buques con otras banderas. Se consignaron diversas causas para estas muertes, entre ellas enfermedades (24 casos de 66), accidentes laborales (18 casos, de los cuales 9 correspondieron a desapariciones en el mar), causas desconocidas (20 casos), heridas de arma blanca (2 casos) y ahorcamiento (2 casos).¹⁷² El elevado número de muertes atribuidas a “causas desconocidas”, sumado a los múltiples casos que involucraron circunstancias violentas e inexplicables, pone de relieve la falta de control que rodea a estas operaciones pesqueras y destaca los riesgos extremos a los que se enfrentan las tripulaciones que trabajan en el mar.

“EJF: ¿Puede contarnos cómo fallecieron los dos miembros de la tripulación?”

Pescador: En ese momento, el Pescador X sufría de apendicitis. Pidió regresar a su país, pero no se lo permitieron. Cuando se enfermó, solo se le administraron medicamentos básicos. Una semana después de que falleciera [el Pescador X], también falleció un filipino [Pescador Y].

EJF: ¿Cuánto tiempo estuvo enfermo el Pescador X a bordo del buque antes de fallecer?

Pescador: Unas tres semanas.

EJF: ¿Puede contarnos por qué falleció el Pescador Y a bordo del buque?

Pescador: Tenía las piernas hinchadas, quizá porque estaba demasiado exhausto o por beriberi, no estoy seguro [...] Tenía las dos piernas hinchadas, desde los muslos para arriba.”

Entrevista a un pescador indonesio que trabajaba en un buque potero de calamar con bandera china, octubre de 2020.

Estudios de caso de buques

Esta sección presenta estudios de caso detallados de tres de los buques más relevantes identificados a través de las investigaciones de EJF. Se han seleccionado estos buques con el fin de ilustrar una variedad de incumplimientos normativos, infracciones de pesca INDNR y violaciones de derechos humanos a bordo de buques que operan dentro de la jurisdicción de la OROP-PS. Cada estudio de caso también procura demostrar cómo estos abusos pueden pasar inadvertidos debido a la falta de transparencia generalizada en la pesquería, a menudo facilitada por la práctica del transbordo en el mar y por la falta tanto de observadores humanos como de sistemas de monitoreo electrónico a bordo de los buques.

“[Mi última campaña duró] 22 meses [...] El buque no atracó en ningún momento [...] Nunca. Nunca jamás [...] Siempre en medio del mar”.

Entrevista a un pescador indonesio que trabajaba en un buque potero de calamar con bandera china, agosto de 2025.

En el presente informe no se incluyen los nombres de los buques y sus identificadores debido a riesgos legales. Todos los buques analizados en los estudios de caso enarbolaban pabellón chino y estaban autorizados a pescar dentro de la jurisdicción de la OROP-PS al momento de la redacción. Se informó que todos los buques eran poteros de calamar.



Dos pescadores posan con un calamar gigante a bordo de un buque potero chino.

Buque 1

Fechas reportadas por los entrevistados a bordo del buque

Pescador A: octubre de 2023 a junio de 2025 | **Pescador B:** octubre de 2023 a junio de 2025

Sospecha de pesca INDNR

En 2025, EJF entrevistó a dos tripulantes indonesios del Buque 1. Según sus declaraciones, fueron testigos, y en ocasiones participaron, en prácticas de pesca INDNR durante su permanencia a bordo, a saber:

Pesca en zonas no autorizadas

Ambos pescadores coincidieron en que el buque operaba principalmente en el PSO en altamar, frente a las costas de Chile, Ecuador y Perú. En líneas generales, esto coincide con las transmisiones AIS del buque.

Los dos alegaron que el buque operó en la ZEE chilena sin permiso. El Pescador A relató que “en realidad había un límite donde podíamos operar en Chile”, pero que en una ocasión el buque ingresó a una zona donde “capturó mucho calamar”. Luego, alrededor de las 5 a. m., mientras aún se capturaba activamente calamar, el capitán ordenó a la tripulación detener la pesca. Se preguntó por qué se alejaban tanto si ahí aún había mucho calamar y un tripulante con más experiencia le explicó que el buque había estado operando en una “zona prohibida”.

El relato del Pescador B sugiere que dichas prácticas eran sistemáticas en las distintas zonas de pesca:

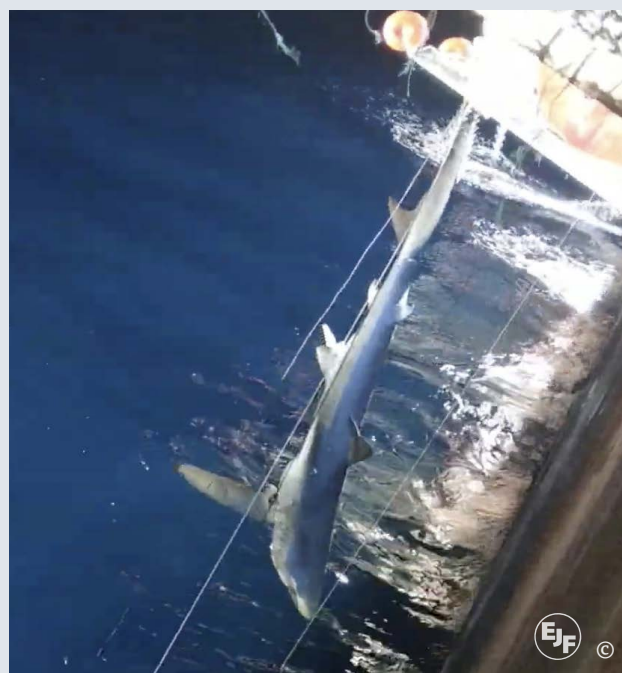
“[El buque] cruzaba las fronteras e ingresaba a los países. Por ejemplo, nuestro permiso para estar en Chile era para junio, pero pescamos ilegalmente en julio. Nuestro permiso en Chile era válido de octubre a noviembre, pero ya estábamos en Ecuador en noviembre. También estuvimos allí antes de pescar en Perú en mayo. Entonces, en noviembre, diciembre, enero, febrero e incluso en mayo, pescamos ilegalmente”.

Entrevista con el Pescador B, junio de 2025.

El Pescador B también señaló comportamientos sospechosos cuando el buque operaba en zonas sin permiso: (a) el buque se “aislaba” de otras embarcaciones en las proximidades y apagaba las luces; (b) el capitán se mostraba nervioso mientras trabajaba; y (c) el buque recogía rápidamente sus artes de pesca cuando,

presuntamente, pasaban las autoridades. Asimismo, el Pescador B sospechaba que con frecuencia se apagaban el VMS o el AIS del buque durante las actividades de pesca ilegal. El análisis de EJF sobre las transmisiones AIS del buque durante el período indica que este operaba con frecuencia cerca de los límites de las ZEE de Chile, Ecuador y Perú, con interrupciones reiteradas del AIS en las primeras horas de la mañana.

Aleteo de tiburones



Capturas de pantalla de un video mostrando un potencial tiburón azul siendo subido al buque de pesca.

Según los entrevistados, con frecuencia se capturaban tiburones a bordo del buque, y el Pescador B agregó incluso que lo hacían “intencionalmente”. Ambos pescadores ofrecieron relatos similares de lo que sucedía una vez capturados los tiburones:

“Se les cortaban las aletas [...] el resto de sus cuerpos se arrojaba al mar”.

Entrevista con el Pescador A, junio de 2025.

Los pescadores explicaron que las aletas se secaban a bordo para poder conservarlas como “recuerdos” (Pescador B) y “convertirlas en accesorios” (Pescador A).

El Pescador B estimó que, durante el tiempo que permaneció a bordo, se capturaron y aletearon unos 40 tiburones, de un peso aproximado de entre 25 y 50 kilogramos, y ambos pescadores identificaron el azulejo o tiburón azul como la especie procesada con mayor frecuencia.

Los dos pescadores señalaron que el aleteo de tiburones se realizaba en puntos ciegos de las cámaras de circuito cerrado (CCTV). El Pescador A manifestó:

“A veces, cuando capturábamos un tiburón, el CCTV lo detectaba y el capitán se enteraba y nos decía que lo arrojáramos al agua. Pero si el CCTV no lo detectaba y el capitán no estaba al tanto, a veces se lo quedaban”.

Entrevista con el Pescador A, junio de 2025.

Captura deliberada y daño a megafauna marina vulnerable



Los Pescadores A y B informaron que se cazaban focas y se sacrificaban a bordo del buque, y que los encargados de arponearlas eran los miembros chinos de mayor rango de la tripulación:

“Usábamos carnada de calamar. La atábamos con una cuerda y la lanzábamos. Cuando se acercaba una foca, la arponeábamos [...] se la arponeaba hasta que moría [...] Los tripulantes chinos sabían muy bien cómo hacerlo [arponear]. A los tripulantes indonesios los reprendían solo por sostener el arpón”.

Entrevista con el Pescador B, junio de 2025.

“Los que habitualmente arponeaban a las focas eran el jefe de máquinas o los [tripulantes] chinos que pescaban en la popa del buque”.

Entrevista con el Pescador A, junio de 2025.

Los pescadores estimaron que se sacrificaron entre 50 y 60 focas a bordo del buque, y que los tripulantes chinos de mayor rango conservaron los colmillos. Según el Pescador B, la tripulación china advirtió a los tripulantes indonesios que no conservaran los colmillos, ya que podrían ser arrestados al regresar a Indonesia, aclarando que en China no había ningún problema.

Asimismo, el Pescador B informó que habían capturado dos rayas, que procesaron y consumieron a bordo del buque, relato respaldado por material videográfico que muestra como pescan una raya y la suben a bordo.



Las capturas de pantalla del video muestran a una foca sangrando mientras es arponeada. El arpón es visible en la imagen de la izquierda.

Detalles de las denuncias de abusos laborales y de derechos humanos

Las condiciones reportadas por los Pescadores A y B detalladas a continuación constituyen indicios de riesgo de trabajo forzoso a bordo del Buque 1.

Violencia física: El Pescador B denunció episodios de violencia física y manifestó que “cuando la tripulación estaba concentrada en el trabajo, ellos (el capitán y el contra maestre) los golpeaban y reprendían”. Asimismo, relató un incidente específico en el que un tripulante habría solicitado regresar a su país y, tras negársele dicha petición, se produjo una confrontación. Los 13 tripulantes chinos y nueve indonesios involucrados en el altercado, que finalmente fue desactivado por el capitán antes de que escalara, presuntamente portaban objetos como barras de hierro y cuchillos.

Condiciones abusivas de vida y trabajo a bordo: Las declaraciones de ambos pescadores también coinciden en relatos de condiciones abusivas, particularmente en relación con el suministro de alimentos, agua, medicamentos, equipos de seguridad y equipos de protección personal.

El agua destilada proporcionada era “amarilla por el óxido” (Pescador B) y, aunque “no era buena” (Pescador A), la única alternativa para la tripulación era comprar agua embotellada. Por ello, el Pescador A explicó que, en lugar de pagar el agua, prefería “hervir el agua destilada. Lo hice durante 20 meses”. Con frecuencia los alimentos estaban vencidos, y el Pescador B recordó una ocasión en que la comida tenía gusanos.

El Pescador A también refirió que no había medicamentos a disposición de la tripulación. Por ejemplo, “[cuando] el buque no capturaba mucho calamar, el capitán no nos daba medicamentos. Decía que no había, a pesar de que sí los tenía”. El equipo de seguridad a bordo también era inadecuado. El Pescador B compartió un video que mostraba que las balsas salvavidas del buque estaban vencidas. Explicó que se evitaban las inspecciones de seguridad en puerto porque el buque no atracaba:

“Cuando el buque atracaba, tenía que ser inspeccionado por el oficial del puerto. Verificaban si el buque, los chalecos salvavidas y los botes salvavidas estaban en buenas condiciones o no [...] Nuestra balsa salvavidas ya estaba vencida en ese momento. Por eso no atracábamos en ningún país”.

Entrevista con el Pescador B, junio de 2025.

Falta crónica de descanso: El Pescador B señaló que, durante la temporada alta, la jornada laboral era de hasta 16 horas diarias y que, en ocasiones, la tripulación dormía solo dos horas.

Restricción de movimiento y aislamiento: Los pescadores que trabajaban a bordo del buque permanecían en el mar durante casi dos años. Según el Pescador A, en los 20 meses que estuvieron embarcados, el buque atracó solo una vez, en Perú, afirmación que coincide con los datos AIS analizados por EJE. El Pescador A también refirió que a los tripulantes no se les permitió desembarcar en Perú. Los pescadores también manifestaron que, aunque el buque estaba equipado con Wi-Fi, a la tripulación se le prohibía utilizarlo, y que el acceso estaba reservado a los tripulantes chinos de mayor rango: “había Wi-Fi, pero era específicamente para los superiores, como el capitán, el personal de máquinas y el Ta Fu [contra maestre] [...] a los tripulantes chinos se les concedía acceso en secreto”, señaló el Pescador B.

Engaño: Ambos pescadores fueron contratados para trabajar en otro buque, según surge de los contratos revisados por EJE. Sin embargo, habrían sido transferidos al Buque 1 en altamar. El Pescador B también señaló que un intermediario de la agencia de contratación le había prometido un salario mensual de USD 350; no obstante, al firmar el contrato se enteró de que su salario era de 20 dólares menos.

Trabajo con remuneración inferior a la pactada y servidumbre por deudas: Antes de embarcarse, ambos pescadores ya habían contraído deudas significativas con la agencia de contratación que gestionó la tramitación de sus documentos, exámenes médicos, capacitación básica en seguridad (*Basic Safety Training – BST*), salida del país y otros servicios. Un documento proporcionado por la agencia indica que la deuda del Pescador A ascendía a IDR 21.532.000 (USD 1.280), mientras que el Pescador B informó de deudas totales de aproximadamente IDR 20.500.000 (alrededor de USD 1.220).

El Pescador B manifestó que se sintió engañado por la agencia, y afirmó: “hay muchas deducciones poco claras”. Asimismo, señaló que se abrió una cuenta bancaria a su nombre para obtener un préstamo sin su conocimiento a la cual jamás tuvo acceso, ya que no se le proporcionaron estados de cuenta ni tarjeta de débito. La documentación que detalla la deuda del Pescador A, incluida una comisión administrativa por préstamo bancario cobrada por la agencia, sugiere que esta también gestionó un préstamo bancario en su nombre. El Pescador A igualmente indicó que no recibió tarjeta bancaria y que no consintió la apertura de la cuenta a su nombre.

Retención de documentos: Ambos pescadores señalaron que el capitán del buque retenía los pasaportes y las libretas de embarco de la tripulación mientras permanecían a bordo.

Buque 2

Fechas reportadas por los entrevistados a bordo del buque

Pescador C: agosto de 2019 a noviembre de 2021 | Pescador D: agosto de 2023 a agosto de 2024

Sospecha de pesca INDNR

Entre 2023 y 2024, EJJF entrevistó a dos tripulantes indonesios que trabajaron en el Buque 2. El Pescador C trabajó en el buque durante 27 meses, desde agosto de 2019 hasta noviembre de 2021, mientras que el Pescador D permaneció a bordo durante 12 meses, desde agosto de 2023 hasta agosto de 2024. Ambos pescadores señalaron que el buque operaba principalmente en el Pacífico Sudoriental (PSO), específicamente en altamar, en la zona adyacente a Chile y Perú. Asimismo, el buque operó en altamar, en la zona adyacente a Japón y Argentina. Sus relatos coinciden con los datos AIS disponibles y analizados por EJJF.

Durante su permanencia a bordo, los pescadores relataron haber presenciado prácticas de pesca INDNR, incluyendo el aleteo de tiburones y la captura y sacrificio deliberado de focas.

Aleteo de tiburones

El Pescador C señaló que el buque capturaba tiburones, incluidos tiburones azules (azulejos) y tiburones sedosos (*Carcharhinus falciformis*), como captura incidental. Indicó que, una vez capturados, “normalmente [...] les cortaban las aletas y extraían la médula”.

Captura deliberada y daño a megafauna marina vulnerable

Ambos pescadores refirieron la captura y sacrificio de focas durante sus respectivos períodos a bordo del buque. Según el Pescador C, no ocurría con frecuencia, pero cuando sí ocurría los cuerpos se arrojaban al mar y solo se conservaban los dientes.

El Pescador D recordó que, durante su período a bordo, se capturaron siete focas, sacrificadas deliberadamente con arpones por tripulantes chinos:

“(Las focas) eran arponeadas intencionalmente por la tripulación china. Los colmillos se guardaban como recuerdo”.

Entrevista con el Pescador D, agosto de 2024.



Captura de pantalla de un video compartido con EJJF que muestra el cuerpo decapitado de una foca siendo procesado, con los dientes extraídos y el abdomen abierto.

Además de los reportes de los pescadores sobre el aleteo de tiburones y la captura y sacrificio deliberado de focas y/o lobos marinos, el buque ha sido vinculado por The Outlaw Ocean Project con preocupaciones relacionadas con prácticas pesqueras y ambientales, en particular por el presunto uso de múltiples números MMSI y *spoofing* del AIS. Mientras operaba en las Islas Galápagos y en la zona de alta adyacente a la ZEE de Perú en 2020, cuando el Pescador C trabajaba a bordo, el buque transmitió dos números MMSI diferentes.

Detalles de las denuncias de abusos laborales y de derechos humanos

Los testimonios de los Pescadores C y D a continuación describen condiciones compatibles con riesgo de trabajo forzoso a bordo del buque.

Violencia física: En su declaración, el Pescador C indicó que el capitán lo sometía a él y a otros miembros de la tripulación a violencia física. Señaló que, en una ocasión, mientras estaba descompuesto y descansando, el capitán lo golpeó:

“Sí, me golpearon. Cuando recién empecé a trabajar en el buque, sentía náuseas y me senté a descansar en la parte de atrás [del buque]. El capitán se acercó y me golpeó”.

Entrevista con el Pescador C, marzo de 2023.

El Pescador C relató que en otra ocasión el capitán golpeó a patadas a miembros de la tripulación mientras dormían, porque llegaban tarde a su turno de trabajo.

Falta crónica de descanso: Ambos pescadores informaron haber trabajado jornadas excesivas a bordo del buque. El Pescador C señaló que se le permitían aproximadamente cinco horas de descanso por día, mientras que el Pescador D indicó que, durante períodos de alta captura, el tiempo máximo que podía dormir era de cuatro horas.

Restricción de movimiento: Ambos pescadores informaron que las campañas de pesca eran excesivamente prolongadas. El Pescador C indicó que el buque no atracó en ningún puerto durante los 27 meses que permaneció a bordo, lo que coincide con los datos AIS disponibles. Por su parte, el Pescador D señaló que el buque solo atracó una vez tras aproximadamente un año de actividad pesquera.

Condiciones abusivas de vida: Fueron experimentadas por el Pescador C. Señaló que “el suministro de alimentos

era escaso” a bordo del buque y que las instalaciones sanitarias eran inadecuadas, con un solo baño para 34 personas.

Engaño: El Pescador C indicó que no se le otorgó tiempo suficiente para leer su contrato antes de que se le exigiera firmarlo:

“No tuve la oportunidad de leerlo [el contrato] [...] me pidieron que me apurara [...] me pidieron que lo firmara rápidamente”.

Entrevista con el Pescador C, marzo de 2023.

Trabajo con remuneración inferior a la pactada y servidumbre por deudas: El Pescador D informó que, si bien su salario debía ser transferido a su familia cada tres meses conforme al contrato, los pagos se retrasaron en varias ocasiones, llegando a demorar hasta seis meses:

“El contrato establecía que mi salario se transfiriera a mi familia cada tres meses [...] pero tardó cinco meses. La segunda transferencia tardó seis meses en realizarse. La tercera también”.

Entrevista con el Pescador D, agosto de 2024.

Además, los testimonios y documentos de los Pescadores C y D coinciden en que ambos contrajeron deudas significativas antes de embarcar en el buque, lo que constituye un posible indicador de servidumbre por deudas. El Pescador C pagó un depósito de garantía de USD 800, mientras que el Pescador D abonó USD 1.000. Asimismo, el Pescador D informó que se le practicaron deducciones considerables, por un total de USD 1.200, que, según lo informado por la agencia de contratación, correspondían a la renovación de su pasaporte y libreta de embarco, exámenes médicos y la obtención de su certificado BST.

Retención de documentos: Durante su permanencia a bordo del buque, el capitán habría retenido los pasaportes y las libretas marítimas de ambos marineros.

Buque 3

Fechas reportadas por los entrevistados a bordo del buque

Pescador G: agosto de 2018 a julio de 2020

Denuncias de pesca INDNR

En 2021, EJJF entrevistó a un tripulante indonesio que trabajó en el Buque 3 durante 23 meses.

El Pescador G relató que el buque operaba en el PSO y en el ASO, específicamente en aguas adyacentes a Argentina y Perú. Señaló que el buque habitualmente realizaba campañas de pesca de aproximadamente 10 meses antes de atracar en puerto; sin embargo, debido a la pandemia de COVID-19, continuó operando durante 24 meses antes de regresar a China. Este relato se corresponde con el análisis de los datos AIS disponibles realizado por EJJF.

Aleteo de tiburones



Un tiburón decapitado a bordo del Buque 3. Un tripulante sostiene un arpón mientras otro sostiene el cuchillo presuntamente utilizado para decapitar al tiburón.

El Pescador G informó que “con frecuencia” se capturaban tiburones a bordo del buque. Se utilizaba calamar como carnada y, una vez capturados, los tiburones eran sacrificados con un arpón; posteriormente se les cortaban las aletas y se descartaban los cuerpos:

“Les dábamos calamar como cebo. Después de que lo comían, nos resultaba difícil izarlos por la línea de pesca y por su tamaño, así que los arponeábamos [...] Solo tomábamos las aletas; los cuerpos se desechaban [...] El cuerpo se arrojaba nuevamente al océano”.

Entrevista con el Pescador G, mayo de 2021.

Señaló que el procedimiento era el mismo para todas las especies capturadas, incluidas las más comúnmente capturadas por el buque, a saber, el tiburón oceánico de puntas blancas (*Carcharhinus longimanus*) y el azulejo o tiburón azul (*Prionace glauca*). El Pescador G explicó que las aletas se secaban, se colocaban en sacos y se almacenaban en el congelador del buque. Comentó que creía que posteriormente las vendían los miembros chinos de la tripulación; algunas se llevaban de regreso a China, pero la mayoría se transferían a un buque recolector durante los transbordos mensuales de calamar.

Captura deliberada y daño a megafauna marina vulnerable

El Pescador G también refirió la captura de delfines y focas. Mientras que los delfines no eran subidos a bordo, las focas y/o lobos marinos sí. Al explicar el procedimiento, explicó:

“A las focas primero las arponeábamos, porque morían inmediatamente una vez arponeadas. Luego utilizábamos un bichero para izarlas. Después las atábamos y las levantábamos”.

Entrevista con el Pescador G, mayo de 2021.



Lo que aparenta ser un lobo marino sudamericano capturado y muerto a bordo del Buque 3.

Pesca en zonas no autorizadas

El Pescador G indicó que durante su estancia a bordo presenció el ingreso del buque a lo que describió como una zona no autorizada en aguas argentinas. Al explicar por qué consideraba que el buque operaba fuera de un área autorizada, señaló que, en la tarde previa al ingreso, la tripulación recibió la orden de pintar el casco y cubrir el nombre del buque. Cuando el buque ingresó en el área, el capitán presuntamente habría apagado el GPS. Más

tarde esa noche, el buque habría sido perseguido por una embarcación militar argentina. Durante la persecución, el capitán reprendió y apuró a la tripulación, al parecer temiendo que el buque fuera interceptado. Finalmente, el buque logró evadir la captura:

“La embarcación militar argentina casi nos alcanza, pero en ese momento había muchos buques. Estaban persiguiendo a varias embarcaciones. Logramos escapar de la persecución”.

Entrevista con el Pescador G, mayo de 2021.

Detalles de las denuncias de abusos laborales y de derechos humanos

Violencia física: El Pescador G informó haber sido víctima de violencia física por parte del capitán del buque.

“Estaba en la parte más alta del buque. Se me cayó una pieza de acero. Como nadie vino a recogerla, intenté hacerlo yo mismo. Al parecer, el capitán estaba detrás de mí y lo vio, entonces me dio una bofetada desde atrás”.

Entrevista con el Pescador G, mayo de 2021.

El Pescador G también relató haber visto al capitán golpear a otro miembro de la tripulación en varias ocasiones.

Falta crónica de descanso. Las jornadas laborales a bordo eran excesivamente prolongadas, particularmente durante los períodos de alta captura de calamar:

“Desde el principio, cuando estábamos atracando, sentí que nos obligaban a trabajar. En el mar, las horas de trabajo eran excesivas; a veces dormíamos solo una o dos horas”.

Entrevista con el Pescador G, mayo de 2021.

Retención de documentos: El Pescador G informó que los pasaportes y las libretas de embarque de la tripulación eran retenidos por el capitán.

Vínculos entre los estados de mercado

El mercado mundial del calamar fue valorado en USD 12.700 millones en 2025. Se prevé que crezca a una tasa anual del 3,8% y que alcance un valor estimado de USD 18.400 millones para 2035.¹⁷³ La Unión Europea representa el mercado más significativo para las importaciones de calamar y sepia, y concentró el 31% de las importaciones mundiales de calamar y sepia en 2023.¹⁷⁴ España representó casi la mitad de todas las importaciones hacia la UE (47,5%), seguida de Italia (24,5%), Francia (7%) y Portugal (6%).

La investigación documental realizada reveló que, de los 58 buques implicados en presuntas violaciones pesqueras o laborales según las entrevistas realizadas por EJF, 23 estaban autorizados a exportar a la UE y 20 contaban con autorización para exportar al Reino Unido. Dadas las limitaciones existentes en los datos comerciales disponibles, no es posible desagregar las cantidades reales de calamar gigante de alto riesgo que se transportan a estos mercados, o a Estados Unidos.

Si bien algunos mercados relevantes como la UE y Estados Unidos cuentan con mecanismos de trazabilidad y regulaciones de importación, estos dependen de que el Estado de pabellón transmita información de trazabilidad fiable. No obstante, si los buques y las empresas que los operan no cumplen con los requisitos de debida diligencia, consolidan cargamentos de calamar en grandes envíos a granel con escasa trazabilidad y, además, incumplen activamente la normativa del Estado de pabellón y de las OROP (por ejemplo, mediante la realización de pesca INDNR), ello puede comprometer la cadena de custodia en la cadena de suministro.

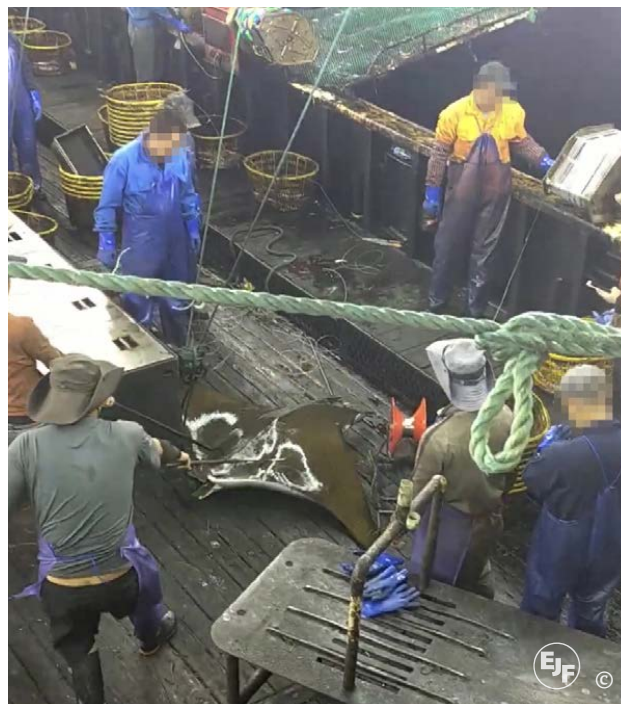
EJF: ¿Cuándo tuvo lugar el transbordo al buque con bandera china? **Pescador:** En enero de 2020. **EJF:** ¿Cuánto tiempo se tardó en completar el transbordo? **Pescador:** Al principio, se tardaban 2 días en completarlo. **EJF:** ¿Cuántas toneladas de captura se transfirieron? **Pescador:** Unas 200 toneladas, si no me equivoco. **EJF:** ¿Dónde tuvo lugar? **Pescador:** Ha ocurrido en todos los países: Perú, Ecuador, Argentina y Uruguay.”

Entrevista con un pescador indonesio que trabajaba en un buque potero chino, febrero de 2023.

La Cooperativa de Calamar de Zhoushan debilita la trazabilidad y aumenta los riesgos en la cadena de suministro global

En 2021, se estimaba que alrededor del 85% de los buques poteros registrados en Zhoushan operaban bajo el denominado “modelo de afiliación” en materia de titularidad.¹⁷⁵ Ello se debe a que el gobierno chino ya no otorga autorizaciones a personas físicas para participar en pesquerías de altura.¹⁷⁶ En virtud de este modelo, las empresas pesqueras registradas son las únicas autorizadas a detentar formalmente derechos de propiedad sobre los buques; sin embargo, los verdaderos beneficiarios finales pueden ser personas físicas. Estos beneficiarios finales pagan anualmente una “cuota de afiliación” a su empresa matriz calificada con el fin de postular a proyectos pesqueros autorizados por el Gobierno y acceder a subsidios estatales. No obstante, los beneficiarios finales son quienes toman todas las decisiones relativas a la operación del buque, incluidas la contratación de la tripulación, la comercialización de los productos pesqueros, la financiación mediante hipoteca naval, entre otros aspectos.

Esto ha convertido la gestión de los buques en un desafío para muchas empresas, ya que pueden enfrentar dificultades para incentivar a los beneficiarios finales individuales a implementar reformas en la operación de los buques orientadas a combatir la pesca INDNR y/o los abusos laborales en el mar.¹⁷⁷ Asimismo, este modelo ha generado una intensa competencia y reducción de precios entre los beneficiarios finales de los distintos buques, lo



Una raya mobula no identificada siendo izada a bordo de un potero de calamar con bandera china.

que ha creado condiciones financieras desfavorables para numerosos productores e inversionistas.

En respuesta a las marcadas fluctuaciones en el precio del calamar gigante del PSO, en 2019 se creó una cooperativa de calamar denominada Cooperativa Profesional de Calamar de Aguas Distantes de Zhoushan (舟山同业远洋鱿鱼专业合作社, en adelante, Cooperativa de Calamar de Zhoushan).¹⁷⁸ Desde entonces, se incorporaron a este esquema 27 empresas dedicadas a la pesca de calamar, con más de 350 buques poteros, unificando el almacenamiento, la logística y las subastas a través del Centro de Comercio de Calamar de Aguas Distantes de China (中国远洋鱿鱼交易中心), con sede en Zhoushan, provincia de Zhejiang.¹⁷⁹ De los 346 buques de interés identificados, 140 (40,5%) pertenecían a empresas miembros de esta cooperativa.

El objetivo de la cooperativa era establecer un sistema ordenado de fijación de precios del calamar, reforzar la resiliencia operativa de las empresas calamareras frente a los riesgos de mercado y consolidar la posición de liderazgo de Zhoushan en la pesquería de calamar a nivel nacional y mundial. Por ejemplo, en 2021 la cooperativa celebró dos compras a granel realizadas por un procesador de productos del mar y un intermediario del sector, por volúmenes respectivos de 10.000 toneladas y 43.500 toneladas de calamar gigante congelado.¹⁸⁰ No obstante, la práctica de combinar volúmenes tan elevados de calamar reduce significativamente la trazabilidad en la cadena de suministro, ya que resulta prácticamente imposible determinar el origen real de cargamentos individuales una vez que han sido mezclados. Esto puede facilitar el blanqueo de calamar capturado ilegalmente, de manera similar a lo que ocurre con los transbordos en el mar.

El 53% de los pescadores entrevistados por EJJ que trabajaron en buques pertenecientes a la Cooperativa de Calamar de Zhoushan denunciaron haber sufrido violencia física a bordo.

Según los datos de entrevistas recopilados por EJJ, nueve pescadores (52,9% del total entrevistado, n=17) que trabajaron en buques pertenecientes a la Cooperativa de Calamar de Zhoushan manifestaron haber sufrido violencia física. Nueve de los 14 buques (64,3%) vinculados a la cooperativa fueron señalados por presunta implicación en prácticas de aleteo de tiburones y tres de ellos (21,4%) en la matanza de focas. De los 12 buques implicados en presuntos abusos pesqueros o de violencia física, tres estaban autorizados a exportar a la UE y uno contaba con autorización para exportar al Reino Unido.

“Me golpearon con un arte de pesca. Lo usaron así. [haciendo un gesto] Me desgarró la mano. Aquí también [...] Fue intencional”.

Entrevista con un pescador indonesio que trabajó en un buque potero chino, octubre de 2024.

“EJJ: ¿Algún otro marinero indonesio experimentó violencia física? Pescador: Sí. EJJ: ¿Qué les hicieron? Pescador: Los golpeaban y les daban patadas. EJJ: ¿Quién? Pescador: El capitán [...] Al principio no estábamos acostumbrados a la campana que señalaba el inicio del turno [...] Como seguían durmiendo, el capitán los golpeaba”.

Entrevista con un pescador indonesio que trabajó en un buque potero chino, septiembre de 2022.

“EJJ: ¿Su buque capturaba tiburones? Pescador: Con frecuencia. EJJ: ¿Qué se hacía después de capturarlos? Pescador: Ellos [los chinos] los izaban y los mataban. Les extraían las aletas y la médula [...] Cuando los tiburones quedaban enredados, los izaban, les cortaban las aletas y luego les extraían la médula. La mayoría [los chinos] ingería la médula de inmediato, mientras que las aletas se ponían enseguida a secar al sol. Una vez secas, probablemente las cargaban en algún lugar, no estoy seguro.

EJJ: Entonces, su buque capturaba tiburones tigre y tiburones oceánicos de puntas blancas, ¿correcto? Pescador: Correcto. EJJ: ¿Los capturaban con frecuencia? Pescador: Todos los días. Nosotros pescábamos calamar y, cuando quedaban atrapados en las líneas, los tiburones los comían de inmediato.

EJJ: ¿Qué se hacía con los cuerpos? Pescador: Los cuerpos se arrojaban inmediatamente al mar. EJJ: Entonces, ¿solo se tomaban las aletas? Pescador: Sí, las aletas y la médula”.

Entrevista con un pescador indonesio que trabajó en un buque potero chino, julio de 2022.

Grupo Nacional de Desarrollo Agrícola de China (中国农业发展集团)

Ocho buques vinculados a CNFC fueron identificados a través de entrevistas realizadas por EIJ como presuntamente involucrados en aleteo de tiburones, y seis de ellos en la matanza de focas y/o lobos marinos.

El Grupo Nacional de Desarrollo Agrícola de China (CNADC, por sus siglas en inglés) es propietario del conglomerado empresarial Corporación Nacional Pesquera de China (CNFC), un grupo estatal que desempeña el papel más influyente en toda la cadena de valor de la industria china del calamar.¹⁸¹ Pesquerías Oceánicas de Zhoushan de CNFC (中水集团舟山远洋渔业有限公司, anteriormente conocida como Pesquerías Oceánicas de Zhoushan de CNADC) es una de las filiales pesqueras de CNADC, especializada en la pesca de calamar mediante poteras en aguas sudamericanas. Según su informe anual más reciente, los ingresos de la empresa en 2024 ascendieron aproximadamente a 5.000 millones de renminbi (USD 710 millones), de los cuales alrededor de 655 millones de renminbi (USD 94 millones, el 13 % de los ingresos totales) se atribuyeron a la pesca de calamar.¹⁸² Varios buques poteros propiedad del conglomerado han estado implicados en infracciones de alto perfil en aguas sudamericanas durante la última década. Por ejemplo, en 2016, varios buques poteros se negaron a someterse a inspecciones a bordo por parte de las autoridades argentinas en una zona en disputa, lo que finalmente derivó en el hundimiento del Lu Yan Yuan Yu 010.¹⁸³

En 2023, la filial de CNADC que cotiza en la Bolsa de Shenzhen, Pesquerías en el Extranjero de CNFC (中水集团远洋股份有限公司), se convirtió en accionista mayoritaria (72,08 %) de Pesquerías Oceánicas de Zhoushan de CNFC.¹⁸⁴ Esta operación de fusión y adquisición permitió a CNADC canalizar los activos más valiosos del conglomerado hacia la empresa cotizada y mejorar la estabilidad financiera de sus filiales. Veintinueve de los 346 buques de interés (8,4 %) son propiedad de esta entidad.

Pesquerías Oceánicas de Zhoushan de CNFC también controla una de las plantas de procesamiento de calamar más grandes y rentables del archipiélago de Zhoushan a través de su filial procesadora Productos Acuáticos de China Corporación Pesquera Marina de Zhoushan (中国水产舟山海洋渔业制品有限公司) – ubicada en el Parque Industrial Mingzhu de CNADC (中国农发明珠工业园). Aproximadamente el 80,8 % de los ingresos anuales de la empresa pesquera proviene del suministro

a este procesador, lo que representa más del 60 % de las materias primas allí utilizadas.¹⁸⁵ Otros proveedores también contribuyen, incluida la Cooperativa de Calamar de Zhoushan.¹⁸⁶ Por ejemplo, en 2021 y 2022, la planta de procesamiento adquirió respectivamente 19,7 millones de renminbi (USD 2,8 millones) y 18,7 millones de renminbi (USD 2,7 millones) en calamar de la cooperativa, lo que representó entre el 18 % y el 26 % de la adquisición anual de materia prima de calamar de la planta.¹⁸⁷

Seis pescadores (42,9 % del total entrevistado, n = 14) que trabajaron a bordo de buques de CNFC relataron haber sufrido agresiones físicas. Asimismo, se registraron dos muertes a bordo de dos buques (18 %, n = 11), en ambos casos tripulantes que estaban enfermos y no recibieron tratamiento durante varios meses hasta su fallecimiento. Ocho buques de CNFC (72,7 % de los buques con tripulación entrevistada, n = 11) habrían participado en el aleteo de tiburones, y seis de ellos (54,5 %) en la matanza de focas. De los 10 buques implicados en abusos en el sector pesquero o de violencia física, tres estaban autorizados a exportar a la UE y dos al Reino Unido.

“Había un tripulante indonesio en un buque. Fue transferido a otro buque cuando estaba enfermo. Estaba solo. La tripulación china me dijo que sería tratado en Perú, si no me equivoco. Después de ser tratado en Perú, nos dijeron que había regresado a su casa. En realidad, murió y fue mantenido en un congelador en la cubierta inferior. Estaba cubierto con una alfombra. La tripulación indonesia lo buscó. Encontraron al tripulante muerto en la cubierta inferior. Lo sacaron de la cubierta inferior y se realizó el sepelio. Lo arrojaron al mar en lugar de llevarlo de regreso a su país. Fue colocado en un ataúd y arrojado al mar”.

Entrevista a un pescador indonesio que trabajaba en un buque potero chino, julio de 2022.

“Cuando el tripulante empezó a toser, pidió medicación y el médico dijo que era solo una tos común, tal vez por el clima. El tripulante estuvo enfermo desde septiembre hasta abril. Continuó trabajando. Cuando no trabajaba, el capitán pedía a Ta Fu (el primer contramaestre) que le preguntara si podía trabajar o no. Como estaba previsto enviarlo de regreso a su país, iba a ser transferido a otro buque. Pero eso se canceló. Ocurrió dos veces. Así, una persona enferma era trasladada de un lugar a otro hasta su muerte”.

Entrevista a un pescador indonesio que trabajaba en un buque potero chino, julio de 2024.

Entre 2020 y 2025, al menos 1.179 envíos, por un total de 23.384 toneladas de calamar, fueron exportados por CNFC a mercados internacionales: 28,8 % a Estados Unidos, 24,6 % a la UE, 14,8 % al Reino Unido y 11 % a Australia.

Según el análisis de EJE, el 12,4 % de todos los encuentros identificados con buques frigoríficos fueron realizados por buques propiedad de CNFC. El análisis de datos comerciales también muestra sólidas pruebas que vinculan a empresas procesadoras que cotizan en bolsa y son clientas de CNFC con compradores internacionales.¹⁸⁸ Entre 2020 y 2025, se exportaron al menos 1.179 envíos, por un total de 23.384 toneladas de calamar, a mercados internacionales. Aproximadamente el 26,4 % de estos envíos fueron declarados como “calamar gigante”, mientras que el resto no especificó la especie. En términos de peso, el 28,8 % se destinó al mercado estadounidense, el 15 % a España, el 14,8 % al Reino Unido y el 11 % a Australia. Las exportaciones combinadas a la UE alcanzaron el 24,6 %, lo que la convierte en el segundo mercado más importante para CNFC después de Estados Unidos. Aunque no se divulgó el peso de la carga (por lo que no se pudo determinar el volumen exportado a Corea del Sur), 188 envíos fueron enviados a ese país (16 % del total de envíos), lo que hace que esta sea una exportación significativa.



CNFC realizó 188 envíos de calamar a Corea del Sur entre 2020 y 2025. Foto con fines ilustrativos.

Conclusión

El calamar gigante es una especie clave en el ecosistema del Pacífico Sudoriental (PSO), ya que regula las poblaciones de especies presa y constituye una fuente alimentaria esencial para numerosas especies de megafauna marina en todo el océano Pacífico. Asimismo, es un pilar económico fundamental para muchos países de América Latina, al contribuir tanto al crecimiento de las exportaciones, a la seguridad alimentaria regional y a los medios de vida de miles de pescadores artesanales. Además, actúa como centinela del cambio ambiental, ya que su sensibilidad particular al calentamiento de los océanos, la acidificación y otros cambios podría estar alertándonos ya sobre los impactos inminentes del calentamiento global.

A pesar de la situación precaria, el esfuerzo pesquero sobre el calamar gigante ha seguido aumentando a un ritmo alarmante. Estudios iniciales publicados en el marco de la OROP-PS ya muestran las primeras señales de advertencia de declives poblacionales. Para agravar aún más el problema, las reglamentaciones del Estado de pabellón y de la OROP-PS no avanzan al mismo ritmo que la destructividad de la flota ni que la intensidad de la actividad. Las Medidas de Conservación y Ordenación de la OROP-PS están además notablemente desactualizadas en comparación con otras OROP del Pacífico, a pesar de que ya existen precedentes claros de regulaciones esenciales sobre límites de captura, restricciones de capturas incidentales y normas laborales.

Los vetos reiterados de China en la OROP-PS han obstaculizado el avance y han perpetuado una falta de transparencia, a menudo facilitada por prácticas pesqueras no transparentes, como el transbordo en el mar. Es en esta ausencia de escrutinio donde pueden proliferar la pesca INDNR y las violaciones de derechos humanos, sin que los estados de pabellón, costeros, portuarios o de mercado tengan conocimiento de ello. Sin embargo, las entrevistas realizadas por EJJ a extripulantes demuestran que los buques poteros chinos no solo están extrayendo grandes cantidades de calamar gigante, sino también matando a la megafauna carismática (delfines, ballenas, focas, lobos marinos) que depende de esta especie como fuente de alimento.

Los países de América Latina deben presentar un frente unificado para preservar la pesquería del calamar gigante y poner fin a la facilitación de la destrucción sistemática por parte de China en el PSO mediante el acceso a puertos y zonas de pesca. Esto es fundamental para proteger una pesquería de esta especie de calamar que resulta crucial para su desarrollo económico. Como prioridad, Chile debería seguir el ejemplo de Perú y promulgar controles de monitoreo más estrictos para

los buques de pesca en aguas distantes que soliciten utilizar puertos chilenos, evitando convertirse en el denominado “puerto de menor resistencia” que facilita las prácticas indebidas de la flota china.

Los estados de mercado del calamar gigante (como la UE y Estados Unidos, que además son miembros de la OROP-PS) deberían exigir controles más estrictos sobre los buques que operan dentro del ámbito de la OROP. Esto se aplica tanto a los Estados que se abastecen de productos provenientes de China como a aquellos que obtienen calamar de pesquerías latinoamericanas. La pesca no regulada de una porción significativa de la población de calamar podría tener consecuencias graves en toda la región. Las acciones positivas emprendidas por el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de Estados Unidos para exigir una mayor trazabilidad y rendición de cuentas en relación con las especies de calamar (incluido el calamar gigante) son bienvenidas, pero deben dirigirse a los verdaderos responsables de la pesca ilegal y no regulada en el PSO: la flota china de pesca en aguas distantes.

La pesquería del calamar gigante volador se encuentra en un punto de inflexión crítico. Pocas pesquerías ilustran de manera tan clara la interconexión de los ecosistemas oceánicos y las divisiones geopolíticas que obstaculizan su protección. Lo que hace que esta crisis sea particularmente destacable es que, en principio, es una de las más solucionables. A diferencia de la pesquería del calamar argentino de aleta corta en el Atlántico Sudoccidental (ASO) o de la pesquería del calamar volador de lomo púrpura (*Sthenoteuthis oualaniensis*) en el océano Índico Noroccidental, ambas obstaculizadas por la ausencia de un organismo regulador, el PSO ya cuenta con la OROP-PS. La base institucional existe, al igual que las soluciones. Mecanismos de transparencia que pongan fin al transbordo en el mar, que establezcan e implementen límites de captura basados en la ciencia y que exijan monitoreo en tiempo real son plenamente alcanzables, siempre que los miembros de la OROP, en particular los Estados costeros y de mercado latinoamericanos, actúen.

Sin embargo, el tiempo no juega a nuestro favor. El cambio climático ya está alterando los patrones de distribución y reclutamiento del calamar. Las mismas características que hacen que los calamares sean resilientes (su rápido crecimiento y alta movilidad) también los hacen especialmente sensibles al calentamiento de los océanos, la acidificación y otros cambios asociados al calentamiento global. La inacción en este momento no solo pone en riesgo una de las pesquerías más valiosas de América Latina, sino que también podría acelerar la inestabilidad ecológica en toda la región.



Dos pescadores posando con capturas de calamar.

Recomendaciones



Calamares gigantes sobre la cubierta de un buque potero de bandera china.

La pesquería del calamar gigante requiere una atención cuidadosa y multilateral para frenar la continua disminución de las poblaciones y fomentar una pesquería verdaderamente sostenible, ética y legal, capaz de abarcar la vasta extensión del PSO. La acción a nivel regional a través de las negociaciones de la OROP-PS es posible siempre que los Estados costeros, portuarios y de mercado con intereses afines actúen en beneficio de la pesquería y promuevan propuestas progresivas para la protección de la especie. Es fundamental que cualquier acción de este tipo esté guiada por la ciencia, siga el principio precautorio y se lleve a cabo de manera verdaderamente participativa y transparente, con la participación de todas las partes interesadas.

Para fortalecer la gobernanza pesquera y contribuir a poner fin a las violaciones de derechos humanos en el mar, EJJ recomienda que todos los gobiernos apoyen plenamente, adopten e implementen las disposiciones de la Carta Mundial para la Transparencia de la Pesca,¹⁸⁹ y avancen en cada uno de sus principios de manera concreta y con plazos definidos.

Con base en las conclusiones de este informe, EJJ insta además a las partes interesadas a implementar con carácter prioritario las siguientes acciones:

A los Estados costeros y portuarios de América Latina:

- Mejorar la transparencia y la rendición de cuentas de las actividades de pesca de calamar, incluso mediante la adhesión e implementación de la Carta Mundial para la Transparencia de la Pesca, con especial atención a:
 - Imponer sistemas de monitoreo de buques para embarcaciones con pabellón extranjero que operen en sus ZEE o soliciten utilizar instalaciones portuarias;
 - Garantizar que los transbordos de calamar en el mar por parte de buques chinos no se realicen dentro de aguas nacionales, dado su papel en la facilitación de la pesca INDNR y las violaciones de derechos humanos;
 - Exigir la divulgación de la titularidad real de los buques pesqueros que operen y/o utilicen puertos costeros.
- Trabajar con aliados regionales y con los miembros de la OROP-PS para respaldar propuestas progresivas y lograr avances significativos hacia MCO que promuevan la extracción sostenible, ética y legal del calamar gigante en el PSO. En particular, promover MCO que conduzcan al establecimiento de límites de captura en altamar, donde actualmente la flota china es el único operador.
- Implementar regímenes eficaces de inspección en puerto (en virtud del AMERP, cuando corresponda) que adopten un enfoque multidisciplinario, que abarquen tanto cuestiones pesqueras como laborales, para identificar posibles infracciones a bordo de buques con pabellón extranjero que soliciten acceso a puertos costeros y evitar la creación de “puertos de conveniencia” en América Latina.
- Aprovechar el potencial de las plataformas regionales e internacionales de intercambio de información, incluido el Sistema Global de Intercambio de Información (GIES, por sus siglas en inglés) establecido en el marco del AMERP (dado que Chile y Perú ya son Estados Parte), para realizar controles de debida diligencia y emitir alertas rápidas sobre posibles casos de incumplimiento.

- Publicar registros de las visitas a puerto para facilitar el seguimiento del movimiento de los buques, el destino de las capturas y las cadenas de suministro. Publicar una lista de vigilancia y una lista de buques prohibidos para que los países de la región estén informados de posibles problemas antes de la llegada de las embarcaciones.
- Proponer e implementar enfoques sólidos y colectivos para la recopilación de datos, la evaluación del estado de las poblaciones de calamar y el establecimiento de controles de captura basados en la ciencia, coherentes con un enfoque de ordenación pesquera adaptativo y basado en los ecosistemas, y con el principio precautorio, de conformidad con el derecho internacional.
- Ratificar el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca de la OIT (C188) para facilitar la ampliación de las inspecciones portuarias de buques pesqueros y el monitoreo de condiciones de vida y trabajo adecuadas a bordo de las embarcaciones visitantes. Actualmente, ningún país de América Latina ha ratificado este importante convenio laboral.
- Ratificar el Acuerdo de Ciudad del Cabo de la OMI para reforzar las normas de seguridad de los buques pesqueros de gran escala que operan y utilizan puertos en América Latina.
- Utilizar herramientas como las evaluaciones de impacto ambiental y la introducción de instrumentos de ordenación espacial (ABMT por sus siglas en inglés, incluidas las áreas marinas protegidas o AMP)¹⁹⁰ en el marco del Acuerdo sobre la Diversidad Biológica Marina de las Zonas Situadas Fuera de la Jurisdicción Nacional (BBNJ), en vigor desde enero de 2026, para exigir mayor transparencia, monitoreo y regulación en el PSO.
- Solicitar la desagregación por especie para especies de importancia mundial como el calamar gigante (*Dosidicus gigas*) en los mecanismos de reporte y monitoreo de desembarques de captura de la FAO, a fin de revelar los niveles reales de captura.

A los Miembros de la OROP-PS:



A Un pescador artesanal peruano posa con un calamar gigante, mostrando el enorme tamaño de esta impresionante especie. Crédito: Sociedad Nacional de Pesca Artesanal del Perú (SONAPESCAL).

Al menos nueve propuestas fueron presentadas ante la OROP-PS con anterioridad a su reunión anual de febrero/marzo de 2026.¹⁹¹ Estas incluyeron medidas destinadas a mejorar el manejo de la pesquería del calamar gigante, así como los mecanismos de monitoreo, control y vigilancia.

- Respaldo las nueve propuestas presentadas por los Estados miembros de la OROP-PS, garantizando que las negociaciones sigan el principio precautorio y estén guiadas por la ciencia.
- Apoyar la adopción de límites claros y basados en la ciencia sobre el esfuerzo pesquero y/o la Captura Total Permisible (CTP) del calamar gigante en el PSO. Para lograrlo, el Comité Científico de la OROP-PS debe acelerar la adopción de un modelo funcional de evaluación de poblaciones para el calamar gigante.
- Abogar por el fortalecimiento de las MCO sobre transbordo en el mar, mediante la ampliación de la cobertura de observadores humanos tanto en los buques pesqueros como en los buques receptores, así como fomentar que los Estados miembros exijan sistemas de monitoreo electrónico en todos los buques que capturen calamar gigante.



Un pescador toma una última fotografía del buque potero en el que trabajó antes de regresar a Indonesia.

A China, como principal Estado de pabellón de pesca en aguas distantes en el PSO:

- Mejorar la transparencia y la rendición de cuentas de las actividades de pesca de calamar en aguas distantes, incluida la adhesión e implementación de la Carta Mundial para la Transparencia de la Pesca, con especial atención a la exigencia de monitoreo e inspecciones en el mar de los buques pesqueros, y a la eliminación del transbordo en el mar de calamar, salvo cuando esté previamente autorizado y sea objeto de un control estricto por parte de observadores humanos y/o monitoreo electrónico remoto (REM, por sus siglas en inglés).
- Fortalecer las reglamentaciones sobre transbordo en el mar, ampliando la cobertura de observadores humanos tanto en los buques pesqueros como en los receptores, junto con sistemas de monitoreo electrónico.
- Participar en negociaciones sustantivas y de buena fe con los Miembros de la OROP-PS para respaldar propuestas progresivas y lograr avances significativos hacia MCO que promuevan la extracción sostenible, ética y legal del calamar gigante en el PSO.
- Ratificar el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca de la OIT (C188), el Protocolo sobre Trabajo Forzoso de 2014 (P29),¹⁹³ el Convenio sobre la Libertad Sindical y la Protección del Derecho de Sindicación (C87)¹⁹⁴ y el Convenio sobre el Derecho de Sindicación y de Negociación Colectiva (C98),¹⁹⁵ entre otros, así como el Acuerdo de Ciudad del Cabo sobre la seguridad de los buques pesqueros, con el fin de combatir las violaciones de derechos humanos y el trabajo forzoso en la industria del calamar.
- Exigir información detallada sobre la titularidad real de los buques, incluidos registros sobre el destino de la rentabilidad derivada de las actividades pesqueras y el historial de cumplimiento, como requisito para el registro bajo el pabellón nacional, y examinar con rigor los buques con antecedentes de cambio reiterado de pabellón, a fin de combatir el reabanderamiento ilícito.
- Garantizar que el apoyo gubernamental, en forma de subvenciones, préstamos u otros fondos, no esté disponible para empresas con antecedentes de infracciones de pesca INDNR y/o abusos laborales documentados, en el contexto de la eliminación de subvenciones perjudiciales.
- Implementar una moratoria sobre la pesca de calamar en el PSO, así como otras medidas de gestión pertinentes aplicables a las pesquerías de calamar en altamar, mediante debates multilaterales con todas las partes interesadas, incluidos Estados costeros, portuarios y de mercado. Este proceso debe estar guiado por la ciencia, seguir estrictamente el principio precautorio y llevarse a cabo exclusivamente dentro de las estructuras de gobernanza existentes de la OROP-PS.
- Desarrollar una MCO modelada sobre la MCO 2024-04 de la Comisión de Pesca del Pacífico Occidental y Central (WCPFC, por sus siglas en inglés),¹⁹² que establezca normas para proteger el bienestar de la tripulación, incluidos requisitos sobre contratos escritos, repatriación, atención médica y mecanismos de denuncia.
- Respaldar la introducción de una MCO integral de mitigación de capturas incidentales, que cubra la protección de especies vulnerables (tiburones, mamíferos marinos, aves marinas, entre otras) en la pesquería del calamar gigante.

A los Estados de mercado que se abastecen de productos provenientes de la pesquería del calamar gigante del PSO:

- Adoptar o reforzar los mecanismos de control de importaciones existentes, garantizando que incluyan especies de calamar, como el calamar gigante, que presentan alto riesgo de estar asociadas con prácticas de pesca INDNR y las violaciones de derechos humanos.
- Reforzar el escrutinio de las importaciones de calamar originadas en la pesquería del PSO, mediante verificaciones adicionales y detalladas de los envíos, auditorías e investigaciones de presuntos casos de pesca ilegal y trabajo forzoso. En la UE, la Comisión Europea y los Estados Miembros deberían aprovechar todas las posibilidades que ofrece el sistema digitalizado de certificación de capturas y los mecanismos de asistencia mutua previstos en el Reglamento INDNR de la UE, así como explorar la viabilidad jurídica de utilizar el Sistema de Alerta Comunitario previsto en el mismo reglamento para orientar de manera más eficaz las verificaciones e inspecciones destinadas a comprobar el cumplimiento de la legislación nacional o internacional y de las MCO por parte de los productos de calamar procedentes de buques o estados de pabellón específicos.
- Prohibir la importación de productos de calamar que se determine estén asociados con pesca INDNR o abusos por trabajo forzoso, incluso a través de la denegación de envíos en el marco del sistema de certificación de capturas del Reglamento INDNR de la UE, y la aplicación de órdenes de retención de liberación por parte de la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de Estados Unidos a productos de calamar obtenidos mediante trabajo forzoso.
- Solicitar la creación de un código específico del Sistema Armonizado (SA) para especies de calamar de importancia mundial, como el calamar gigante, con el fin de mejorar el monitoreo del comercio.



Un tiburón decapitado yace sobre la cubierta de un buque potero chino.

Apéndice

Apéndice 1: Metodología al completo

Buques de interés:

EJF realiza entrevistas semiestructuradas grabadas en audio para recopilar testimonios de tripulantes. En total, se entrevistó a 77 pescadores indonesios y cuatro filipinos, quienes habían trabajado en 60 buques poteros de pesca en aguas distantes con pabellón chino que operaron en el PSO entre los años 2020 y 2025. Todos los tripulantes dieron su consentimiento informado antes de la realización de las entrevistas. Siempre que fue posible, EJF intentó corroborar los testimonios con pruebas adicionales, como entrevistas con otros tripulantes del mismo buque, material fotográfico o audiovisual de infracciones relativas a la pesca INDNR, contratos, documentos de viaje y recibos de pago.

EJF utiliza tanto Global Fishing Watch (GFW) como Starboard Maritime Intelligence¹⁹⁶ para verificar las transmisiones AIS de los buques. Estas herramientas se emplean para reforzar la corroboración de los testimonios de las tripulaciones y para identificar posibles encuentros entre buques en el mar.

También se llevaron a cabo investigaciones en redes sociales, mediante la búsqueda de fotografías, videos u otros materiales vinculados a los buques. En los casos en que se realizó este tipo de análisis, los videos y fotografías originales están disponibles previa solicitud. Los enlaces a estos materiales no se incluyeron en el informe para proteger la identidad de los pescadores que los publicaron.

EJF combinó diversos conjuntos de datos secundarios en el análisis, incluidos: el conjunto de datos de entrevistas de EJF (60 buques), la lista de buques chinos autorizados para la pesca en altamar en 2024,¹⁹⁷ la base de datos *Bait-to-Plate* de The Outlaw Ocean Project (280 buques con presuntas infracciones de pesca INDNR o violaciones de derechos humanos),¹⁹⁸ el registro vigente de la OROP-PS,¹⁹⁹ el conjunto de datos utilizado en el informe *Pier Pressure* de C4ADS (66 buques),²⁰⁰ información sobre arribos por fuerza mayor a puertos peruanos (15 buques)²⁰¹ y Park et al. (2023), que aporta información sobre identidad y titularidad de los buques. Esta consolidación arrojó un total de 346 “buques de interés”, sospechados o verificados como participantes en infracciones en el sector pesquero o abusos laborales en el PSO.

Cálculo del esfuerzo pesquero:

Nuestro análisis se centró en las actividades pesqueras contenidas dentro de las zonas de pesca 87.1.4 y 87.2.6 de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) en el PSO (excluyendo las ZEE de los Estados costeros).²⁰² Se excluyó la subzona 87.3.3, ya que no constituye una zona clave de agregación para el calamar gigante. Con el fin de reducir la contaminación de los datos AIS por otros tipos de artes de pesca no objetivo, el área de estudio se recortó adicionalmente en el límite del paralelo 25°S para incluir únicamente los grupos concentrados de buques poteros de aguas distantes. También se excluyeron las ZEE de los Estados costeros, dado que los buques chinos de pesca en aguas distantes no operan en estas zonas.²⁰³

Se utilizó una capa vectorial generada con software de GIS (QGIS v.3.34) para producir un polígono. Posteriormente, se recuperaron los datos anuales de esfuerzo pesquero dentro de este polígono mediante un análisis zonal realizado en el mapa de GFW para la actividad comprendida entre 2020 y 2025. La identidad de cada buque fue depurada y estandarizada utilizando un paquete interno desarrollado en Tableau Public (2023.3.1). Los buques sospechados de haber cambiado de nombre fueron verificados manualmente en IHS Sea-web, tanto en lo relativo a sus datos como a su titularidad actual.²⁰⁴ En total, se identificaron 777 identidades de buques, correspondientes a 676 buques físicos únicos. Esta discrepancia se debió principalmente a cambios de nombre y/o de titularidad, así como a modificaciones en los identificadores de GFW, mientras que los números la OMI y/o MMSI permanecieron constantes.

Se utilizó Tableau Public (2023.3.1) para la cartografía y el análisis de los datos.

Análisis de encuentros entre buques:

Los datos relativos a eventos de encuentro y visitas a puerto fueron extraídos de GFW mediante su API, utilizando el paquete de R “gfwr” (v. 2.0.4). Se empleó el polígono previamente definido para el cálculo del esfuerzo pesquero. Se excluyeron los eventos de encuentro que ocurrieron fuera de las regiones de estudio. Posteriormente, los datos fueron filtrados para conservar únicamente los eventos de encuentro entre buques frigoríficos de interés y buques pesqueros de interés (véase la página 14 para obtener la definición). Los eventos de visita a puerto fueron agregados por buque frigorífico y por viaje. Se definió un viaje como el período comprendido entre el primer evento de encuentro posterior a la salida de puerto del buque frigorífico, incluyendo todos los eventos de encuentro y visitas a puerto subsiguientes, y finalizando con el último puerto visitado antes de un nuevo evento de encuentro.

Apéndice 2: Estado de ratificación de diversos acuerdos multilaterales relevantes en la región latinoamericana del PSO y en China (dada su importancia como principal Estado de pabellón de pesca en aguas distantes en la región)

Los acuerdos multilaterales relevantes incluyen el Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto (AMERP) de la FAO, el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca (C188) de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el Acuerdo de Ciudad del Cabo (CTA) de la Organización Marítima Internacional (OMI), el Acuerdo sobre la Diversidad Biológica Marina de las Zonas Situadas Fuera de la Jurisdicción Nacional (BBNJ) y el Acuerdo sobre Subvenciones a la Pesca de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

País	BBNJ ²⁰⁵	C188 ²⁰⁶	CTA ²⁰⁷	AMERP ²⁰⁸	Subvenciones a Pesqueras ²⁰⁹
Chile	Sí	No	No	Sí	Sí
China	Sí	No	No	Sí	Sí
Colombia	Sí	No	No	No	Sí
Ecuador	Sí	No	No	Sí	Sí
Perú	Sí	No	Sí	Sí	Sí



Se observa a trabajadores en la cubierta de un buque potero con bandera china operando en el Atlántico Sudoccidental en la primavera de 2025. Los registros de SPRFMO indican que este buque está autorizado a pescar en el Pacífico Sur.

- 1 FMI. (2025). *Squid market size and share forecast outlook 2025 to 2035*. [Previsión del tamaño y la cuota de mercado del calamar para el período 2025–2035]. <https://www.futuremarketinsights.com/reports/squid-market>
- 2 EJF (2025) *Bright lights, dim prospects: The urgent need to address unregulated squid fishing in the Southwest Atlantic to avert a looming environmental crisis*. [Luces brillantes, perspectivas sombrías: la urgente necesidad de abordar la pesca no regulada de calamar en el Atlántico Sudoeste para evitar una crisis ambiental inminente]. <https://ejfoundation.org/reports/bright-lights-dim-prospects-southwest-atlantic-squid>
- 3 FAO (2024) FishstatJ - Software para series temporales estadísticas de pesca y acuicultura, <https://www.fao.org/fishery/es/knowledgebase/150>
- 4 Montecalvo, I. et al (Junio de 2023) *Ocean predators: Squids, Chinese fleets and the geopolitics of high seas fishing*, *Marine Policy*, Volumen 152, junio de 2023, [Depredadores oceánicos: calamares, flotas chinas y la geopolítica de la pesca en altamar. Políticas Marítimas]. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X23001112>
- 5 Collins, D. (21 de octubre de 2020) *Cat and mouse on the high seas: on the trail of China's vast squid fleet*, [Juego del gato y el ratón en altamar: tras la pista de la vasta flota potera de China] <https://www.theguardian.com/environment/2020/oct/21/china-squid-fleet-peru-coastguard-fishing>
- 6 OROP-PS (2025) Medidas de conservación y ordenación de la OROP-PS, <https://www.sprfmo.int/fisheries/conservation-and-management-measures>
- 7 Coalición para la Transparencia de la Pesca (2024) Carta Mundial para la Transparencia de la Pesca, En inglés: <https://fisheriestransparency.net/wp-content/uploads/2024/10/Coalition-for-Fisheries-Transparency-Global-Charter-2024-EN.pdf>
- 8 Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) (2025) Explotación Laboral en Buques De Pesca En Aguas Distantes Registrados En La Orop-Ps: La Importancia Del Análisis Integral De Riesgo Previo Al Arribo A Puerto. <https://www.itfglobal.org/es/resources/explotacion-laboral-en-buques-de-pesca-en-aguas-distantes-registrados-en-la-orop-ps>
- 9 CNFC (2023) Informe del asesor financiero independiente de China International Capital Corporation sobre la adquisición significativa de activos y la transacción con partes relacionadas de la CNFC, en inglés: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=000798&id=9291949
- 10 OROP-PS (2026). 14.ª Reunión de la Comisión de la OROP-PS (COMM14) <https://www.sprfmo.int/meetings/comm/14th-commission-meeting>
- 11 Ibanez, C.M. et al. (2015) *The biology and ecology of the jumbo squid Dosidicus gigas (Cephalopoda) in Chilean waters: a review* [Biología y ecología del calamar *Dosidicus gigas* (Cephalopoda) en aguas chilenas: una revisión], en inglés: <https://www.lajar.cl/index.php/rlajar/article/view/vol43-issue3-fulltext-2/251>
- 12 Ibanez, C.M. et al. (2015) *The biology and ecology of the jumbo squid Dosidicus gigas (Cephalopoda) in Chilean waters: a review* [Biología y ecología del calamar *Dosidicus gigas* (Cephalopoda) en aguas chilenas: una revisión], en inglés: <https://www.lajar.cl/index.php/rlajar/article/view/vol43-issue3-fulltext-2/251>
- 13 OROP-PS (2024) SC12 - Obs 05: *Ecosystem-based and habitat-specific stock assessment of the flying jumbo squid in the South-Eastern Pacific, 1969 to 2022* [Evaluación de poblaciones del calamar gigante volador basada en ecosistemas y específica por hábitat en el Pacífico Sudoriental, 1969–2022], en inglés: <https://www.sprfmo.int/assets/Meetings/02-SC/12th-SC-2024/Observers/SC12-Obs05-CALAMASUR-Ecosystem-based-and-habitat-specific-stock-assessment-of-the-flying-jumbo-squid-in-the-South-Eastern-Pacific-1969-2022.pdf>
- 14 Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP), Comunicación personal a EJF, 25 de junio de 2025
- 15 Marine Bio (2025) Calamar gigante/calamar de Humboldt (*Dosidicus gigas*), en inglés: <https://www.marinebio.org/species/jumbo-squid/dosidicus-gigas/>
- 16 Ibanez, C.M. et al. (2015) *The biology and ecology of the jumbo squid Dosidicus gigas (Cephalopoda) in Chilean waters: a review* [Biología y ecología del calamar *Dosidicus gigas* (Cephalopoda) en aguas chilenas: una revisión], en inglés: <https://www.lajar.cl/index.php/rlajar/article/view/vol43-issue3-fulltext-2/251>
- 17 Oceana (n.d.) Introducción del calamar de Humboldt, en inglés: <https://oceana.org/marine-life/humboldt-squid/>
- 18 Becerril-García, E.E., Bernot-Simon, D., Arellano-Martínez, M. et al. (2020). *Evidence of interactions between white sharks and large squids in Guadalupe Island, Mexico*. [Evidencia de interacciones entre tiburones blancos y calamares de gran tamaño en la isla Guadalupe, México]. *Sci Rep* 10, 17158, en inglés: <https://doi.org/10.1038/s41598-020-74294-4>
- 19 Clarke, R., et al. (2001). *The food of sperm whales in the southeast Pacific*. *Marine Mammal Science*, 17(2). [La alimentación de los cachalotes en el Pacífico Sudoriental], en inglés: https://www.researchgate.net/publication/249474085_The_food_of_sperm_whales_in_the_southeast_Pacific
- 20 Lopez, S. (Diciembre de 2010) *Preliminary diet analysis of the blue shark Prionace glauca in the eastern South Pacific* [Análisis preliminar de la dieta del azulejo *Prionace glauca* en el Pacífico sudoriental], *Revista de Biología, Marina y Oceanografía*, Vol. 45, <https://www.scielo.cl/pdf/revbiolmar/v45s1/art17.pdf>
- 21 Ibanez, C.M. et al. (2015) *The biology and ecology of the jumbo squid Dosidicus gigas (Cephalopoda) in Chilean waters: a review* [Biología y ecología del calamar *Dosidicus gigas* (Cephalopoda) en aguas chilenas: una revisión], en inglés: <https://www.lajar.cl/index.php/rlajar/article/view/vol43-issue3-fulltext-2/251>
- 22 Clarke, R., et al. (2001). *The food of sperm whales in the southeast Pacific*. *Marine Mammal Science*, 17(2). [La alimentación de los cachalotes en el Pacífico Sudoriental], en inglés: https://www.researchgate.net/publication/249474085_The_food_of_sperm_whales_in_the_southeast_Pacific
- 23 Clarke, R., et al. (1988) *Sperm whales of the southeast Pacific. Part. IV. Fatness, food and feeding*. [Cachalotes del Pacífico Sudoriental. Parte IV: condición corporal, alimentación y hábitos alimentarios]. *Invest. Cetacea*, Berne, 21: 53-195, en inglés: https://www.researchgate.net/publication/372985049_PART_IV_FATNESSFOOD_AND_FEEDING
- 24 FAO (2024) FishstatJ - Software para series temporales estadísticas de pesca y acuicultura, <https://www.fao.org/fishery/es/knowledgebase/150>
- 25 <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0165783615002519>
- 26 Csirke, J. et al., (2015) *Main Biological and fishery aspects of the Jumbo squid in the Peruvian Humboldt Current System* [Principales aspectos biológicos y pesqueros del calamar gigante en el sistema de la corriente de Humboldt de Perú], OROP-PS, en inglés: <https://www.sprfmo.int/assets/Meetings/Meetings-2013-plus/SC-Meetings/3rd-SC-Meeting-2015/Papers/43aeec3243/SC-03-27-Biological-and-fishery-aspects-of-the-jumbo-squid-in-the-Peruvian-Humboldt-current.pdf>
- 27 FAO (2024) FishstatJ - Software para series temporales estadísticas de pesca y acuicultura, <https://www.fao.org/fishery/es/knowledgebase/150>
- 28 FAO (2024) FishstatJ - Software para series temporales estadísticas de pesca y acuicultura, <https://www.fao.org/fishery/es/knowledgebase/150>
- 29 Guzman, J.T., (29 de marzo de 2025) El "nuevo florecer" de la jibia en Chile: Exportaciones aumentaron 211% en 5 años y conquistan nuevos mercados. Emol, <https://www.emol.com/noticias/Economia/2025/03/29/1161813/jibia-alza-exportacion.html>
- 30 Peru.info (octubre de 2024) *Peruvian superfishing takes the world by storm* [La súper pesca peruana conquista el mundo], <https://peru.info/en-us/foreign-trade/blogperu/7/30/peruvian-superfishing-takes-the-world-by-storm>
- 31 FMI. (2025). *Squid market size and share forecast outlook 2025 to 2035*. [Previsión del tamaño y la cuota de mercado del calamar para el período 2025–2035]. <https://www.futuremarketinsights.com/reports/squid-market>
- 32 UN Comtrade (2025) Comercio de sepias y calamares de Chile y Perú (2022–2024).
- 33 Seto, K.L. et al., (10 de marzo de 2023) *Fishing through the cracks: The unregulated nature of global squid fisheries* [Pescar entre grietas: la naturaleza no regulada de las pesquerías mundiales de calamar], *Science Advances*, Volumen 9, Fascículo 10, <https://www.science.org/doi/10.1126/sciadv.add8125>
- 34 Ding, Q. et al. (2019) *Stock assessment of the western winter-spring cohort of Ommastrephes bartramii in the Northwest Pacific Ocean using a Bayesian hierarchical DeLury model based on daily natural mortality during 2005–2015* [Evaluación de poblaciones de la cohorte invierno–primavera occidental de *Ommastrephes bartramii* en el Pacífico Noroccidental mediante un modelo DeLury jerárquico bayesiano basado en mortalidad natural diaria (2005–2015)], *Sci. Mar.* Junio de 2019, en inglés: <https://doi.org/10.3989/scimar.04783.10A>

- 35 Cutlip, K. (2017) *Mystery moves: What's up in the Pacific?* [Movimientos misteriosos: ¿qué ocurre en el Pacífico?]. Global Fishing Watch, en inglés: <https://globalfishingwatch.org/data/mystery-moves-whats-up-in-the-pacific/>
- 36 OROP-PS (2026) Registro de buques, <https://sprfmo.org/vessels>
- 37 FAO (2026) Pacífico Sudoriental (Zona principal de pesca 87), en inglés: <https://www.fao.org/fishery/es/area/fao:87/en>
- 38 Global Fishing Watch (2026) Mapa de Global Fishing Watch, <https://globalfishingwatch.org/map/index>
- 39 TradeData Pro (2026) Plataforma de TradeData Pro, <https://tradedata.pro/>
- 40 UN Comtrade (2025) UN Comtrade Database, <https://comtradeplus.un.org/are/those>
- 41 OMA (2026) ¿Qué es el sistema armonizado (SA)?, en inglés: <https://www.wcoomd.org/en/topics/nomenclature/overview/what-is-the-harmonized-system.aspx>
- 42 FAO (2024) FishstatJ - Software para series temporales estadísticas de pesca y acuicultura, <https://www.fao.org/fishery/es/knowledgebase/150>
- 43 Collins, D. (21 de octubre de 2020) *Cat and mouse on the high seas: on the trail of China's vast squid fleet* [El juego del gato y el ratón en altamar: tras la pista de la inmensa flota potera de China.], en inglés: <https://www.theguardian.com/environment/2020/oct/21/china-squid-fleet-peru-coastguard-fishing>
- 44 Peru.info (Octubre de 2024) *Peruvian superfishing takes the world by storm* [La súper pesca peruana conquista el mundo], en inglés: <https://peru.info/en-us/foreign-trade/blogperu/7/30/peruvian-superfishing-takes-the-world-by-storm>
- 45 FAO (2024) FishstatJ - Software para series temporales estadísticas de pesca y acuicultura, <https://www.fao.org/fishery/es/knowledgebase/150>
- 46 Guardia, Galvez, Seguil, Diaz, Castillo, et al. (Septiembre de 2025) Cuarta Encuesta Estructural de la Pesquería Artesanal en el Litoral Peruano, ENEPA IV Resultados Generales, <https://repositorio.imarpe.gob.pe/server/api/core/bitstreams/0df4ea93-17e7-4c24-a8bf-701efdb2ae0d/content>
- 47 Wuest, R.G. et al. (Febrero de 2022) *What is at risk due to informality? Economic reasons to transition to secure tenure and active co-management of the jumbo flying squid artisanal fishery in Peru* [Los riesgos de la informalidad: motivos económicos para transitar hacia derechos de acceso seguros y la gestión compartida de la pesca artesanal de calamar gigante en Perú], Marine Policy, Volumen 136, en inglés: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X21004978#bib5>
- 48 CALAMASUR (s.f.) La pesquería del calamar gigante, <https://www.calamasur.org/la-pesqueria>
- 49 El Peruano (2025) Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de Ordenamiento Pesquero del recurso Calamar Gigante o Pota (*Dosidicus gigas*), <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2379102-1>
- 50 Vasquez, P.R. (11 de marzo de 2025) *New fishery management regulation for the jumbo flying squid (Dosidicus gigas): Current status, progress, and challenges*. [Nuevo reglamento de ordenamiento pesquero del calamar gigante (*Dosidicus gigas*): Estado actual, avances y desafíos.]. En inglés: <https://www.linkedin.com/pulse/new-fishery-management-regulation-jumbo-flying-squid-rojas-v%C3%A1squez-p60re/>
- 51 Daly, N. (20 de octubre de 2023) *Peruvian jumbo squid fishery FIP demonstrates effective collaboration between industry, government* [El FIP de la pota peruana demuestra una colaboración efectiva entre la industria y el gobierno], Seafood Source, En inglés: <https://www.seafoodsource.com/news/environment-sustainability/peruvian-jumbo-squid-fishery-fip-demonstrates-effective-collaboration-between-industry-government>
- 52 Molinari, C. (1 de diciembre de 2025) *Peru's jumbo flying squid fishery starts path toward MSC certification* [La pota peruana rumbo a la certificación internacional de sostenibilidad MSC], Seafood Source, en inglés: <https://www.seafoodsource.com/news/environment-sustainability/peru-s-jumbo-flying-squid-fishery-starts-path-toward-msc-certification>
- 53 Peru.info (octubre de 2024) *Peruvian superfishing takes the world by storm* [La súper pesca peruana conquista el mundo], en inglés: <https://peru.info/en-us/foreign-trade/blogperu/7/30/peruvian-superfishing-takes-the-world-by-storm>
- 54 UN Comtrade (2025) Comercio de sepias y calamares de Chile y Perú (2022–2024).
- 55 OROP-PS (2024) Informe Anual de Chile al Comité Científico - Calamar, [https://www.sprfmo.int/assets/Meetings/02-SC/12th-](https://www.sprfmo.int/assets/Meetings/02-SC/12th-SC-2024/Plenary-Documents/SC12-Doc27-CHL-Annual-Report-of-Chile-to-the-OROP-PS-SC-Squid.pdf)
- SC-2024/Plenary-Documents/SC12-Doc27-CHL-Annual-Report-of-Chile-to-the-OROP-PS-SC-Squid.pdf
- 56 Guzman, J.T., (29 de marzo de 2025) El “nuevo florecer” de la jibia en Chile: Exportaciones aumentaron 211% en 5 años y conquistan nuevos mercados, Emol, <https://www.emol.com/noticias/Economia/2025/03/29/1161813/jibia-alza-exportacion.html>
- 57 Comercio de sepias y calamares de Chile y Perú (2022–2024).
- 58 Ministerio de Economía, Fomento y Turismo de Chile (2019). Ley 21134: Modifica la Ley General de Pesca y Acuicultura, con el objeto de regular la captura de la jibia. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, en inglés: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1129008>
- 59 Wuest, R.G. et al. (Octubre de 2024) Impacto productivo de la ley de la jibia, Universidad de Chile, <https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/204108/Impacto-productivo-de-la-ley-de-la-jibia.pdf>
- 60 Godfrey, M. (23 de octubre de 2025) CALAMASUR president urges for more Chinese cooperation to drive change in South Pacific squid fishery [El presidente de CALAMASUR insta a una mayor cooperación china para impulsar cambios en la pesquería de pota del Pacífico Sur], Seafood Source, en inglés: <https://www.seafoodsource.com/news/supply-trade/calamasur-president-urges-for-more-chinese-cooperation-to-drive-change-in-south-pacific-squid-fishery>
- 61 FAO (2024) FishstatJ - Software para series temporales estadísticas de pesca y acuicultura, <https://www.fao.org/fishery/es/knowledgebase/150>
- 62 Godfrey, M. (16 de septiembre de 2020) *Growing presence of Chinese squid-jiggers near Galapagos causes uproar in Ecuador*, Seafood Source [Alerta en Ecuador por la expansión de la flota potera china cerca de las Islas Galápagos], en inglés: <https://www.seafoodsource.com/news/environment-sustainability/growing-presence-of-chinese-squid-jiggers-near-gal-pagos-causes-uproar-in-ecuador>
- 63 Aronson, M. (4 de diciembre de 2025) *Market-driven conservation in action: How the Ecuadorian tuna industry built a global model for sustainable change* [El éxito del modelo ecuatoriano: Cómo su industria atunera lidera la sostenibilidad global impulsada por el mercado], WWF, en inglés: <https://www.worldwildlife.org/news/stories/market-driven-conservation-in-action/>
- 64 Torrico, G. (2021) *South America Plans Regional Response to China's Squid Fleet* [Sudamérica diseña una estrategia regional ante la presencia de la flota de calamar de China], The Maritime Executive, en inglés: <https://maritime-executive.com/editorials/south-america-plans-regional-response-to-china-s-squid-fleet>
- 65 Kurth, J. et al. (s.f.) *Dosidicus gigas*, Animal Diversity Web, https://animaldiversity.org/accounts/Dosidicus_gigas/
- 66 Global Fishing Watch (2022) *Analysis of the Southeast Pacific Distant Water Squid Fleet* [Análisis de la flota potera de aguas distantes en el Pacífico Sudeste], en inglés: <https://globalfishingwatch.org/wp-content/uploads/GFW-2022-FA-SQUID2021-.docx.pdf>
- 67 *Ibid.*
- 68 Global Fishing Watch (2025) Global Fishing Watch Map, <https://globalfishingwatch.org/map/fishing-activity/>
- 69 OROP-PS (2025) SC13 - SQ 01: *Update on Squid Datasets held by the Secretariat* [SC13 - SQ 01: Actualización de los conjuntos de datos de calamar realizada por la Secretaría], en inglés: <https://www.sprfmo.int/assets/Meetings/02-SC/13th-SC-2025/Squid/SC13-SQ01-SEC-Update-of-Squid-Datasets-held-by-the-Secretariat.pdf>
- 70 Global Fishing Watch (2021) *Analysis of the Southeast Pacific Distant Water Squid Fleet* [Análisis de la flota potera de aguas distantes en el Pacífico Sudeste], en inglés: <https://globalfishingwatch.org/wp-content/uploads/GFW-2021-FA-SQUID2020-EN-1.pdf>
- 71 OROP-PS (2025) SC13 - SQ 01: *Update on Squid Datasets held by the Secretariat* [SC13 - SQ 01: Actualización de los conjuntos de datos de calamar realizada por la Secretaría], en inglés: <https://www.sprfmo.int/assets/Meetings/02-SC/13th-SC-2025/Squid/SC13-SQ01-SEC-Update-of-Squid-Datasets-held-by-the-Secretariat.pdf>
- 72 IHS (2026) *Maritime Portal ownership information* [Información sobre la propiedad en el Portal Marítimo].
- 73 FAO (2022) Directrices voluntarias para los transbordos, <https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/197b3301-000f-4124-9f39-652b4740a092/content>
- 74 EJF (2023) *The Weakest Link: How at-sea trans-shipment fuels illegal fishing and human rights abuses in global fisheries*, [El eslabón más débil: Cómo el transbordo en altamar fomenta la pesca ilegal y los abusos contra los derechos humanos en las pesquerías globales], en inglés: <https://ejfoundation.org/reports/the-weakest-link-how-at-sea-trans-shipment-fuels-illegal-fishing-and-human-rights-abuses-in-global-fisheries>

- 75 Miller, N.A. et al. (Julio de 2018) *Identifying global patterns of trans-shipment behaviour* [Identificación de patrones globales en el comportamiento de los transbordos], Sec. Mar. Sci., Volumen 5, en inglés: <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fmars.2018.00240/full>
- 76 EJF (2020) *Interviews with Indonesian fishers working on various distant water fishing vessels* [Entrevistas con pescadores indonesios que trabajan en diversos buques de pesca en aguas distantes].
- 77 EJF (2023) *Crime on the high seas: Illegal fishing and its links to the illegal trade of wildlife, guns and drugs* [Crimen en altamar: La pesca ilegal y sus vínculos con el comercio ilegal de vida silvestre, armas y drogas], en inglés: <https://ejfoundation.org/reports/crime-on-the-high-seas-illegal-fishing-and-its-links-to-the-illegal-trade-of-wildlife-guns-and-drugs>
- 78 Sumaila, U.R. et al. (Febrero de 2020) *Illicit trade in marine fish catch and its effects on ecosystems and people worldwide* [El comercio ilícito de capturas de peces marinos y sus efectos en los ecosistemas y las personas en todo el mundo], en inglés: <https://www.science.org/doi/10.1126/sciadv.aaz3801>
- 79 Ewell, C. et al. (Julio de 2017) *Potential ecological and social benefits of a moratorium on trans-shipment on the high seas* [Potenciales beneficios ecológicos y sociales de una moratoria al transbordo en altamar], en inglés: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X17300623>
- 80 Comisión Municipal de Desarrollo y Reforma de Zhoushan y Oficina Municipal de Asuntos Oceánicos y Pesca de Zhoushan (2021) Plan de Desarrollo de Alta Calidad para la Pesca de la Ciudad de Zhoushan durante el periodo del 14.º Plan Quinquenal, <http://210.14.65.66/d3/c55901/20240925/1258024.phtml>
- 81 Ninglu Huang (2025) *The world's largest ultra-low temperature refrigerated vessel makes its maiden voyage from Zhoushan! A new breakthrough achieved in high-end distant water fisheries transportation* [El buque frigorífico de ultrabaja temperatura más grande del mundo realiza su viaje inaugural desde Zhoushan! Un nuevo avance logrado en el transporte de pesca en aguas distantes de primer nivel.], en inglés: <https://tidenews.com.cn/news.html?id=3322394>
- 82 China Daily (2024) *A brief introduction to Zhoushan* [Una breve introducción a Zhoushan], en inglés: http://zhoushan.chinadaily.com.cn/2024-01/26/c_247171.htm
- 83 ChinaNews (2024) *Zhejiang's Zhoushan Enhances "One Fish" Service to Drive Further Upgrades in Marine Fisheries* [Zhoushan, en Zhejiang, mejora el servicio "Un Pez" para impulsar nuevas mejoras en las pesquerías marinas], en inglés: <http://finance.people.com.cn/BIG5/n1/2024/1003/c1004-40332784.html>
- 84 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* [Sea testigo del viaje de un calamar en la Base Nacional de Pesca en Altamar de Zhoushan. Más de 11,000 toneladas: su entrega de las profundidades marinas ha llegado], en inglés: https://news.hangzhou.com.cn/zjnews/content/2025-02/20/content_8864422.htm
- 85 ChinaNews (2024) *Zhejiang's Zhoushan Enhances "One Fish" Service to Drive Further Upgrades in Marine Fisheries* [Zhoushan, en Zhejiang, mejora el servicio "Un Pez" para impulsar nuevas mejoras en las pesquerías marinas].
- 86 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* [Sea testigo del viaje de un calamar en la Base Nacional de Pesca en Altamar de Zhoushan. Más de 11,000 toneladas: su entrega de las profundidades marinas ha llegado], en inglés:
- 87 Zhejiang Fishery Mutual Insurance Association (2023) *To accelerate the high-quality development of distant-water fisheries, Zhoushan has introduced a number of supportive policies!* [Para acelerar el desarrollo de alta calidad de las pesquerías de aguas distantes, Zhoushan ha introducido una serie de políticas de apoyo!], en inglés: <https://www.zfmi.com/zfmi/news/072ca0b8-5c0a-473d-9184-e3d7f559bb16.html>
- 88 *Ibid.*
- 89 Zhejiang Daily (2021) *Alleviating Corporate Financing Challenges: Even Squid Inventory in Putuo Can Secure Loans* [Aliviando los desafíos de financiamiento corporativo: Incluso el inventario de calamar puede garantizar préstamos en Putuo], en inglés: https://zjftu.org/page/zj_zgh/zj_xwzx/zj_xwzx_szyw/2021-02-09/47693790962238777.html
- 90 KATI, estadísticas comerciales de las importaciones de calamar de Corea (AGCODE 41311) en 2024: Importaciones totales de calamar (2024): USD 495.414.000 / Importaciones de calamar desde China (2024): USD 258.280.000. Consultado el 2 de febrero de 2026, www.kati.net/statistics/monthlyPerformanceByNationAndProduct.do
- 91 Korea Imported Food Information Maru, remesas de importación de calamar en 2024. Consultado el 2 de febrero de 2026, <https://impfood.mfds.go.kr/CFCC01Fo1/getList>
- 92 *Ibid.*
- 93 C4ADS (2025) *Pier Pressure: Distant water squid fleet shifts to Chile*. [Presión en los puertos: la flota potera de aguas distantes se desplaza hacia Chile], en inglés: <https://c4ads.org/commentary/pier-pressure/>
- 94 Rojas Vásquez, P., Gozzer-Wuest, R., Gomez-Oré, I., & Eyzaguirre, A. M. (2025). Artículo doctrinal: "Monitoreo satelital de embarcaciones poteras de aguas distantes que usan puertos peruanos: desafíos para la implementación del Decreto Supremo nº 014-2024-PRODUCE". Actualidad Jurídica Ambiental, n. 158. DOI: <https://doi.org/10.56398/ajacieda.00426>
- 95 C4ADS (2025) *Pier Pressure: Distant water squid fleet shifts to Chile*. [Presión en los puertos: la flota potera de aguas distantes se desplaza hacia Chile], en inglés: <https://c4ads.org/commentary/pier-pressure/>
- 96 Molinari, C. (2025) *Environmental NGO claims Chile is complicit in servicing increasing numbers of vessels linked to IUU fishing*, [ONG ambiental afirma que Chile es cómplice al prestar servicios a un número creciente de buques vinculados a la pesca INDNR] SeafoodSource, en inglés: <https://www.seafoodsource.com/news/environment-sustainability/environmental-ngo-claims-chile-is-complicit-in-servicing-increasing-numbers-of-iuu-vessels>
- 97 Chan, R. (2025) *Chinese Fishing Swarm Raises Alarm in South America*, [La marea de pesca china genera alarma en América del Sur]. Newsweek, en inglés: <https://www.newsweek.com/chinese-fishing-swarm-raises-alarm-south-america-10868668>
- 98 Embajada de China en Chile (2025) Comunicado de la Embajada de China en Chile, https://cl.china-embassy.gov.cn/esp/sgxw/202510/t20251010_11729475.htm
- 99 Molinari, C. (2025) *Chinese fishing fleet off Chilean coast sparks ire of local fishers*. [La flota pesquera china frente a la costa chilena despierta la ira de los pescadores locales]. SeafoodSource, en inglés: <https://www.seafoodsource.com/news/supply-trade/chinese-fishing-fleet-off-chilean-coast-sparks-ire-of-local-fishers>
- 100 EJF (2026) *Analysis of Global Fishing Watch vessel port entries into Chilean ports cross-referenced against EJF's database of vessels potentially engaging in IUU fishing and/or human rights abuses (Dataset from 2020 - 2025)*. [Análisis de los ingresos a puertos chilenos según Global Fishing Watch, cruzado con la base de datos de EJF sobre buques potencialmente involucrados en pesca INDNR y/o violaciones de derechos humanos (conjunto de datos 2020–2025)].
- 101 The Outlaw Ocean Project (2024) Base de datos *Bait-to-Plate*, en inglés: <https://b2p.theoutlawocean.com/>
- 102 Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) (2025). La Importancia Del Análisis Integral De Riesgo Previo Al Arribo A Puerto. <https://www.itfglobal.org/es/resources/explotacion-laboral-en-buques-de-pesca-en-aguas-distantes-registrados-en-la-orop-ps>
- 103 Torrico, G. (2021) *South America Plans Regional Response to China's Squid Fleet* [Sudamérica diseña una estrategia regional ante la presencia de la flota de calamar de China], The Maritime Executive, <https://maritime-executive.com/editorials/south-america-plans-regional-response-to-china-s-squid-fleet>
- 104 OROP-PS (2026) Registro de buques, <https://sprfmo.org/vessels>
- 105 Interpol (2021) *Strengthening Law Enforcement Cooperation Against Fisheries Crime*. [Fortalecimiento de la cooperación policial contra los delitos pesqueros], en inglés: <https://www.interpol.int/content/download/16314/file/INTERPOL%20ENS%20Fisheries%20Crime%20Prospectus%202021.pdf>
- 106 OROP-PS (2025) 13.ª reunión del Comité Científico – 8 a 13 de septiembre de 2025, Wellington, Nueva Zelanda, en inglés: <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>
- 107 Seto, K.L. et al., (10 de marzo de 2023) *Fishing through the cracks: The unregulated nature of global squid fisheries* [Pescar entre grietas: la naturaleza no regulada de las pesquerías mundiales de calamar], Science Advances, Volumen 9, Fascículo 10, <https://www.science.org/doi/10.1126/sciadv.add8125>
- 108 OROP-PS (2025) SC13 - SQ 06: *Update on the Stochastic Production model in Continuous Time (SPiCT) applied to Dosidicus gigas in the FAO area 87* [SC13 - SQ 06: Actualización del modelo estocástico de

- producción en tiempo continuo (SPiCT) aplicado a *Dosidicus gigas* en el área FAO 87, en inglés: <https://www.sprfmo.int/assets/Meetings/O2-SC/13th-SC-2025/Squid/SC13-SQ06-Update-of-the-SPiCT-applied-to-Dosidicus-gigas-in-FAO-area-87.pdf>
- 109 OROP-PS (2025) SC13 - Doc 20: *Annual Report of China to the Scientific Committee - Squid* [SC13 - Doc 20: Informe anual de China al Comité Científico - Calamar], en inglés: <https://www.sprfmo.int/assets/Meetings/O2-SC/13th-SC-2025/Plenary/SC13-Doc20-Annual-report-China-Squid.pdf>
- 110 OROP-PS (2025) SC13 - SQ 01: *Update on Squid Datasets held by the Secretariat* [SC13 - SQ 01: Actualización de los conjuntos de datos de calamar realizada por la Secretaría], en inglés: <https://www.sprfmo.int/assets/Meetings/O2-SC/13th-SC-2025/Squid/SC13-SQ01-SEC-Update-of-Squid-Datasets-held-by-the-Secretariat.pdf>
- 111 Xin, W. (8 de septiembre de 2025) *Intl cooperation sought to protect jumbo squid* [Se solicita cooperación internacional para proteger al calamar gigante]. China Daily, en inglés: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202509/08/WS68be2bc8a3108622abc9f551.html>
- 112 Monterey Bay Aquarium Research Institute (MBARI) (2007) *Humboldt squid on the move* [El calamar de Humboldt en movimiento], en inglés: <https://www.mbari.org/news/humboldt-squid-on-the-move/>
- 113 Frawley, T.H. et al. (18 de julio de 2019) *Impacts of a shift to a warm-water regime in the Gulf of California on jumbo squid (Dosidicus gigas)* [Impactos del cambio hacia un régimen de aguas cálidas en el Golfo de California sobre el calamar gigante (*Dosidicus gigas*)]. *ICES Journal of Marine Science*, Volumen 76, Fascículo 7, diciembre de 2019, en inglés: <https://academic.oup.com/icesjms/article/76/7/2413/5533276>
- 114 Frawley, T.H. et al. (14 de marzo de 2019) *Heterogeneous perceptions of social-ecological change among small-scale fishermen in the Central Gulf of California: Implications for adaptive response* [Percepciones heterogéneas del cambio socioecológico entre pescadores de pequeña escala en el Golfo de California central: implicancias para la respuesta adaptativa]. *Front. Mar. Sci.* Volumen 6 - 2019, en inglés: <https://www.frontiersin.org/journals/marine-science/articles/10.3389/fmars.2019.00078/full>
- 115 Rosa, R. et al. (2008) *Synergistic effects of climate-related variables suggest future physiological impairment in a top ocean predator*. [Efectos sinérgicos de variables relacionadas con el clima sugieren un deterioro fisiológico futuro en un depredador oceánico de nivel superior]. *Proc Natl Acad Sci USA*. 30 de diciembre, en inglés: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/19075232/>
- 116 Ibanez, C.M. et al. (2015) *The biology and ecology of the jumbo squid Dosidicus gigas (Cephalopoda) in Chilean waters: a review* [Biología y ecología del calamar *Dosidicus gigas* (Cephalopoda) en aguas chilenas: una revisión], en inglés: <https://www.lajar.cl/index.php/rlajar/article/view/vol43-issue3-fulltext-2/251>
- 117 Frawley, T.H. et al. (18 de julio de 2019) *Impacts of a shift to a warm-water regime in the Gulf of California on jumbo squid (Dosidicus gigas)* [Impactos del cambio hacia un régimen de aguas cálidas en el Golfo de California sobre el calamar gigante (*Dosidicus gigas*)]. *ICES Journal of Marine Science*, Volumen 76, Fascículo 7, diciembre de 2019, en inglés: <https://academic.oup.com/icesjms/article/76/7/2413/5533276>
- 118 Molinari, C. (5 de diciembre de 2024) *Peru's giant squid fishery facing "worst crisis in history"* [La pesquería peruana de calamar gigante enfrenta la "peor crisis de su historia"]. *SeafoodSource*, en inglés: <https://www.seafoodsource.com/news/supply-trade/peru-s-giant-squid-fishery-facing-worst-crisis-in-history>
- 119 Guide to Frozen Foods (2025) *Peruvian squid exports to China surge twelvefold as Asian demand fuels robust industry recovery* [Las exportaciones peruanas de calamar a China se multiplican por doce ante una fuerte demanda asiática que impulsa la recuperación del sector]. <https://news.foodmate.net/2025/10/727264.html>
- 120 EJF (2025) *Bright lights, dim prospects: The urgent need to address unregulated squid fishing in the Southwest Atlantic to avert a looming environmental crisis*. [Luces brillantes, perspectivas sombrías: la urgente necesidad de abordar la pesca no regulada de calamar en el Atlántico Sudoeste para evitar una crisis ambiental inminente]. <https://ejfoundation.org/reports/bright-lights-dim-prospects-southwest-atlantic-squid>
- 121 Frawley, T.H. et al. (18 de julio de 2019) *Impacts of a shift to a warm-water regime in the Gulf of California on jumbo squid (Dosidicus gigas)* [Impactos del cambio hacia un régimen de aguas cálidas en el Golfo de California sobre el calamar gigante (*Dosidicus gigas*)]. *ICES Journal of Marine Science*, Volumen 76, Fascículo 7, diciembre de 2019, en inglés: <https://academic.oup.com/icesjms/article/76/7/2413/5533276>
- 122 Center for Animal Law Studies (8 de junio de 2023) *Unregulated fishing explodes, spells doom for jumbo flying squids in the absence of real change* [La pesca no regulada se dispara y augura la ruina del calamar gigante volador en ausencia de cambios reales]. *Lewis & Clark Law School*, en inglés: <https://law.lclark.edu/live/news/51304-unregulated-fishing-explodes-spells-doom-for-jumbo>
- 123 Perez-Puig, H. et al. (8 de octubre de 2024) *The departure of sperm whales (Physeter macrocephalus) in response to the declining jumbo squid (Dosidicus gigas) population in the central portion of the Gulf of California* [La partida de los cachalotes (*Physeter macrocephalus*) en respuesta a la disminución de la población de calamar gigante (*Dosidicus gigas*) en la parte central del Golfo de California], en inglés: <https://peerj.com/articles/18117/>
- 124 Coll, M. et al. (15 de octubre de 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* [Evaluación de la posición trófica y del papel ecológico de los calamares en los ecosistemas marinos mediante modelos de redes tróficas. Investigación sobre las profundidades marinas, parte II: Estudios temáticos sobre oceanografía]. Volumen 95, en inglés: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967064512001609>
- 125 Coll, M. et al. (15 de octubre de 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* [Evaluación de la posición trófica y del papel ecológico de los calamares en los ecosistemas marinos mediante modelos de redes tróficas. Investigación sobre las profundidades marinas, parte II: Estudios temáticos sobre oceanografía]. Volumen 95, en inglés: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967064512001609>
- 126 Xin, W. (8 de septiembre de 2025) *Intl cooperation sought to protect jumbo squid* [Se solicita cooperación internacional para proteger al calamar gigante]. China Daily, en inglés: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202509/08/WS68be2bc8a3108622abc9f551.html>
- 127 Global Fishing Watch (2021) *Situation Report: Southeast Pacific Distant Water Squid Fleet*. [Informe de situación: flota potera de pesca en aguas distantes en el Pacífico Sudoriental]. Septiembre de 2021, GFW, en inglés: <https://globalfishingwatch.org/wp-content/uploads/GFW-2021-FA-SQUID-SEPTEMBER2021.pdf>
- 128 Oceana (2023) *China engages in fishing ban PR stunt*. [China recurre a una maniobra de relaciones públicas frente a la prohibición de pesca]. En inglés: <https://oceana.org/press-releases/china-engages-in-fishing-ban-pr-stunt/>
- 129 Davidson, H. (10 de agosto de 2023) *China's moratoriums on fishing do 'nothing to protect squid'* [Las moratorias pesqueras de China "no protegen al calamar en absoluto"] *The Guardian*, en inglés: <https://www.theguardian.com/environment/2023/aug/10/china-moratoriums-on-fishing-do-nothing-to-protect-squid>
- 130 Davidson, H. (10 de agosto de 2023) *China's moratoriums on fishing do 'nothing to protect squid'* [Las moratorias pesqueras de China "no protegen al calamar en absoluto"] *The Guardian*, en inglés: <https://www.theguardian.com/environment/2023/aug/10/china-moratoriums-on-fishing-do-nothing-to-protect-squid>
- 131 OROP-PS (2024) CMM 18-2025: *Conservation and Management Measure on the Management of the Jumbo Flying Squid Fishery* [CMM 18-2025: Medida de conservación y ordenación sobre la gestión de la pesquería del calamar gigante volador], en inglés: <https://www.sprfmo.int/assets/Fisheries/Conservation-and-Management-Measures/2025-CMMs/CMM-18-2025-Squid.pdf>
- 132 Molinari, C. (14 de octubre de 2025) *Chinese fishing fleet off Chilean coast sparks ire of local fishers*. [La flota pesquera china frente a la costa chilena despierta la ira de los pescadores locales]. *SeafoodSource*, en inglés: <https://www.seafoodsource.com/news/supply-trade/chinese-fishing-fleet-off-chilean-coast-sparks-ire-of-local-fishers>
- 133 Molinari, C. (14 de octubre de 2025) *Chinese fishing fleet off Chilean coast sparks ire of local fishers*. [La flota pesquera china frente a la costa chilena despierta la ira de los pescadores locales]. *SeafoodSource*, en inglés: <https://www.seafoodsource.com/news/supply-trade/chinese-fishing-fleet-off-chilean-coast-sparks-ire-of-local-fishers>
- 134 Collins, D. (25 de agosto de 2020) *"Its terrifying": can anyone stop China's vast armada of fishing boats?* ["Es aterrador": ¿puede alguien detener la vasta armada pesquera de China?] *The Guardian*, en inglés: <https://www.theguardian.com/environment/2020/aug/25/can-anyone-stop-china-vast-armada-of-fishing-boats-galapagos-ecuador>
- 135 Collins, D. (21 de octubre de 2020) *Cat and mouse on the high seas: on the trail of China's vast squid fleet* [El juego del gato y el ratón en altamar:

- tras la pista de la inmensa flota potera de China]. The Guardian, en inglés: <https://www.theguardian.com/environment/2020/oct/21/china-squid-fleet-peru-coastguard-fishing>
- 136 Molinari, C. (14 de octubre de 2025) *Chinese fishing fleet off Chilean coast sparks ire of local fishers*. [La flota pesquera china frente a la costa chilena despierta la ira de los pescadores locales]. SeafoodSource, en inglés: <https://www.seafoodsource.com/news/supply-trade/chinese-fishing-fleet-off-chilean-coast-sparks-ire-of-local-fishers>
- 137 Gestion (8 de febrero de 2025) *Pesqueros chinos evitan el control satelital peruano y se refugian en Chile*. https://gestion.pe/peru/pesqueros-chinos-evitan-el-control-satelital-peruano-y-se-refugian-en-chile-calamasur-noticia/#google_vignette
- 138 Zhang, X. (2024) *Strategic Enhancement and Differential Governance: China's Partnership Diplomacy in Latin America* [Mejora Estratégica y Gobernanza Diferencial: Diplomacia de Asociación de China en América Latina]. SciELO, En inglés: https://www.scielo.sa.cr/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2215-45822024000200054
- 139 Carrere, M. *Peru's ports allow entry of Chinese ships tied to illegal fishing & forced labour* [Los puertos de Perú permiten el ingreso de buques chinos vinculados a pesca ilegal y trabajo forzoso] Mongabay, en inglés: <https://news.mongabay.com/2023/12/perus-ports-allow-entry-of-chinese-ships-tied-to-illegal-fishing-forced-labor/>
- 140 Illueca, A. (4 de diciembre de 2025) *China and LAC at Odds: Blue Diplomacy in the Era of IUU Fishing* [China y ALC en tensión: diplomacia azul en la era de la pesca INDNR]. China Global South, en inglés: <https://chinaglobalsouth.com/analysis/china-lac-climate-diplomacy-iuu-fishingtensions/>
- 141 Aquino, M. (12 de noviembre de 2024) *Exclusive: Peru and China to sign strengthened free-trade agreement in Xi's APEC visit* [Exclusiva: Perú y China firmarán un acuerdo de libre comercio reforzado durante la visita de Xi al Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico], Reuters, en inglés: <https://www.reuters.com/world/peru-china-sign-strengthened-free-trade-agreement-xis-apec-visit-2024-11-08/>
- 142 Dialogue Earth. (12 de marzo de 2024). *Cobre, pragmatismo y ambiente: la historia de las relaciones Chile-China*. <https://dialogue.earth/es/negocios/390865-cobre-pragmatismo-y-ambiente-la-historia-de-las-relaciones-chile-china/>
- 143 Fundacion Andres Bello (13 de octubre de 2025) *Pescadores chilenos denuncian flotas chinas y sobrepesca en el Pacifico*. <https://www.fundacionandresbello.org/noticias/chile-%f0%9f%87%a8%f0%9f%87%b1/pescadores-chilenos-denuncian-flotas-chinas-y-sobrepesca-en-el-pacifico/>
- 144 Exitosa Noticias (13 de octubre de 2024) *Marcha marítima en Piura: Pescadores artesanales de Paita protestan por ingreso de barcos chinos y escasez de pota*. <https://www.exitosanoticias.pe/exitosa-peru/marcha-maritima-piura-pescadores-artesanales-paita-protestan-ingreso-barcos-chinos-escasez-pota-n136888>
- 145 Molinari, C. (19 de mayo de 2025) *China's distant-water fleet turns toward Chilean ports after Peruvian crackdown of IUU fishing* [La flota china de pesca en aguas distantes se orienta hacia puertos chilenos tras la ofensiva peruana contra la pesca INDNR]. SeafoodSource, en inglés: <https://www.seafoodsource.com/news/supply-trade/china-s-distant-water-fleet-turns-toward-chilean-ports-after-peruvian-crackdown-of-iuu-fishing>
- 146 OROP-PS (2026) *About the SPRFMO* [Acerca de la OROP-PS], en inglés: <https://www.sprfmo.int/about>
- 147 FAO (2026) *Comisión de Pesquerías del Atlántico Norte*, <https://www.fao.org/fishery/en/organization/rfb/npfc>
- 148 Prairie, E. (20 de junio de 2022) *RFMOs' consensus-base decision-making system failing to provide sustainable fisheries management* [El sistema de toma de decisiones por consenso de las OROP no logra garantizar una gestión pesquera sostenible] Seafood Source, en inglés: <https://www.seafoodsource.com/news/environment-sustainability/rfmos-consensus-based-decision-making-system-failing-to-provide-sustainable-fisheries-management>
- 149 Greenpeace (2024) *Un-tangled: How the Global Ocean Treaty Can Help Repair High Seas Management*, [Cómo el Tratado Global sobre los Océanos puede contribuir a mejorar la gestión de la alta mar], en inglés: <https://www.greenpeace.org/static/planet4-international-stateless/2024/06/43f396d8-untangled-rfmo-report.pdf>
- 150 OROP-PS, MCO 18-2020 (2020): *Conservation and Management Measure on the Management of the Jumbo Flying Squid Fishery*, [Medida de conservación y ordenación sobre la gestión de la pesquería del calamar gigante (*Dosidicus gigas*)], en inglés: <https://www.sprfmo.int/assets/Fisheries/Conservation-and-Management-Measures/2021-CMMs/CMM-18-2020-Squid-Consequential-12Mar2021.pdf>
- 151 OROP-PS, MCO 18-2020 (2020): *Conservation and Management Measure on the Management of the Jumbo Flying Squid Fishery*, [Medida de conservación y ordenación sobre la gestión de la pesquería del calamar gigante (*Dosidicus gigas*)], en inglés: <https://www.sprfmo.int/assets/Fisheries/Conservation-and-Management-Measures/2021-CMMs/CMM-18-2020-Squid-Consequential-12Mar2021.pdf>
- 152 OROP-PS, MCO 18-2023 (2023): *Conservation and Management Measure on the Management of the Jumbo Flying Squid Fishery*, [Medida de conservación y ordenación sobre la gestión de la pesquería del calamar gigante (*Dosidicus gigas*)], en inglés: https://www.sprfmo.int/assets/Fisheries/Conservation-and-Management-Measures/2023-CMMs/CMM-18-2023-Squid_29Mar23.pdf
- 153 <https://www.voanews.com/a/chinas-distant-waters-fleet-raises-overfishing-concerns/6244119.html>
- 154 OROP-PS (2025) *SPRFMO Conservation and Management Measures*, [Medidas de conservación y ordenación de la OROP-PS], en inglés: <https://www.sprfmo.int/fisheries/conservation-and-management-measures>
- 155 Godfrey, M. (28th October 2025) *UK-Argentina territorial dispute blocking progress on establishing a Southwest Atlantic RFMO*, [La disputa territorial entre el Reino Unido y la Argentina bloquea el proceso de creación de una OROP del Atlántico Sudoccidental] Seafood Source, en inglés: <https://www.seafoodsource.com/news/environment-sustainability/uk-argentina-territorial-dispute-blocking-progress-on-a-southwest-atlantic-rfmo>
- 156 Ministerio de Agricultura y Asuntos Rurales (2019): *Improve Compliance with International Tuna Management Measures* [Mejorar el cumplimiento de las medidas internacionales de ordenación del atún] en inglés: <https://faolex.fao.org/docs/pdf/chn201047.pdf>
- 157 Aviso del Ministerio de Agricultura y Asuntos Rurales (2024) sobre la emisión de los puntos clave de cumplimiento para las pesquerías de atún del Pacífico Oriental (edición 2024), https://www.moa.gov.cn/govpublic/YYJ/202411/t20241114_6466271.htm
- 158 NOAA (2023) *2023 Shark Finning Report*, [Informe de NOAA de 2023 sobre el aleteo de tiburones], en inglés: <https://www.fisheries.noaa.gov/s3/2024-02/2023-Shark-Finling-Report-Congress-with-Appendix.pdf>
- 159 CIAT (2023) *Resolución C-23-07- Conservation Measures for the Protection and Sustainable Management of Sharks* [Medidas de conservación para la protección y la ordenación sostenible de los tiburones], en inglés: https://www.iattc.org/GetAttachment/6e08563b-454c-4df2-961b-ob9ffef04fcd/C-23-07_Sharks%E2%80%9393consolidates-and-replaces-C-05-03,-C-16-04,-and-C-16-05.pdf
- 160 WCPFC, MCO (2024) *2024-07-Conservation and Management Measure for Protection of Cetaceans from Purse Seine and Longline Fishing Operations* [Medida de conservación y ordenación para la protección de los cetáceos frente a las operaciones de pesca con redes de cerco y palangre], en inglés: <https://cmm.wcpfc.int/measure/cmm-2024-07>
- 161 OROP-PS, MCO 02-2025: *Conservation and Management Measure on Standards for the Collection, Reporting, Verification and Exchange of Data* [Medida de conservación y ordenación sobre las normas para la recopilación, notificación, verificación e intercambio de datos], en inglés: <https://www.sprfmo.int/assets/Fisheries/Conservation-and-Management-Measures/2025-CMMs/CMM-02-2025-Data-Standards.pdf>
- 162 OROP-PS (2022) *Convención sobre la Conservación y la Ordenación de los Recursos Pesqueros de Alta Mar en el Océano Pacífico Sur*, <https://www.sprfmo.int/assets/Basic-Documents/Convention-and-Final-Act/OROP-PS-Convention-2023-update-12May2023.pdf>
- 163 OROP-PS (2022) *Convención sobre la Conservación y la Ordenación de los Recursos Pesqueros de Alta Mar en el Océano Pacífico Sur*, <https://www.sprfmo.int/assets/Basic-Documents/Convention-and-Final-Act/OROP-PS-Convention-2023-update-12May2023.pdf>
- 164 Ministerio de Agricultura y Asuntos Rurales (2020) *Regulations on the Management of Distant-Water Fisheries 39(9)*, https://www.moj.gov.cn/pub/sfbgw/flfggz/flfggzbmzg/202101/t20210105_146468.html
- 165 OROP-PS, MCO 19-2021(2021): *Conservation and Management Measure for the Marking and Identification of Fishing Vessels* [Medida de Conservación y Gestión sobre el Marcado e Identificación de Buques Pesqueros], en inglés: <https://www.sprfmo.int/assets/Fisheries/Conservation-and-Management-Measures/2024-CMMs/CMM-19-2021-Vessel-Markings-1Mar2024-consequential.pdf>
- 166 OROP-PS, MCO 04-2025 (2025): *Conservation and Management Measure Establishing a List of Vessels Presumed to Have Carried Out Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing Activities in the OROP-PS Convention Area* [Medida de Conservación y Gestión por la que se Establece una

- Lista de Buques Presuntamente Involucrados en Actividades de Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada en el Área de la Convención de la OROP-PS], en inglés: <https://www.sprfmo.int/assets/Fisheries/Conservation-and-Management-Measures/2025-CMMs/CMM-04-2025-IUU-Vessel-List-.pdf>
- 167 Organización Internacional del Trabajo (OIT) Programa de Acción Especial para Combatir el Trabajo Forzoso (SAP-FL) (2012) Indicadores del trabajo forzoso de la OIT, <https://www.ilo.org/es/publications/indicadores-del-trabajo-forzoso-de-la-oit?utm>
- 168 OROP-PS (2024) Decisión 18-2024: *Labour Standards on Fishing Vessels in the OROP-PS Convention Area* [Decisión 18-2024: Normas Laborales en Buques Pesqueros en el Área de la Convención de la OROP-PS], en inglés: <https://www.sprfmo.int/assets/Basic-Documents/Convention-and-Final-Act/Article-16-Decisions/Decision-18-2024-Labour-Standards-in-OROP-PS-1Mar2024.pdf>
- 169 ITF (2025) Explotación laboral en buques de pesca en aguas distantes registrados en la OROP-PS: La importancia del análisis integral de riesgo previo al arribo a puerto, <https://www.itfglobal.org/es/recursos/explotacion-laboral-en-buques-de-pesca-en-aguas-distantes-registrados-en-la-orop-ps?utm>
- 170 The Outlaw Ocean Project (2024) *China: The Superpower of Seafood* [La superpotencia de los productos del mar], en inglés: <https://theoutlawocean.com/investigations/china-the-superpower-of-seafood/findings/>
- 171 ITF (2025) Explotación laboral en buques de pesca en aguas distantes registrados en la OROP-PS: La importancia del análisis integral de riesgo previo al arribo a puerto, <https://www.itfglobal.org/es/recursos/explotacion-laboral-en-buques-de-pesca-en-aguas-distantes-registrados-en-la-orop-ps?utm>
- 172 ITF (2025) Explotación laboral en buques de pesca en aguas distantes registrados en la OROP-PS: La importancia del análisis integral de riesgo previo al arribo a puerto, <https://www.itfglobal.org/es/recursos/explotacion-laboral-en-buques-de-pesca-en-aguas-distantes-registrados-en-la-orop-ps?utm>
- 173 FMI. (2025). *Squid market size and share forecast outlook 2025 to 2035*. [Previsión del tamaño y la cuota de mercado del calamar para el período 2025–2035]. <https://www.futuremarketinsights.com/reports/squid-market>
- 174 UN Comtrade (2025) Trade analysis of global squid and cuttlefish imports [Análisis comercial de las importaciones mundiales de calamares y sepias], en inglés: <https://comtrade.un.org/>
- 175 Weng Qingqing (2021) Shareholding reform of two DWF companies in Zhoushan [Reforma de la tenencia accionaria de dos empresas de pesca de altura en Zhoushan], en inglés: https://dhnews.zjol.com.cn/xinwenzonglan/zhoushanxinwen/202103/t20210308_3771069.shtml
- 176 EJF (2022) Murky waters: Analysis of the regulatory framework governing the distant water fishing fleet of the People's Republic of China [Aguas turbias: Análisis del marco regulatorio que rige la flota pesquera de altura de la República Popular China], en inglés: <https://ejfoundation.org/resources/downloads/EJF-Murky-Waters-2022.pdf>
- 177 *Ibid.*
- 178 Asociación de Pesquería de Altura de Zhoushan (2019) Introduction to Zhoushan Distant Water Squid Professional Cooperative [Introducción a la Cooperativa Profesional de Calamar de Altura de Zhoushan], en chino: <http://www.zsdwf.com/shownews.asp?newsid=982>
- 179 *Ibid.*
- 180 Asociación de Pesquería de Altura de Zhoushan (2021) Ningbo Haishangxian has once again secured a substantial order for 43,500 tonnes of whole squid from Peru, signalling yet another upturn in the domestic squid market [Ningbo Haishangxian ha asegurado una vez más un pedido sustancial de 43.500 toneladas de calamar entero de Perú, lo que indica un nuevo repunte en el mercado nacional de calamar], en chino: <http://www.zsdwf.com/shownews.asp?newsid=1108>
- 181 Pesquerías en el Extranjero de CNFC (2025) Informe Anual 2024, https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=000798&id=10908460
- 182 *Ibid.*
- 183 BBC (2016) *Argentina sinks Chinese fishing boat Lu Yan Yuan Yu 010*, [Argentina hunde el barco pesquero chino Lu Yan Yuan Yu 010], en inglés: <https://www.bbc.co.uk/news/world-latin-america-35815444>
- 184 China International Capital Corporation Limited (2023) CNFC completes major asset restructuring, further establishing its “flagship platform” in the fisheries sector, [CNFC completa una importante reestructuración de activos y consolida su “plataforma insignia” en el sector pesquero]. https://www.cicc.com/news/details311_118768.html
- 185 CNFC (2023) Informe del asesor financiero independiente de China International Capital Corporation Limited sobre la adquisición significativa de activos y transacción con parte vinculada de CNFC.
- 186 *Ibid.*
- 187 *Ibid.*
- 188 TradeData Pro (2026) Plataforma de TradeData Pro, <https://tradedata.pro/>
- 189 Coalición para la Transparencia de la Pesca (2024) Carta Mundial para la Transparencia de la Pesca, en inglés: <https://fisheriestransparency.net/wp-content/uploads/2024/10/Coalition-for-Fisheries-Transparency-Global-Charter-2024-EN.pdf>
- 190 High Seas Alliance (2023) Tratado de Alta Mar - Preguntas frecuentes, <https://highseasalliance.org/wp-content/uploads/2024/05/High-Seas-Treaty-FAQs-Spanish.pdf>
- 191 OROP-PS (2026) 14.ª reunión de la Comisión de la OROP-PS (COMM14) (COMM14), en inglés: <https://www.sprfmo.int/meetings/comm/14th-commission-meeting>
- 192 WCFPC (2024) *Conservation and Management Measure for Crew Labour Standards (CMM 2024-04)*, [Medida de conservación y ordenación sobre normas laborales de la tripulación (CMM 2024-04)], en inglés: https://cmm.wcpfc.int/sites/default/files/cmm_attachments/Att%2020_CMM%202024-04%20Crew%20Labour%20Standards%20CMM.pdf?_dl=1
- 193 OIT (2026) C29 - Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930, 1930 (N.º 29), https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=1000:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID,P12100_LANG_CODE:312174,es:NO
- 194 OIT (2026) C87 - Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (N.º 87), https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C087
- 195 OIT (2026) C98 - Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (N.º 98), https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C098
- 196 Starboard (2026) Starboard Maritime Intelligence, <https://www.starboardintelligence.com/>
- 197 Ministerio de Agricultura y Asuntos Rurales de la República Popular China (2024) Boletín n.º 844 – Lista de buques autorizados para la pesca en altamar. <http://www.moa.gov.cn/nybggb/2024/202412/202412/P020241224520536109636.pdf>
- 198 The Outlaw Ocean Project (2024) Base de datos *Bait-to-Plate*, en inglés: <https://b2p.theoutlawocean.com/>
- 199 OROP-PS (2026) Registro de buques, <https://sprfmo.org/vessels>
- 200 C4ADS (2025) *Pier Pressure: Distant water squid fleet shifts to Chile*. [Presión en los puertos: la flota potera de aguas distantes se desplaza hacia Chile], en inglés: <https://c4ads.org/commentary/pier-pressure/>
- 201 EJF (2026) Información obtenida de fuente confidencial.
- 202 FAO (2026) Pacífico Sudoriental (Zona principal de pesca 87), en inglés: <https://www.fao.org/fishery/es/area/fao:87/en>
- 203 *Ibid.*
- 204 IHS (2026) *Maritime Portal ownership information* [Información sobre la propiedad en el Portal Marítimo].
- 205 High Seas Alliance (2026) Tabla de progreso de firma y ratificación, en inglés: <https://highseasalliance.org/treaty-ratification/table-of-countries/>
- 206 OIT (2026) Ratificaciones del Convenio sobre el Trabajo en la Pesca, 2007 (núm. 188), en inglés: https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312333
- 207 OMI (2026) Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 para mejorar la seguridad pesquera, <https://www.imo.org/es/mediacentre/hottopics/pages/capetownagreementforfishing.aspx>
- 208 FAO (2026) Partes en el AMERP, <https://www.fao.org/port-state-measures/background/parties-psma/es/>
- 209 OMC (2026) Miembros que han presentado su instrumento de aceptación del Acuerdo sobre Subvenciones a la Pesca, https://www.wto.org/spanish/tratop_s/rulesneg_s/fish_s/fish_acceptances_s.htm

“Por lo general tomábamos las aletas y la carne, pero no todas [...] [La captura de tiburones] ocurría con mucha frecuencia. Cada vez que pescábamos, siempre había tiburones [...] [La tripulación china] los cortaba en pedazos, los dividíamos y luego arrojábamos los cuerpos. Hacíamos sopa con ellos”.

Entrevista a un pescador indonesio que trabajaba en un buque potero chino, septiembre de 2022

“EJF: ¿Quién cortaba las aletas? Pescador: Los chinos. EJF: ¿Los tripulantes? Pescador: Los tripulantes, el contraataque [...] Todos”.

Entrevista a un pescador indonesio que trabajaba en un buque potero chino, julio de 2022



“Dependía de quién las arponeaba [a las focas]. Normalmente nos movíamos a una nueva ubicación después de pescar durante tres días, ¿sabes? A veces, en la parte trasera del buque había focas. Por lo general eran los chinos quienes las capturaban, probablemente cinco o seis personas. Cuando atrapaban una, era bastante pesada para levantarla, ¿verdad? A veces les pedían a los indonesios que la jalaran para subirla a bordo”.

Entrevista a un pescador indonesio que trabajaba en un buque potero chino, junio de 2025

“[El abuso físico] ocurre con frecuencia. El contraataque tenía el control de los tripulantes. Cuando alguno no era disciplinado durante el trabajo o cometía un error, era golpeado”.

Entrevista a un pescador indonesio que trabajaba en un buque potero chino, mayo de 2024

Environmental Justice Foundation (EJF)
Gensurco House, 3-5 Spafeld 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

