



MÁS ALLÁ DEL PABELLÓN:

¿A QUIÉN PERTENECE REALMENTE LA FLOTA DE GRANDES BUQUES PESQUEROS A NIVEL MUNDIAL?

MAYO DE 2025

© The Outlaw Ocean Project/Ed Ou

Un nuevo estudio de EqualSea Lab, de la Universidad de Santiago de Compostela, encargado por Oceana ha cartografiado la titularidad jurídica de casi 7.000 grandes buques pesqueros (en lo sucesivo, GBP)ⁱ y concluido que la propiedad legal de más de uno de cada seis buques corresponde a un país distinto a su estado de pabellón y que no existe ningún tipo de información disponible sobre la propiedad para casi dos tercios de la flota de GBP a nivel mundial.

Al no saber a quién pertenece y quién controla un buque de pesca, las autoridades tienen dificultades para aplicar las leyes de forma eficaz y exigir responsabilidades a los operadores. La titularidad oculta permite a actores malintencionados explotar estructuras de gobernanza débiles, sortear sanciones, evadir impuestos y socavar la sostenibilidad y la competencia leal.

Si bien la responsabilidad de las cuestiones técnicas, administrativas y sociales de un buque corresponde al país cuyo pabellón enarbola,¹ en el sector pesquero actual, caracterizado por su naturaleza globalizada, el pabellón solo cuenta una parte de la historia.

Una verdadera rendición de cuentas pasa por la identificación de los beneficiarios efectivos: véanse, las personas que, a título individual, se beneficien en última instancia de las actividades de un buque aunque sus nombres no figuren en los registros oficiales. Esto resulta crítico para colmar las lagunas legales y garantizar que quienes se benefician de la pesca son objeto de un escrutinio adecuado. Sin embargo, bajo los actuales estándares de transparencia, identificarlos se torna en ocasiones imposible. Como primer paso hacia una mayor rendición de cuentas, este estudio identifica las grandes empresas propietarias de buques industriales —los propietarios legales— y los países en los que están constituidas.

Las estructuras de propiedad de la flota de GBP son a menudo multidimensionales, opacas y deliberadamente complejas. La construcción, constitución, titularidad y operación de los buques así como el desembarque de sus capturas pueden producirse en múltiples jurisdicciones. Los propietarios legales y beneficiarios efectivos pueden por tanto alejarse varios pasos del estado de pabellón y radicarse en países totalmente diferentes. Por ende, aunque un pabellón pueda indicar dónde está inscrito legalmente un buque en un momento dado, lo cierto es que no revela nada acerca de su titularidad, quién se beneficia de sus actividades y dónde están radicados sus propietarios.

Esta complejidad rara vez es fortuita. Refleja más bien estrategias intencionadas para reducir los costes, evadir impuestos y conseguir mayores posibilidades de pesca. También permite a los propietarios sortear potencialmente normativas, evadir sanciones y ocultar actividades bajo velos corporativos. El resultado es un sistema fragmentado de responsabilidad que debilita el control del estado de pabellón, reduce los ingresos para los estados ribereños y exacerba las amenazas a la sostenibilidad y la equidad.

Esta opacidad resulta especialmente preocupante habida cuenta de que los buques pesqueros industriales representan el 60% de todos los desembarques pesqueros marinos² y reciben más del 80% de todos los subsidios gubernamentales a la pesca.³ Su desproporcionado papel en la producción de los productos del mar hace que la transparencia de la propiedad de la flota de GBP resulte crítica para la gobernanza pesquera.

Para garantizar una supervisión adecuada, debemos ir más allá del pabellón y exigir una transparencia plena sobre quién es el verdadero propietario, quién controla y quién se beneficia de los grandes buques de pesca.

ⁱ Debido a la disponibilidad de datos, los GBP son identificados mediante la existencia de un número de la Organización Marítima Internacional (OMI). El Sistema de Números de Identificación de Buques de la OMI se aplica a los buques de > 100 GT, incluidos los buques de pesca cuyo casco ha sido construido tanto en acero como no y todos los buques de pesca con motor intraborda de < 100 GT hasta un límite de 12 metros de eslora total (LOA) autorizados para faenar fuera de las aguas sometidas a la jurisdicción nacional del estado de pabellón.



PRINCIPALES CONCLUSIONES

1

No hay información disponible sobre la propiedad legal para más del 60% de los grandes buques de pesca (GBP) a nivel mundial.

2

Más de la mitad de la flota pesquera industrial a nivel mundial pertenece legalmente a empresas radicadas en solo diez países.

3

Más de uno de cada seis GBP pertenecen a una empresa ubicada en un país distinto a su estado de pabellón.

4

Uno de cada tres buques que enarbolan pabellón de África y Oceanía pertenece a empresas radicadas fuera de sus respectivas regiones.

5

Panamá, Belice y Honduras son los registros más comúnmente empleados por sociedades extranjeras para abanderar buques.

POURQUOI EST-IL SI IMPORTANT DE CONNAÎTRE LA STRUCTURE DE PROPRIÉTÉ D'UN NAVIRE ?

El concepto de “beneficiario efectivo” surgió en el sector financiero para exponer el control oculto de los activos y combatir delitos como el blanqueo de capitales, la financiación del terrorismo y el fraude fiscal. Con el paso del tiempo, iniciativas como la Iniciativa para la Transparencia de las Industrias Extractivas⁴ y las normas desarrolladas por el Financial Action Task Force⁵ llevaron este concepto más allá de la banca para aplicarlo a la gobernanza corporativa general, más concretamente en sectores como la minería, el sector inmobiliario y la contratación pública.

Pese a los avances registrados, el sector pesquero se ha quedado a la zaga. La mayoría de los países no exigen la divulgación de la propiedad legal o efectiva de los buques pesqueros ni hacen un seguimiento de la propiedad efectiva de buques de pabellón extranjero por parte de sus ciudadanos. Esto genera una laguna crítica en la supervisión de la explotación de un recurso que es patrimonio mundial, sobre todo dada la naturaleza transfronteriza de las flotas de GBP⁶ y el alto riesgo de pesca ilegal,⁷ degradación ambiental,⁸ explotación laboral,⁹ así como la cantidad desproporcionada de subsidios públicos que reciben.¹⁰

En la actualidad, los grandes buques pesqueros operan a menudo lejos de sus puertos de origen, enarbolan los llamados “pabellones de conveniencia”ⁱⁱⁱ y pueden ser propiedad de complejas estructuras corporativas que abarcan varias jurisdicciones.¹¹ Estas estructuras implican en ocasiones a sociedades pantalla, sociedades mixtas y filiales escalonadas (Figura 1).

Si bien la cadena de propiedad de cada buque es diferente, todas parten de un propietario registrado o un accionista inmediato (ISH, empleando la terminología de Orbis), véase, la entidad que figura en los registros de buques. La propiedad puede pasar después por varias empresas tenedoras antes de llegar a la empresa matriz del nivel más alto, la propietaria legal o la propietaria final global (GUO, en la jerga de Orbis), y siempre termina con uno o varios beneficiarios efectivos (BO), que son las personas que, a título individual, se benefician en última instancia de las operaciones de un buque.

Estas estructuras opacas plantean serios desafíos a la gobernanza y la aplicación de las normas. Cuando la propiedad se distribuye entre múltiples países, se hace difícil para las autoridades —si no imposible— identificar quién controla verdaderamente un buque y exigirle responsabilidades. Este desafío se ve exacerbado por la facilidad con la que se pueden renombrar y reabanderar buques y surcar distintas jurisdicciones.

El presente estudio se centra en identificar la nacionalidad

ⁱⁱⁱ Flags of convenience refers to a country that allows foreign-owned or controlled vessels to register under its flag, with no requirements for connection between the vessel and the flag state. This is sometimes done to take advantage of the quick registration turnaround, to avoid stricter regulations, or to avoid paying taxes to their home country.



Figura 1: Ejemplo de la cadena de propiedad de un buque: buque con pabellón de Belice, propietario registrado chipriota y propietario legal belga. Podría haber múltiples empresas intermediarias entre el propietario registrado y el propietario legal.

De arriba a abajo: Beneficiario(s) efectivo(s) (BO), propietario final global (GUO o propietario legal), empresas intermediarias, accionista inmediato (ISH o propietario registrado), buque pesquero.

de los GUO, es decir, el país de constitución de los propietarios legales, para evaluar los patrones mundiales del control corporativo en una amplia muestra de buques. Si bien los GUO son importantes para analizar la geografía de la propiedad y la influencia, los datos relativos a los beneficiarios efectivos son esenciales para la observancia y aplicación de las normas, en la medida en que revelan qué individuos se benefician en última instancia de cualquier actividad no sostenible o ilegal vinculada a un activo y son por tanto responsables de ella. Sin embargo, estos datos rara vez se encuentran disponibles y no existe por el momento una base de datos centralizada de los beneficiarios efectivos en la pesca.

Si no existe transparencia en torno a la propiedad, las agencias encargadas de la aplicación de la ley se encuentran con que solo pueden dirigirse a los capitanes y las tripulaciones, que son quienes menos poder ostentan y son además rápidamente reemplazados, mientras que los beneficiarios efectivos no se ven afectados.

No todas las empresas se esmeran en ocultar la propiedad, pero hay varios motivos por los que algunas sí lo hacen:

- **Para evadir el escrutinio o la responsabilidad.** Algunas empresas pueden querer distanciar sus operaciones



de su país de constitución para evitar la supervisión regulatoria, fuertes sanciones legales o un daño reputacional. Por ejemplo, los ciudadanos de la Unión Europea (UE) que practican o apoyan la pesca ilegal pueden enfrentarse a penalizaciones tanto en el estado costero en el que se produce el delito como en la propia UE.^{12,13}

- **Para explotar lagunas legales en jurisdicciones débiles.** Algunos países prohíben la propiedad extranjera de los buques pesqueros o limitan el acceso a los caladeros nacionales a buques de propiedad local. Para sortear estas restricciones, las empresas pueden crear sociedades pantalla lideradas por actores locales. Aunque los buques parecen ser, sobre el papel, de propiedad local, el control y los beneficios se sitúan en el extranjero, dejando al estado de pabellón con la responsabilidad regulatoria pero con escasos beneficios económicos. Esta práctica, a menudo descrita con el término “domesticación de buques,”¹⁴ resulta extremadamente difícil de detectar utilizando bases de datos públicas o comerciales.
- **Para ocultar vínculos con buques sancionados incluidos en la lista de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR).** Las empresas con un historial de pesca ilegal, abusos de derechos humanos o sanciones pueden reinscribir, renombrar, y reabanderar buques para ocultar infracciones pasadas y seguir operando bajo una nueva identidad. Por ejemplo, el CAPE FLOWER, un buque pesquero que enarbolaba en origen pabellón boliviano y que pasó a engrosar la lista de buques INDNR de la Organización Pesquera para el Atlántico Sudoriental en 2017, fue renombrado COBIJA y posteriormente faenó bajo pabellón somalí —si bien se demostró en última instancia que el registro somalí había sido falsificado y el buque era, en realidad, apátrida.¹⁵

Es aquí donde tanto los estados de pabellón como los países donde se radican los propietarios legales o beneficiarios efectivos pueden, y deben, desempeñar un papel vital.

Los estados de pabellón deberían recabar información sobre la propiedad de los buques, incluida la propiedad efectiva, en el momento mismo del registro del buque, exigir actualizaciones periódicas cuando se produzca un cambio en la propiedad y publicar dicha información en registros de buques nacionales e internacionales de acceso público.

Los estados en los que residan los propietarios legales y beneficiarios efectivos deberían exigir a sus empresas y ciudadanos que declaren cualquier interés legal o financiero o derechos de participación en buques pesqueros con pabellón extranjero. Esta información también debería hacerse pública e integrarse en registros nacionales y sistemas de transparencia internacionales.

Se requieren urgentemente estas medidas porque la falta actual de transparencia en la propiedad está siendo activamente explotada. Los buques de alto riesgo siguen reabanderando, renombrando y enmascarando su propiedad para evitar sanciones, sortear impuestos, esquivar la supervisión y seguir operando bajo nuevas identidades, minando así la confianza en la industria y dañando la reputación de los operadores legítimos en el proceso.

Conjuntamente, estas acciones se antojan fundamentales para colmar la brecha de transparencia existente en la gobernanza mundial de la pesca. Los responsables políticos han de actuar ya mismo para poner fin a los abusos en el sistema y garantizar que quienes se benefician de las actividades pesqueras puedan ser identificados y obligados a rendir cuentas.

“No declarar la propiedad efectiva al registrar un buque pesquero no es solo un fallo administrativo –es una decisión política.”

**Dr. Daniel Skerritt
Senior Manager,
Ciencia y Estrategia,
Oceana**

LA BRECHA DE TRANSPARENCIA EN LA PROPIEDAD DE LOS BUQUES DE PESCA

Aunque los estados de pabellón son responsables de recopilar, mantener y compartir la información de los buques, en la práctica gran parte de los ministerios de Pesca y Transporte no recaban datos relativos a la propiedad legal o efectiva. Aun cuando sí existe dicha información, a menudo queda compartimentada en silos en otras agencias gubernamentales, inaccesible tanto a los departamentos de pesca como al público.

Esta falta de transparencia y de cooperación entre agencias debilita la supervisión y aplicación nacional además de socavar el intercambio de información a nivel internacional, algo que resulta crítico dada la naturaleza transfronteriza de muchas pesquerías y flotas pesqueras.¹⁶

La Organización Marítima Internacional (OMI) comparte datos sobre buques con múltiples plataformas ampliamente utilizadas, como el Sistema Mundial Integrado de Información Marítima (GISIS),¹⁷ el Registro Mundial de Buques de Pesca de la FAO,¹⁸ y la herramienta de suscripción Lloyd's List Intelligence.¹⁹ Los datos de los buques se obtienen cuando los propietarios legales solicitan un número OMI, un identificador único de siete dígitos que acompaña siempre a un buque aunque su nombre, propietario o pabellón cambien. Sin embargo, a diferencia de los buques mercantes, los buques pesqueros no están obligados a obtener un número OMI. De hecho, solo un 1% de las embarcaciones de pesca a motor del mundo cuentan con un número OMI.²⁰

Incluso en países con reglamentación robusta en materia de propiedad legal y efectiva, estos estándares a menudo

no son extensivos a los buques pesqueros. Si bien los ciudadanos pueden ser obligados a declarar la propiedad efectiva de una empresa constituida en su país, la propiedad de los buques pesqueros que enarbolan pabellón extranjero a menudo se pasa por alto. Los datos sobre los beneficiarios efectivos rara vez se recaban y, en algunos casos, la única información disponible, si es que la hay, es la relativa a la propiedad legal (véase, la denominación social de la empresa en los documentos de registro).

Este punto ciego existe también en multitud de Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROP), que tienen el mandato de preservar y gestionar las poblaciones pesqueras compartidas en aguas nacionales e internacionales. La mayoría de las OROP se apoyan en las listas de buques que les proporcionan sus estados miembros, pero pocas exigen información sobre propiedad. Incluso cuando se solicita, estos datos solo están disponibles si el estado de pabellón los ha recopilado y consiente en compartirlos. En muchos casos, los miembros pueden cumplir simplemente al indicar que los datos de propiedad no se encuentran disponibles.

Esta falta de datos tiene consecuencias reales. Sin saber quién ostenta el control último de un buque, las OROP tienen dificultades para aplicar sanciones con eficacia o asignar posibilidades de pesca de manera justa. Como consecuencia, se abre la puerta a que las empresas aprovechen estas lagunas regulatorias para reabanderar sus buques en registros con marcos más laxos o con menores restricciones o para acceder a recursos a los que de lo contrario no podrían optar, minando así la integridad de los sistemas de gobernanza a nivel mundial.

La transparencia en la propiedad no solo atañe a la aplicación de las reglas; es fundamental para asignar el acceso a los recursos, garantizar la competencia leal, permitir el control del cumplimiento transfronterizo y garantizar que se recaudan adecuadamente los impuestos y gravámenes.

CARTOGRAFIAR LAS LAGUNAS EN LA INFORMACION SOBRE PROPIEDAD

Los esfuerzos por trazar la propiedad en la flota mundial de grandes buques pesqueros se ven obstaculizados por la falta de datos fiables, estandarizados y accesibles. En su lugar, los investigadores se apoyan únicamente en bases de datos privadas y de suscripción que, aunque útiles, se ven limitadas por su coste y la dependencia en la información reportada por los estados de pabellón. Debido a la forma en que se recopilan los datos, estas herramientas siempre se quedarán cortas frente a los sistemas oficiales en términos de exhaustividad, utilidad jurídica y accesibilidad, y no pueden reemplazar la transparencia pública oficial.

En este estudio, se han identificado 19.003 buques pesqueros con números OMI en dos grandes bases de datos: Orbis y Lloyd's List Intelligence. Estas plataformas compilan datos de propiedad basados en la información declarada por los estados de pabellón durante el proceso de inscripción o registro en la OMI. Sin embargo, en Orbis, solo había información sobre propiedad legal disponible para 6.962 buques, quedando pues el 62% de la flota mundial industrial sin propietarios legales identificables.

Un informe reciente apunta a que dicha brecha es mayor si cabe en el caso de la propiedad efectiva, pues solo el

4% de los buques incluidos en la lista del Registro Mundial de Buques de Pesca de la FAO incluye datos sobre los beneficiarios efectivos.²¹

En muchos casos, constan buques con “cero accionistas” o sin entidad corporativa vinculada, de manera que no resulta posible acceder a ningún registro sobre quién los controla, quién se beneficia de ellos o quién es responsable de los mismos.

Las lagunas en la información sobre la propiedad legal resultan especialmente pronunciadas en algunas flotas, entre las que destacan grandes naciones de pesca industrial como España (para el 78% de la flota faltan datos sobre la propiedad legal), Francia (71%), China (71%), y Taiwán (64%).

Esto no significa necesariamente que estos países no estén recopilando información sobre la propiedad. Taiwán, por ejemplo, mantiene un registro de buques con pabellón extranjero cuya propiedad efectiva corresponde a ciudadanos taiwaneses y algunos miembros de la Comisión del Atún para el Océano Índico (CTOI), incluidos España y Japón, cumplen con los requisitos de presentar datos de propiedad efectiva para buques relevantes. Sin embargo, estos registros con frecuencia no son públicos, están fragmentados y no están plenamente alineados con las mejores prácticas, lo cual limita su utilidad para el análisis y la diligencia debida.

A nivel regional, constatamos que las Américas, y más concretamente América Latina, tienen el menor grado

Cobertura de datos de propiedad de buques en todas las regiones

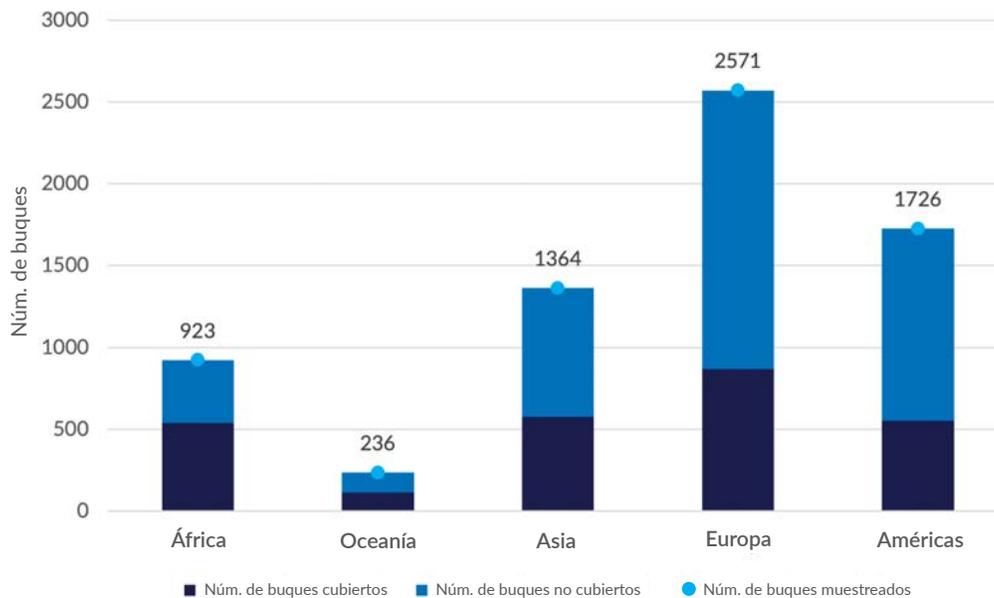


Figura 2. Disponibilidad de datos de propiedad legal para los grandes buques de pesca (GBP) incluidos en la muestra por región. El color azul claro muestra los buques para los que había información de propiedad legal disponible. El color azul oscuro indica los buques sin propietario legal identificable y los puntos azules corresponden al número total de GBP muestreados en cada región.

(De izquierda a derecha: % cobertura de la flota GBP por continente, % flota GBP muestreada (todos los estados de pabellón); % flota GBP muestreada (Top 10 estados de pabellón), Núm. buques muestreados; Número de buques muestreados)

ⁱⁱⁱ La extracción de datos para el presente estudio fue realizada en marzo de 2024 y aplica un criterio de corte del 50,01% para identificar a los accionistas mayoritarios. Cabe la posibilidad de que los buques hayan sido reabanderados desde entonces. En varios casos, estas bases de datos contienen también buques que no son buques pesqueros o son buques de apoyo a la pesca tal y como consta en sus definiciones de un buque pesquero.

de cobertura de datos de propiedad legal: el 68% de sus buques registrados ante la OMI carecen de información sobre la propiedad legal (Figura 2). En México y Colombia, las lagunas resultan especialmente marcadas: el 94% y 96%, respectivamente, de sus grandes buques de pesca no tienen un propietario legal trazable.

En cambio, África refleja el más alto nivel de datos de propiedad legal, faltándoles la información al 42% de los buques (Fig. 2). Algunos países, como Marruecos y Namibia, demuestran un elevado grado de transparencia, con menos del 20% de sus buques industriales sin propietarios legales identificables.

flota GBP muestreada (Top 10 estados de pabellón), Núm. buques muestreados; Número de buques muestreados)

El ejercicio de mapeado de datos ilustra que la transparencia en la propiedad no es solo un problema de los países de rentas medias o bajas, sino un fallo de gobernanza a nivel mundial. Incluso algunas de las naciones pesqueras más grandes y con mayores recursos no logran satisfacer estándares básicos de divulgación de la propiedad.

Las conclusiones del estudio se ven por tanto condicionadas por la disponibilidad y calidad de los datos y limitadas por el llamado “efecto farola”, en virtud del cual existe un sesgo en el análisis a favor de las jurisdicciones que declaran la propiedad. Como resultado, el estudio omite a los buques que operan bajo las estructuras más opacas —sobre todo en países con grandes flotas de larga distancia y niveles mínimos de transparencia, como es el caso de China. La propiedad extranjera puede por tanto concentrarse de forma desproporcionada en los estados de pabellón con una transparencia pobre, lo cual implica que probablemente la escala y naturaleza real de la propiedad extranjera y la concentración corporativa a nivel mundial estén siendo infravaloradas.

Para abordar estas deficiencias, los estados de pabellón y los países en los que residen los propietarios legales y los beneficiarios efectivos han de recabar, verificar y divulgar datos de propiedad, concretamente como parte del proceso de registro de buques y emisión de licencias. Esta información debería presentarse a los registros nacionales públicos y, en la medida de lo posible, cargarse en plataformas internacionales como el Registro Mundial de Buques de Pesca de la FAO. Aunque en la actualidad este registro es voluntario, el hecho de animar a los estados a compartir información sobre la propiedad, en lugar de establecerlo como un requisito previo necesario, podría impulsar la participación y mejorar la transparencia sin crear barreras infranqueables.

Cuando los estados de pabellón retienen los datos de propiedad, están permitiendo a las empresas ampararse en el anonimato, lo cual supone una barrera para la aplicación de las normas, impide la identificación de delincuentes reincidentes y priva a la sociedad civil, los actores del mercado y los proveedores de servicio,²² además de otros estados costeros, de la capacidad para realizar una supervisión o aplicar la debida diligencia.

CONTROL CORPORATIVO DE LA FLOTA MUNDIAL DE GRANDES BUQUES DE PESCA

El estudio concluyó que el 16% de los buques de pesca industrial enarbolan pabellón de un país distinto al país donde se han constituido las empresas propietarias de dichos buques. Esta falta de alineación entre el estado de pabellón y el/los propietarios legales (GUO) revela la naturaleza transnacional del control corporativo en la industria pesquera mundial así como la escala del reto regulatorio.

Aunque hay 143 estados de pabellón representados en la flota pesquera industrial a nivel mundial, la propiedad legal de más de la mitad de la flota en número de buques está concentrada en solo diez países.

En las flotas nacionales, se aprecia también una alta concentración de la propiedad: el 20% de las empresas controlan más de la mitad de todos los buques con datos de propiedad legal. Más de 1.100 grandes buques de pesca están en manos de empresas que controlan diez o más buques, lo cual otorga una influencia desproporcionada sobre cómo se pesca en los océanos a un puñado de grandes y poderosas corporaciones.

Estos cambios en la titularidad están especialmente concentrados en algunas ubicaciones. La Figura 3 muestra los diez países cuyas empresas son propietarias legales del mayor número de buques con pabellón extranjero (parte derecha de la gráfica) y las regiones en las que se abanderan dichos buques (parte izquierda).

Casi la mitad de todos los buques pesqueros de titularidad extranjera tienen como propietarios legales a empresas europeas y una cuarta parte a empresas asiáticas. Las empresas españolas por sí solas son dueñas del 23% de todos los buques que presentan esta desalineación —más que ningún otro país—, seguidas de las surcoreanas (7%) y las estadounidenses (4%). En el caso concreto de España, el tamaño aparente de su flota pesquera se ve multiplicado por más de dos a través de la propiedad extranjera, al constatarse que las empresas españolas son propietarias legales de buques que enarbolan pabellón de 41 países diferentes. Empresas de Corea del Sur y de Estados Unidos son propietarias de buques registrados en 25 y 23 estados de pabellón respectivamente.

Estos patrones apuntan a estrategias deliberadamente adoptadas por grandes empresas para aumentar su acceso a los caladeros o los mercados al crear filiales o sociedades mixtas en países con normativas de propiedad más permisivas. Mientras estas empresas disfrutan de un acceso mayor a pesquerías extranjeras, la carga de la aplicación de las normas y el impacto ecológico recae en los estados costeros o de pabellón.

Las consecuencias de estos hallazgos resultan particularmente evidentes en algunas regiones. En África, casi el 30% de todos los GBP tienen a su propietario legal fuera del continente, estando el 20% en manos de



“La transparencia en la propiedad no es solo una cuestión de cumplimiento, sino de quién ostenta el poder sobre los recursos marinos públicos y quién se queda atrás.”

Maisie Pigeon
Directora, Coalition for Fisheries Transparency

© The Outlaw Ocean Project/Ben Blankenship

empresas europeas. En Oceanía, el 26% de los GBP son de titularidad extranjera, perteneciendo casi el 15% a empresas asiáticas.

En cambio, menos del 3% de los GBP con pabellón europeo o asiático tienen a su propietario legal fuera de dichas regiones. Esto significa que el acceso a los recursos marinos y los beneficios de la pesca se queda por goleada en Europa y Asia.

La concentración de empresas es más pronunciada en Europa y Asia, los dos bloques pesqueros de aguas de larga distancia más importantes, que representan conjuntamente más del 73% de todos los buques pertenecientes a grandes empresas.

Las empresas chinas se sitúan a la cabeza en términos de número total de buques, operando con frecuencia a través de estructuras verticalmente integradas en un único país, además de buques ocultos domesticados a través de sociedades pantalla en otros territorios.²³ De media, las empresas chinas del conjunto de datos estudiado son propietarias cada una de 5,7 buques, frente a los 1,9 buques de las empresas españolas. De hecho, la empresa más grande identificada por nuestro estudio, Pingtan Marine Enterprise, es la propietaria legal de al menos 77 buques, todos ellos con pabellón chino a través de una única filial pero probablemente operando en otras geografías.

A diferencia del caso chino, los conglomerados españoles tienden a repartir la propiedad en complejas redes de filiales extranjeras y sociedades mixtas. Por ejemplo, Pescanova SA es la propietaria legal de 30 buques como mínimo, enarbolando pabellón de Argentina, Chile, Mozambique, Namibia y el Reino Unido y a menudo presentándose como una empresa registrada localmente mientras retiene la propiedad legal centralizada en el extranjero.

Estas estructuras de propiedad complican la rendición de cuentas y permiten que los beneficios fluyan fuera de los estados costeros y de pabellón rumbo a la sede extranjera. Esto mina la autoridad regulatoria de los estados bajo cuyo nombre se faena y plantea serias dudas sobre la equidad y el poder en la pesca a nivel mundial.

Cuando la propiedad es opaca y presenta una alta concentración, distorsiona la competencia, limita los beneficios económicos para las comunidades costeras y consolida el control de los recursos marinos públicos en manos de un puñado de actores transnacionales.

En definitiva, un puñado de grandes corporaciones que operan de manera transfronteriza con escasa transparencia está determinando cada vez más el futuro de la pesca industrial y, entre tanto, muchos estados costeros se ven abocados a gestionar las consecuencias.

Flujos mundiales de la propiedad legal en la flota industrial

Los grandes buques de pesca que enarbolan pabellón de las Américas, África, Asia y Oceanía están controlados predominantemente por propietarios legales radicados en solo diez países.

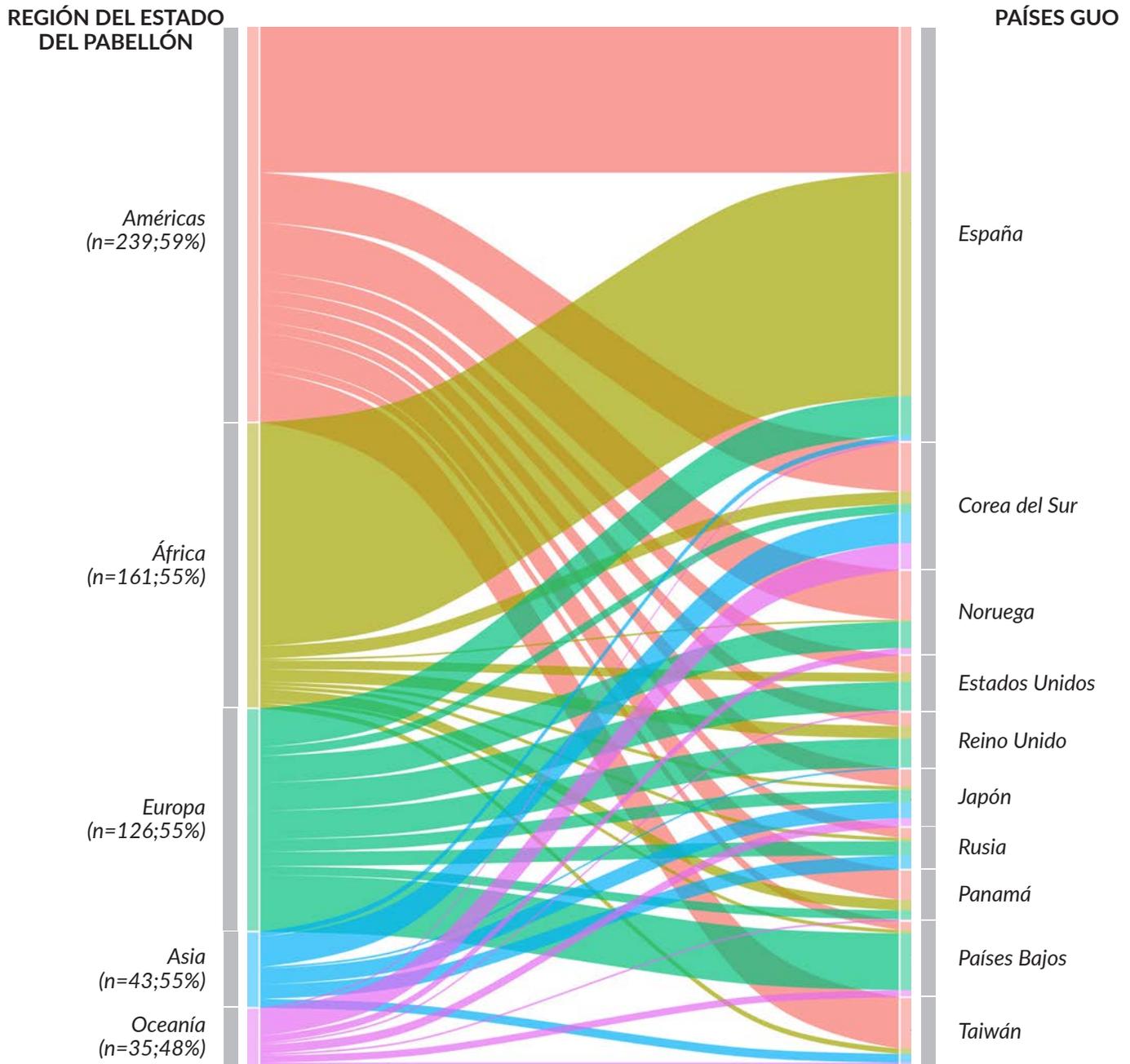


Figura 3: El diagrama de Sankey muestra el flujo de propiedad legal desde la región del estado de pabellón (izquierda, n= número de buques; proporción de la flota) hasta el Top 10 de Propietarios Finales Globales (GUO, derecha). Los datos reflejan los buques con una propiedad legal conocida, indicándose entre paréntesis el número y la proporción de la flota que tiene propiedad extranjera en cada región (izquierda).

REGISTROS ABIERTOS Y PROPIETARIOS ENCUBIERTOS

Algunos estados de pabellón están siendo reiteradamente utilizados por parte de empresas pesqueras extranjeras para registrar sus buques, incluso cuando dichos buques operan mucho más allá de la jurisdicción del estado de pabellón. Muchos de estos registros ofrecen umbrales de entrada bajos y permiten a las empresas estar radicadas fuera del país. Esto es lo que se conoce comúnmente como “pabellones de conveniencia” o registros abiertos.

Los registros abiertos atraen a algunas empresas que buscan tasas de registro reducidas, un escrutinio regulatorio bajo, estándares laborales laxos y obligaciones de divulgación de la información mínimas. Por ello, son alternativas atractivas para las empresas que no quieren que sus actividades pesqueras sean objeto de escrutinio y que buscan el secretismo y menores costes de cumplimiento.

De acuerdo con nuestro análisis, estos son los registros abiertos más asociados a una propiedad legal extranjera (Figura 4):

- **Panamá:** Al menos el 77% de sus GBP con pabellón panameño son propiedad de empresas radicadas en otros países, principalmente Corea del Sur, España, Taiwán y Ecuador.
- **Belice:** También en este caso el nivel de propiedad extranjera es del 77%, estando la propiedad legal de los buques registrada fundamentalmente en Panamá, Colombia y Estados Unidos.
- **Honduras:** El 80% como mínimo de la flota con pabellón hondureño tiene como propietarias legales a empresas extranjeras mayoritariamente radicadas en Taiwán y Panamá.

Sin embargo, no todos los estados con altos niveles de propiedad legal extranjera son pabellones de conveniencia tradicionales. Algunos, incluida Argentina, tienen

normativas más estrictas y umbrales de residencia más altos pero muestran pese a ello un grado significativo de propiedad extranjera. En otras palabras, los armadores han de estar vinculados con el país de alguna forma para poder abanderar en él sus buques (Figura 4):

- **Mozambique:** Al menos el 86% de la flota industrial que enarbola pabellón mozambiqueño pertenece a empresas extranjeras.
- **Argentina** (36%) y **Rusia** (8%) también han mostrado niveles significativos de control extranjero en términos de número de buques.

La práctica de registrar buques en jurisdicciones extranjeras no es nueva. Aunque se empleó en un primer tiempo para evitar restricciones comerciales en la industria del transporte marítimo, el sistema ha evolucionado hasta convertirse en un modelo de negocio mundial. En la actualidad, permite a las empresas pesqueras esquivar protecciones laborales y reglamentos ambientales al registrarse en una jurisdicción con estándares de inspección, seguros y transparencia más laxos.

Ahora bien, sabemos que muchos registros abiertos habituales, como Panamá, Honduras y Vanuatu, son también paraísos para las empresas. Cuentan a menudo con registros de beneficiarios efectivos no públicos, regímenes fiscales territoriales preferenciales, estrictas leyes de secreto financiero y una capacidad limitada de aplicación de las leyes de pesca, condiciones que, tomadas en su conjunto, generan puntos ciegos regulatorios en la gobernanza mundial de la pesca.

Cuando los estados de pabellón no examinan o comunican en quién recae la propiedad y el control de los buques que registran, están abriendo la puerta a que actores malintencionados que infringen las normas y las leyes se salgan con la suya. Semejantemente, los estados en los que residen los propietarios de los buques también han de monitorizar y reportar los intereses pesqueros extranjeros de sus ciudadanos y empresas.



© The Outlaw Ocean Project/Fábio Nascimento

Propiedad extranjera en los estados de pabellón más comúnmente empleados

Los buques abanderados en estados con registros abiertos tienen como propietarios legales a empresas radicadas en numerosas potencias pesqueras.

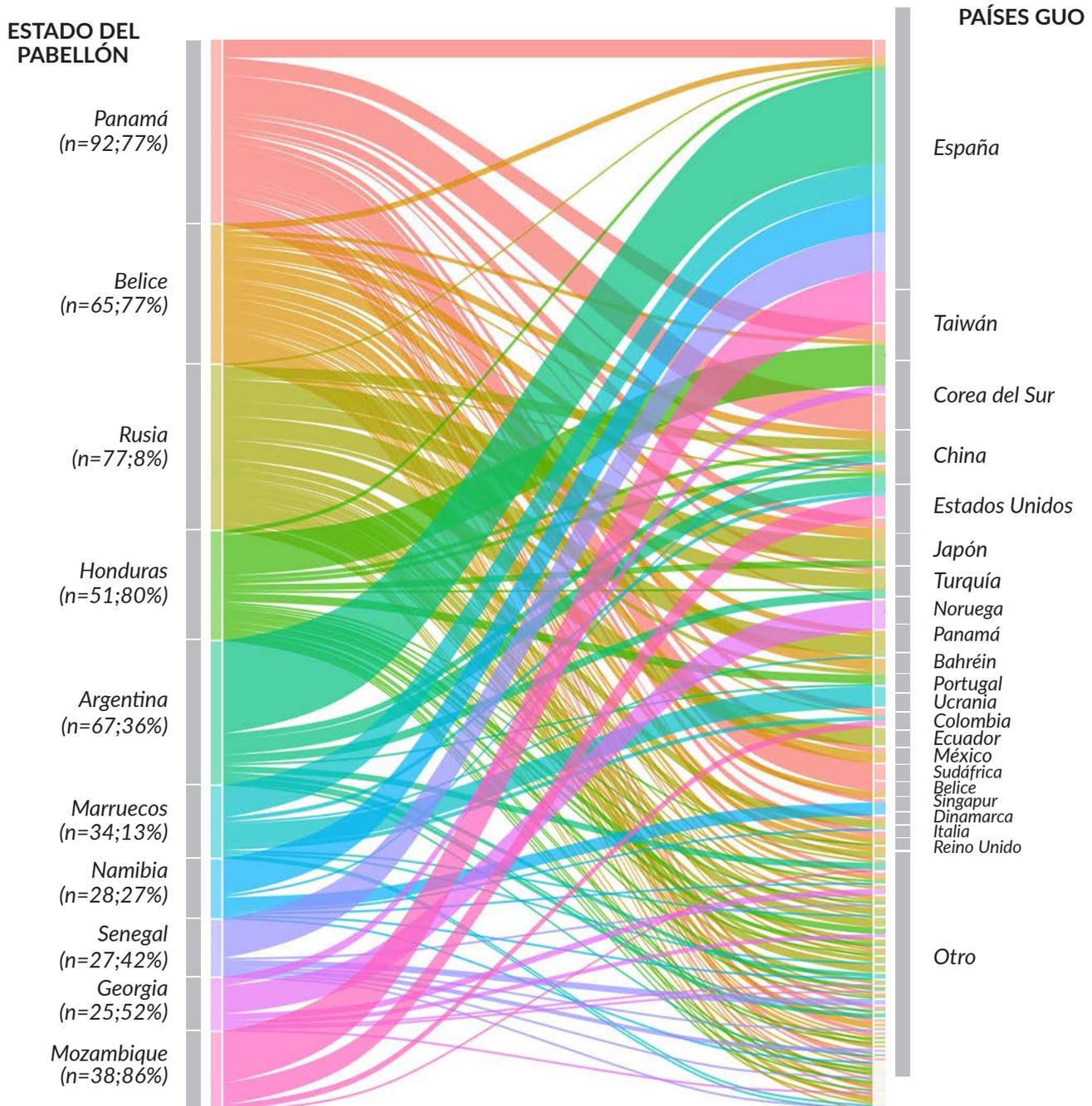


Figura 4: El diagrama de Sankey muestra el flujo de propiedad legal desde los 10 principales estados de pabellón con propiedad extranjera (izquierda, n= número de buques, proporción de la flota) hasta sus países Propietarios Finales Globales (GUO) (derecha). Panamá, Belize y Honduras destacan como grandes registros abiertos y sus buques pertenecen fundamentalmente a España, Corea del Sur, Taiwán y China. Otros estados de pabellón, como Rusia, Argentina y Mozambique, también reflejan altos niveles de propiedad extranjera.

PANAMÁ:

EL PABELLÓN DE CONVENIENCIA POR EXCELENCIA

Panamá destaca tanto por ser un estado de pabellón como una jurisdicción de constitución para propietarios legales, de ahí que se trate de un actor central en el uso mundial de los registros abiertos.²⁴ Estimamos que al menos el 77% de su flota industrial pertenece legalmente a entidades extranjeras. Además, ha recibido en dos ocasiones una “tarjeta amarilla” de la UE por no tomar medidas suficientes para combatir la pesca ilegal y ha sido acusado de permitir que buques de transporte de productos pesqueros (buques frigoríficos) utilicen su pabellón y participen en trasbordos ilegales.²⁵

La ya consolidada popularidad de Panamá como registro abierto obedece a varios motivos:

- Su registro abierto permite un registro rápido y económico de buques con un nivel de escrutinio limitado.
- Panamá no tiene en la actualidad un registro público de beneficiarios efectivos, lo cual blinda a las empresas de sus obligaciones de transparencia.
- Los ingresos de las operaciones marítimas internacionales están exentos del impuesto de sociedades y la venta de buques con pabellón panameño no está sujeta al impuesto de plusvalías, ni siquiera si se realiza en el seno del país.

Es importante subrayar que Panamá desempeña un papel destacado a ambos extremos de la cadena de propiedad de los buques, tanto como estado de pabellón como de jurisdicción de constitución de los propietarios legales. Sin embargo, su papel como GUO es fundamentalmente nominal. Mientras que 39 buques del estudio refieren un Accionista Inmediato panameño, solo 29 tienen a su propietario legal en Panamá, lo cual apunta a que el país es utilizado a menudo como jurisdicción pantalla por parte de empresas extranjeras.

El caso panameño ilustra con claridad cómo la coexistencia de registros abiertos con sistemas corporativos opacos socava la rendición de cuentas internacional en la pesca industrial. Su doble papel de estado de pabellón y estado de constitución de los propietarios legales permite a las empresas registrar buques de forma económica, blindar a los beneficiarios efectivos y operar entre jurisdicciones con una exposición regulatoria mínima.

En 2025, Panamá comunicó su disposición a empezar a cambiar esta realidad. En la conferencia Our Ocean celebrada en Busan, Corea del Sur, el Gobierno de Panamá anunció un partenariado con Global Fishing Watch para recabar datos de propiedad efectiva para su flota industrial y se comprometió a instaurar mecanismos internos para compartir estos datos con el Registro Mundial de Buques de Pesca de la FAO y las OROP en las que participa.²⁶



© The Outlaw Ocean Project/Ed Ou

MIRANDO AL FUTURO: CERRAR LA BRECHA DE LA PROPIEDAD

Este estudio proporciona el mapeo más exhaustivo realizado hasta la fecha sobre la propiedad legal de la flota industrial o de grandes buques pesqueros en el mundo, abarcando casi 7.000 buques en 143 estados de pabellón. Aflora no solo la escala de la propiedad oculta, sino también la concentración del control en un puñado de países y empresas poderosas. Recordemos que solo diez países concentran la propiedad legal de más de la mitad de los buques para los que se dispone de información.

Un pabellón por sí solo no revela quién controla un buque pesquero, quién se beneficia de sus operaciones o quién debería responder por sus actos. Sin embargo, el análisis realizado ha concluido que uno de cada seis grandes buques de pesca enarbola un pabellón de un país distinto al país donde está constituido su propietario legal y más del 60% de la flota mundial de GBP carece de un propietario legal identificable en bases de datos públicas o comerciales. Incluso entre las grandes naciones pesqueras —como España, China, y Estados Unidos— la declaración de la propiedad no resulta adecuada.

Otros sectores, como la banca y la minería, ya han aceptado la declaración de la propiedad como una piedra angular de la buena gobernanza. Ahora, corresponde a la industria pesquera seguir esta senda.

Por suerte, las herramientas ya existen. Los registros públicos de beneficiarios efectivos, los marcos de divulgación internacional y las bases de datos de buques compartidas proporcionan un camino a seguir claro y a la par que práctico. Una combinación de enfoques, como exigir la comunicación de la propiedad en el momento del registro de un buque, la emisión de una licencia, la constitución de una empresa y el acceso a servicios financieros, de seguros y portuarios, puede ayudar a garantizar que esta información sea recopilada de forma sistemática y sometida a una verificación eficaz.

Lo que se necesita ahora es voluntad política, coordinación internacional e implantación a nivel nacional.

Ahora bien, la transparencia por sí sola no es suficiente.²⁷ Se necesitan también reglas claras que definan qué se entiende por beneficiario efectivo, cuáles son sus responsabilidades y cómo deben responder si se producen infracciones.

La transparencia sobre la propiedad de los buques pesqueros es tan factible como necesaria. Se trata de una forma práctica y contrastada de reforzar la rendición de cuentas y garantizar que la pesca arroje resultados legales, sostenibles y equitativos. Los marcos, por lo general, ya existen. El siguiente paso es adaptarlos, implantarlos y velar por su observancia.

RECOMENDACIONES

1

Los países deben recopilar información sobre los propietarios legales y los beneficiarios efectivos en el momento del abanderamiento.

Todos los estados de pabellón, incluidos los que operan registros abiertos, han de recabar y verificar información sobre la propiedad legal y efectiva de todos sus buques de pesca en el momento del registro del buque y el proceso de abanderamiento. En aquellos casos en los que ya exista un registro nacional de beneficiarios efectivos (por ejemplo a través de los sistemas de constitución de sociedades), los ministerios de Pesca y Transporte deberían poder acceder y hacer referencias cruzadas de dicha información. Esta información también tendría que estar disponible en registros públicos de propiedad de buques.

2

Los estados de pabellón deberían publicar información sobre los propietarios legales y beneficiarios efectivos.

Los estados de pabellón deberían presentar y publicar información sobre la propiedad legal y efectiva de sus buques pesqueros en sus registros de buques nacionales y a través del Registro Mundial de Buques de Pesca de la FAO.

3

Las empresas han de divulgar sus buques de pesca en el extranjero

Los estados deberían obligar a sus ciudadanos y a las empresas constituidas en su jurisdicción a que comuniquen todos los intereses legales y financieros y los derechos de participación que ostenten en buques pesqueros que enarboles pabellón de países extranjeros. Todos los estados deberían recabar esta información y hacerla pública.

4

Los estados de pabellón y los estados costeros han de aumentar su conocimiento de las estructuras corporativas.

Los ministerios de Pesca y Transporte han de recibir formación y apoyo para entender las distintas estructuras corporativas y las estrategias de propiedad efectiva empleadas hoy en día por las empresas pesqueras y la importancia de que existan normas de transparencia de la titularidad y de que éstas se apliquen.

5

La OMI debería garantizar que todos los grandes buques de pesca tengan un identificador único y exigir datos de propiedad.

Se debería asignar a todos los grandes buques pesqueros un número OMI independientemente de su eslora, su arqueado bruto y de dónde faenen. Esto permitiría un mayor grado de seguimiento y transparencia. La OMI debería ampliar el alcance de los requisitos de divulgación de la propiedad para incluir a los GBP y presionar a los estados de pabellón para que cumplan con las normas.

6

La FAO y la OMI han de apoyar la creación de bases de datos seguras sobre propiedad.

A través de programas nacionales, la FAO y la OMI han de ayudar a los estados de pabellón y estados costeros a desarrollar bases de datos nacionales sobre propiedad que sean legales, seguras, verificadas e interoperables, partiendo de una formación de base y unas prácticas para el manejo seguro de la información. Asimismo, se les debería animar a enviar esta información, en la medida de lo posible, al Registro Mundial de Buques de Pesca de la FAO.

7

Las OROP han de exigir la divulgación de la información relativa a la propiedad.

Las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera deberían exigir información sobre propiedad legal y efectiva públicamente accesible como parte del proceso de autorización de los buques y poner dicha información a la disposición del público.

8

Los países deberían emplear múltiples canales para recopilar y verificar la información sobre los beneficiarios efectivos.

Los estados deberían apoyarse en múltiples fuentes de información para recabar datos de propiedad; por ejemplo, a través del registro de buques, la emisión de licencias de pesca, la constitución mercantil de las empresas o durante las interacciones con las entidades financieras o aseguradoras. La autodeclaración por parte de los beneficiarios efectivos y las verificaciones cruzadas con registros de propiedad nacionales deberían convertirse en la práctica estándar, sustentada en los marcos existentes contra el blanqueo de capitales.

REFERENCIAS

1. Article 94, Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer, 10 décembre 1982, 1833 U.N.T.S. 397.
2. FAO. 2024. La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2024 – La transformation bleue en action Rome. <https://doi.org/10.4060/cd0683en>
3. Schuhbauer, A., Skerritt, D. J., Ebrahim, N., Le Manach, F., & Sumaila, U. R. 2020. The global fisheries subsidies divide between small-and large-scale fisheries. *Frontiers in Marine Science*, 7, 539 214. <https://doi.org/10.3389/fmars.2020.539214>
4. Initiative pour la transparence des industries extractives (ITIE) : <https://eiti.org/our-mission>
5. Groupe d'action financière (GAFI) : <https://www.fatf-gafi.org/en/the-fatf/what-we-do.html>
6. Tickler, D., Meeuwig, J. J., Bryant, K., David, F., Forrest, J. A., Gordon, E., Larsen, J.J., Oh, B., Pauly, D., Sumaila, U.R. Zeller, D. 2018. Modern slavery and the race to fish. *Nature communications*, 9 (1), 1-9. <https://doi.org/10.1038/s41467-018-07118-9>
7. Liddick, D. 2014. The dimensions of a transnational crime problem: the case of IUU fishing. *Trends in organized crime*, 17, 290-312. <https://doi.org/10.1007/s12117-014-9228-6>
8. Stähler, M., Letschert, J., Fujitani, M., & Partelow, S. 2022. Fish grabbing: Weak governance and productive waters are targets for distant water fishing. *Plos one*, 17(12), e0278481. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0278481>
9. Nakamura, K. 2024. Is tuna ecolabeling causing fishers more harm than good? *npj Ocean Sustainability*, 3(1), 39. <https://doi.org/10.1038/s44183-024-00074-6>
10. Schuhbauer, A., Skerritt, D. J., Ebrahim, N., Le Manach, F., & Sumaila, U. R. 2020. The global fisheries subsidies divide between small-and large-scale fisheries. *Frontiers in Marine Science*, 7, 539 214. <https://doi.org/10.3389/fmars.2020.539214>
11. Kinds, A., Lazzari, N., Skerritt, D. J., Ainsworth, G. B., Carvalho, A. R., Roumbedakis, K., Majluf, P., Palomares, M., Sumaila, U.R., Villasante, S. 2025. Unveiling the hidden hands: Analysis of corporate ownership of industrial tuna fishing vessels in the Eastern Pacific Ocean. *Marine Policy*, 171, 106 474. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2024.106474>
12. Règlement (CE) n° 1005/2008 du Conseil du 29 septembre 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.
13. Règlement (UE) 2023/2842 du Parlement européen et du Conseil du 22 novembre 2023 modifiant le règlement (CE) no 1224/2009 du Conseil et modifiant les règlements (CE) no 1967/2006 et (CE) no 1005/2008 du Conseil et les règlements (UE) 2016/1 139.
14. Belhabib, D., & Le Billon, P. 2022. Adjacency and vessel domestication as enablers of fish crimes. *Frontiers in Marine Science*, 9, 936 174. <https://doi.org/10.3389/fmars.2022.936174>
15. Stop Illegal Fishing: <https://stopillegalfishing.com/resources/investigations/fish-i/22-cobija-exploits-weak-states-to-escape-sanctions/>
16. Skerritt, D. J., Schuhbauer, A., Villasante, S., Cisneros-Montemayor, A. M., Bennett, N. J., Mallory, T. G., Lam, V.W.L., Arthur, R., Cheung, W.L., Teh L.S.L., Roumbedakis, K., Palomar, M., & Sumaila, U. R. 2023. Mapping the unjust global distribution of harmful fisheries subsidies. *Marine Policy*, 152, 105 611. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105611>
17. Système mondial intégré d'information sur les transports maritimes (GISIS) de l'OMI : <https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>
18. Fichier mondial des navires de pêche, des navires de transport frigorifique et des navires de ravitaillement (Fichier mondial) : <https://www.fao.org/global-record/fr/>
19. Outil Lloyd's List Intelligence Seasearcher : <https://www.lloydslistintelligence.com/products/seasearcher>
20. FAO. 2024. La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2024 – La transformation bleue en action Rome. <https://doi.org/10.4060/cd0683en>
21. Global Fishing Watch. 2025. A Vision for Ultimate Beneficial Ownership in Fisheries. (En cours d'impression).
22. Oceana. 2023. Barrer les chemins à la pêche INN : <https://oceana.org/wp-content/uploads/sites/18/2023/11/French-FACTSHEET-Barrer-les-chemins-a-la-peche-INN-document.pdf>
23. EJF. 2018. China's hidden fleet in West Africa: a spotlight on illegal practices within Ghana's industrial trawl sector. <https://ejfoundation.org/reports/chinas-hidden-fleet-in-west-africa-a-spotlight-on-illegal-practices-within-ghanas-industrial-trawl-sector>
24. Reuters. 2025. Panama vessel registry says it is 'not a haven for sanctions evasion': <https://www.reuters.com/markets/commodities/panama-vessel-registry-says-it-is-not-haven-sanctions-evasion-2025-02-12/>
25. Commission européenne. 2024. North-East Atlantic fisheries face significant challenges in conservation and control, as unprecedented disagreements emerge: https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/news/north-east-atlantic-fisheries-face-significant-challenges-conservation-and-control-unprecedented-2024-11-21_en
26. Global Fishing Watch. 2025. Panama Takes Aim at 'Invisible' Owners in Fight Against Illegal Fishing: <https://www.globenewswire.com/news-release/2025/04/29/3070603/0/en/Panama-Takes-Aim-at-Invisible-Owners-in-Fight-Against-Illegal-Fishing.html>
27. Skerritt, D. J. 2024. Seeking clarity on transparency in fisheries governance and management. *Marine Policy*, 165, 106 221.