

## Panamá presta bandera a los pesqueros más depredadores

Por Daniel Molina Alarco

Cuando la flota pesquera china fue descubierta cerca de las islas Galápagos en Ecuador, ecosistema de algunas de las especies más amenazadas del mundo, sus cerca de 250 barcos no tenían todos bandera china. En algunos ondeaba la bandera de [Panamá](#).

Eso era posible por una vieja práctica marítima conocida como banderas de conveniencia. Antes usadas principalmente para evadir impuestos, las banderas de conveniencia ahora [brindan una fachada](#) y facilitan las prácticas de pesca ilegal, no declarada y no regulada (INDNR), como los transbordos y el [blanqueo de pesca](#) de barcos con los transpondedores apagados.

La Marina ecuatoriana [anunció](#) que identificó la flota china el 16 de julio de 2020. Los barcos que ondeaban banderas panameñas descargaban pesca en los puertos e izaban a cambio de [combustible y suministros](#). Conocidos como buques frigoríficos, estos barcos de carga refrigerados reciben toneladas de pescado y muchas veces lo procesan y empacan a bordo, lo que facilita la mezcla de pescado legal con el ilegal, según Global Fishing Watch, que monitorea la actividad pesquera.

Usados por la flota china de pesca en aguas distantes, el sistema de pesca —llamado transbordo— permite a los barcos mantenerse en el mar [por meses](#) e incluso años, saqueando las aguas. Con sus operaciones lejos de cualquier autoridad, las flotas que dependen del transbordo también son escenario de algunos de los [peores abusos laborales](#).

# Buques 'frigoríficos' se benefician de las banderas de conveniencia de Panamá

El sistema de transbordo le permite a la flota china de pesca en aguas profundas permanecer durante largos periodos en el mar. El elemento clave de este sistema son los buques "frigoríficos", los cuales transportan el botín de pesca hasta tierra firme y reciben suministros. Panamá ha sido criticado por prestar su bandera a este tipo de buques de apoyo, que facilitan la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR).



**2. Las banderas de conveniencia** permiten el anonimato, posibilitan la evasión de impuestos y permiten tener menos regulaciones.

**3. La bandera de conveniencia de Panamá** ha ondeado en buques frigoríficos y en otros barcos de apoyo utilizados por la flota pesquera china.

**1. Cambiar el registro de un barco**, y por lo tanto su bandera, es relativamente fácil.

**4. Entre 2019 y 2021, 13 buques frigoríficos de bandera panameña** fueron sorprendidos realizando transbordos sin declarar que lo estaban haciendo.

**1. El barco pesca** hasta que su bodega está repleta.

**2. El buque frigorífico se encuentra con el barco.**

**3. El botín de pesca es transferido** en el mar.

**4. El frigorífico se dirige al puerto.**

## Bandera de conveniencia

El pequeño país centroamericano de Panamá tiene la mayor flota de buques mercantes del globo. En 2021, el registro del país contaba 7.980 barcos, que equivalían a un ocho por ciento de la flota global, según un [informe de las Naciones Unidas](#) sobre transporte marítimo.

Panamá es atractivo para los dueños de barcos por su [registro abierto](#), que genera bajo costo, permite la inscripción de personas de cualquier nacionalidad e impone pocas barreras a la edad del barco. Los ingresos de los barcos con bandera panameña están exentos de impuestos.

Los barcos también pueden estar registrados a nombre de firmas panameñas, lo que brinda anonimato a los dueños de barcos. Esto puede permitirles evadir sanciones, pues las flotas pueden estar registradas con múltiples empresas, una práctica conocida como “barcos asociados”.

El registro es lucrativo para Panamá, pues le genera entre [US\\$125 y US\\$150 millones anuales](#) en servicios e impuestos. Los registros por sí solos generaron cerca de [US\\$87,3 millones](#) al país en 2021.

El Sindicato de Trabajadores del Transporte ha acusado las políticas de banderas de Panamá de proteger a barcos que cometen [abusos laborales](#). También se ha vinculado barcos con bandera panameña a desastres ambientales, como el barco de carga griego con [un enorme derrame de petróleo](#). El [hundimiento](#) en marzo de este año de un barco con bandera panameña que llevaba miles de autos de lujo y toneladas de combustible generó temor por los [contaminantes](#) que podrían afectar la vida marina y derramarse al océano.

En 2019, la Unión Europea (EU) [dio](#) a Panama una “tarjeta amarilla” —o advertencia—, que lo identificaba como país no cooperador en la lucha contra la pesca INDNR.

La comisión responsable de emitir la advertencia declaró en un comunicado que había detectado “serias deficiencias en los mecanismos establecidos por el país para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones internacionales como estado bandera”.

El pequeño país no está en capacidad de supervisar el colosal número de barcos con bandera, señaló José María Lezcano, experto en derecho marítimo.

“Tenemos recursos limitados y no tenemos esa capacidad de inspección”, como le comentó a InSight Crime.

Hay poca voluntad política para crear retenes extra en el sistema, dado que los dueños de barcos pueden recurrir a otros países, como Liberia, en el oeste de África, cuyas regulaciones son aún más laxas.

También se ha descubierto [corrupción](#) rampante en la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), el ente gubernamental que expide las licencias a los barcos.

## La ruta de la seda

Hace un siglo, cuando Estados Unidos controlaba el Canal de Panamá, los barcos de propiedad de estadounidenses fueron los primeros barcos extranjeros en registrarse con la bandera de Panamá. Más recientemente, han predominado barcos de procedencia asiática.

Según un [estudio](#) de 2018, casi la mitad de los barcos en el registro panameño eran de propiedad japonesa. Cerca del nueve por ciento tenían dueños chinos.

En 2018, Panamá [llegó a un acuerdo marítimo](#) con China, por medio del cual se le otorgaba un estatus de nación privilegiada y se le daban beneficios a los dueños de barcos registrados con la bandera de Panamá. El año pasado, Panamá y China firmaron [un nuevo acuerdo](#) que incluía una cláusula que concedía “acceso libre e irrestricto para los barcos con bandera panameña para el tráfico de carga hacia y desde China”.

InSight Crime preguntó a la AMP si se había registrado un incremento de las matrículas chinas desde la entrada en vigor de estos acuerdos, pero no recibió respuesta.

La flota china de pesca en aguas remotas ha estado envuelta en el secreto desde hace mucho.

China es el mayor consumidor de pescado del mundo. Un estudio de la Universidad de Estocolmo, Suecia, halló que para 2030, [ese país necesitará entre 6 y 18 millones de toneladas](#) anuales de pescado adicional para abastecer la creciente demanda.

China también supera de lejos al resto del mundo en [exportación de pescado y pesca silvestre](#), según la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. En 2018, la pesca de peces salvajes por parte de China fue de 12,7 millones de toneladas, un 15 por ciento del total global.

Investigadores del Instituto de Desarrollo en Altamar (Overseas Development Institute), centro de pensamiento con sede en Londres, estimó recientemente que el tamaño de la flota china de pesca en aguas remotas se acercaba a los 17.000 barcos. Según [el estudio](#), que analizaba numerosas series de datos de transpondedores, publicado en junio de 2020, unos 1.000 barcos que operaban en la flota tenían bandera de otros países.

De ellos, 52 tenían estandarte panameño, más que cualquier otro país latinoamericano, y sobre ocho de ellos recaían sospechas de participación en pesca INDNR.

“En este subgrupo de barcos que había en las listas negras, vimos un aumento importante en la proporción de banderas de conveniencia”, como observó Miren Gutiérrez, una de las autoras del estudio, en conversación con InSight Crime.

En el puesto de vigilancia en el Pacífico

Cuando los funcionarios ecuatorianos anunciaron que había [barcos de bandera panameña](#) entre la [gigantesca flota cerca de las Galápagos](#), la Autoridad de Recursos Acuáticos de Panamá

(ARAP), organismo responsable de supervisar la flota panameña, divulgó un memo reitarendo su “rechazo a la pesca INDNR”.

El organismo también afirmó que [estaba monitoreando](#) la flota para garantizar que cumpliera las regulaciones y acuerdos internacionales.

InSight Crime envió una lista de preguntas al organismo, preguntando, entre otros, si se tomó alguna acción adicional después del episodio de las Galápagos.

Flor Torrijos, directora de la ARAP, respondió en un mensaje de correo electrónico que: “Ecuador no formalizó en Panamá notificación o investigación sobre los barcos de bandera panameña que habrían participado en actividades en detrimento de las regulaciones regionales, nacionales o internacionales”.

El año pasado, Panamá [anunció](#) que prohibiría a 169 barcos en una lista negra internacional de barcos que atracaran en sus puertos. El país también dijo que prohibiría la recepción de licencias a barcos sospechosos de incurrir en pesca INDNR.

El transbordo —que permite los actores ilegales y facilita la sobrepesca— no es ilegal. Pero no sería posible sin barcos de apoyo, como los buques de carga refrigerada, a los que Panamá sigue otorgando licencias.

Un [estudio](#) de Global Fishing Watch sobre las operaciones de la flota china en aguas remotas en el Pacífico sureste identificó 59 de esos barcos de apoyo: 41 para el transporte y 18 depósitos de combustible. Y más de la mitad tenían bandera de Panamá.

Western Hemisphere Regional Illegal,  
Unreported, and Unregulated Fishing  
Assessment



Center for Latin American & Latino Studies  
American University  
4400 Massachusetts Ave., NW  
Washington, DC 20016-8137  
[clals@american.edu](mailto:clals@american.edu)  
[www.american.edu/clals](http://www.american.edu/clals)