



S.O.S. MENSAJE EN UNA BOTELLA

EL VÍNCULO ENTRE LAS EMBARCACIONES DE PESCA NO REGULADA DEL ATLÁNTICO SUR Y EL GOBIERNO DE URUGUAY

**A PROPÓSITO DEL MENSAJE DE AUXILIO DE UN TRIPULANTE
DE LA FLOTA PESQUERA CHINA**

Julio 2023

C Í R C U L O
DE POLÍTICAS AMBIENTALES

S.O.S. mensaje en una botella
El vínculo entre las embarcaciones de pesca no regulada del Atlántico Sur y el Gobierno de Uruguay

A propósito del mensaje de auxilio de un tripulante de la flota pesquera china

Autor: Milko Schvartzman
Círculo de Políticas Ambientales

Julio de 2023.
Círculo de Políticas Ambientales.
Imagen de tapa: Prefectura de Uruguay



El vínculo entre los pesqueros que realizan pesca no regulada en el Atlántico Sur y el Gobierno de Uruguay

Desde hace al menos dos décadas que el Puerto de Montevideo es base de flotas de pesca no regulada de aguas distantes (DWF, por sus siglas en inglés). Usualmente, pueden verse allí embarcaciones con pabellón de China, Corea del Sur, Taiwán y España, pero también con otros pabellones conocidos como Banderas de Conveniencia (FOC, por sus siglas en inglés): Belice, Vanuatu, Panamá, etc.

Las embarcaciones pesqueras de bandera uruguaya están en extinción, en los últimos años la industria nacional se contrajo un 49%.¹

Montevideo es elegido por estas flotas, por un lado, por el Régimen de Puerto Libre, que exime de impuestos a la flota pesquera extranjera; y por el otro, debido a la ausencia de controles o inspecciones en los barcos, sean estos sanitarios, ambientales o de seguridad a la navegación. Muchas de las embarcaciones que van a puerto ni siquiera tienen chalecos salvavidas, ni su nombre inscripto, entre otras cosas.

En Montevideo, la representación legal y el apoyo logístico, incluyendo el encubrimiento de muertes a bordo, la pesca ilegal y 'accidentes', es realizado por un grupo de empresas denominadas Agentes Marítimos, mayormente de capitales extranjeros.

El Lu Qing Yuan Yu 765, el buque de origen del tripulante que emitió un mensaje de S.O.S en una botella encontrada recientemente en una playa del Departamento de Maldonado es representado legalmente y abastecido en Uruguay por la Agencia Marítima Christophersen², parte del Grupo Christophersen, también conocido como CHR Group.³

CHR es una empresa encargada de representar a muchos barcos involucrados en casos de abuso a los derechos humanos que arriban a Uruguay. Por mencionar algunos casos:

En 2014, CHR representó al Jia De 1, un pesquero chino del que los 28 tripulantes africanos escaparon y denunciaron ser golpeados a bordo: tenían marcas de grilletes en los tobillos.⁴

¹ El país: "Uruguay da la espalda al mar: la industria pesquera cae 49% en una década", 06 de mayo de 2023. Disponible en: <https://elpais.com/internacional/2023-05-06/uruguay-da-la-espalda-al-mar-la-industria-pesquera-cae-49-en-una-decada.html>
La Diaria Ciencia: "Un aporte para pensar la pesca en Uruguay", 19 de abril de 2023.

<https://ladiaria.com.uy/ciencia/articulo/2023/4/un-aporte-para-pensar-la-pesca-en-uruguay/>

² <http://ag.christophersen.com.uy/es/>

³ <https://www.chrgroup.com.uy/>

⁴ Teledoce: "Cancillería denunció esclavitud, racismo y discriminación", 21 de mayo de 2014. Disponible en:

<https://www.teledoce.com/telemundo/nacionales/cancilleria-denuncio-esclavitud-racismo-y-discriminacion/>

Perfil: "Descontrol, maltrato y muerte", 09 de junio de 2019. Disponible en: <https://noticias.perfil.com/noticias/noticias-uruguay/2019-06-09-descontrol-maltrato-y-muerte.phtml>

CÍRCULO DE POLÍTICAS AMBIENTALES

Durante 2016 CHR representaba a los barcos taiwaneses que traficaban trabajadores esclavos norcoreanos a través del Puerto de Montevideo.⁵ En 2019 CHR representó al pesquero Ou Ya 17 (de bandera China) que descargó un tripulante fallecido por edema pulmonar⁶. A su vez, en 2021 representó a otro pesquero chino cuyo tripulante fue abandonado muerto en el puerto. Y así con innumerables barcos con los peores prontuarios.

CHR Group son "*distribuidores oficiales de ANCAP para barcos de bandera extranjera*"⁷. ANCAP es la petrolera estatal uruguaya. Asimismo, es dueña de varios de los tanqueros que aprovisionan la flota de pesca no regulada en el Atlántico Sur⁸. CHR, a través de su filial Fewell SA, también ha sido beneficiada con las obras de desguace de embarcaciones en el Puerto de Montevideo⁹.

CHR es parte del grupo que maneja el mayor complejo ferroviario de Uruguay, el transporte de pulpa de celulosa al Puerto de Montevideo desde la pastera UPM2, una concesión por 22 años y más de mil millones de dólares, junto a Cointer y Deutsche Bahn (del Estado alemán).

El CEO y socio de Christophersen es el argentino Guillermo Jacob, antes conocido como 'el rey del calamar', por su papel en la pesca en Argentina, y también por haber financiado la campaña política del candidato a Intendente de Mar del Plata Fernando Gutiérrez en los 90s.¹⁰

En 2019, Christophersen donó un millón de dólares a la campaña presidencial del actual presidente de Uruguay Luis Lacalle Pou.¹¹

Sólo entre 2013 y 2018, los pesqueros extranjeros descargaron en promedio cerca de un tripulante muerto por mes, según datos oficiales de la Armada de Uruguay.

Desde enero de 2023, la Administración Nacional de Puertos de Uruguay ha cambiado el sistema de registro de los arribos a puerto, por lo que toda la información referente a estos casos no es de accesible desde su sitio web como hasta entonces, lo que dificulta ejercer el derecho a la

⁵ Insider: "The Rime of the Juche Mariner: North Korean Sailors and Fishermen Dispatched Overseas through Montevideo, Uruguay". Disponible en: <https://www.hrnkinsider.org/2016/06/the-rime-of-juche-mariner-north-korean.html>

⁶ Oceanosanos (2019). Pesqueros chinos continúan bajando tripulantes muertos en el Puerto de Montevideo <https://oceanosanos.org/pesqueros-chinos-continuan-bajando-tripulantes-muertos-en-el-puerto-de-montevideo/>

⁷ <http://ag.christophersen.com.uy/es/servicios/#BUNKER>

⁸ Sealion, barco tanque operado por Lavinia Group, accionista de Christophersen. <https://www.vesseltracking.net/ship/sealion-9377810>

Montevideo.como. Tramaco S.A y sus accionistas Grupo Christophersen y Petrobras <https://www.montevideo.com.uy/Negocios-y-Tendencias/-uc182127>

⁹ Administración Nacional de Puertos (2022). ANP invierte 3 millones de dólares en recuperar espacios del puerto de Montevideo <https://www.anp.com.uy/inicio/comunicacion/noticias/anp-invierte-3-millones-de-dolares-en-recuperar-espacios-del-puerto-de-montevideo>

¹⁰ Colombo G. (2014). "De la Revolución Productiva a la Crisis de la Merluza. El conflicto social en la industria pesquera marplatense. Años 1989 - 2001. Propuesta de Tesis Doctoral. Doctorando en Historia. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Universidad Nacional de La Plata. Disponible en: http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/49548/Documento_completo.pdf?sequence=3&isAllowed=y

¹¹ El País: "Que empresas financiaron las campañas electorales y en qué se gastó el dinero", 10 de febrero de 2020. Disponible en: <https://www.elpais.com.uy/informacion/politica/que-empresas-financiaron-las-campanas-electorales-y-en-que-se-gasto-el-dinero>

CÍRCULO DE POLÍTICAS AMBIENTALES

información referida a cuestiones ambientales y de derechos humanos, ratificada por Uruguay en el Acuerdo de Escazú.

Los casos de trata y esclavitud en la pesca en el Puerto de Montevideo son tan abundantes que el tema ha sido señalado en el Reporte anual sobre Tráfico de Personas publicado por el Departamento de Estado de los Estados Unidos, en el que Uruguay es calificado con bandera amarilla. La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) también ha puesto a Montevideo entre los peores puertos del mundo en diferentes investigaciones.

Pero, mientras la pesca ilegal y la esclavitud en pesqueros sean un negocio para algunos, el de Montevideo seguirá siendo un puerto asociado al crimen organizado.

C Í R C U L O
DE POLÍTICAS AMBIENTALES