

Informe de calificación del colectivo de mariscadoras

# UGT creó Agamar para financiarse de forma irregular, según la administración concursal

Asegura que la Federación de Transportes del sindicato en Galicia utilizó la asociación para evitar auditorías y pagar a empleados de la central ▶ Sostiene que la quiebra es "culpable"

LARA GRAÑA ■ Vigo

La quiebra de la Asociación Gallega de Mariscadores (Agamar) es "culpable". Así lo considera el administrador concursal de la entidad, Abraham Tenreira, que implica directamente al sindicato UGT de Galicia en su insolvencia en un rotundo informe al que ha tenido acceso FARO. Agamar se trata presuntamente de una asociación creada y dirigida instrumentalmente por la Federación Estatal de Transportes, Comunicación e Mar (FTCM) a través de su apoderado para Galicia "con el objetivo, como reza textualmente el documento, de obtener ayudas y subvenciones", para "eludir el cupo de temporalidad en los centros de trabajo de la propia FTCM-UGT" y, en tercer lugar, para "posiblemente evitar el control del tribunal y la cámara de cuentas". Ese "posiblemente" que el administrador utiliza en la propuesta de calificación del concurso lo ignora en varios párrafos del informe, dando por hecho que el sindicato pretendía "evitar auditorías públicas".

El administrador considera probada la vinculación directa entre Agamar y UGT dado que su sede principal, desde 2006, estaba en el local del sindicato en Vigo. "Todos los bienes de los que dispone Agamar se encuentran en distintas sedes de UGT y su material se utiliza de manera exclusiva" por personal de la Federación de Transportes, Comunicación y Mar. El informe llama la atención que "una entidad como Agamar", en 2011 y 2012, tuviese unos gastos anuales de personal que superaban los 200.000



Protesta de mariscadoras de la asociación Agamar frente al Parlamento de Galicia. // Xoán Álvarez

## LAS FRASES DEL INFORME

**"Llama la atención que una asociación de mariscadores tenga un trabajador en Ourense"**

**"Agamar pedía una subvención, pero lo cierto es que la beneficiada no era ella, sino el sindicato"**

**"Su fundación supuso para el sindicato la creación de una octava vía de financiación"**

euros. "Se evidencia que una parte importante de estos trabajadores podrían ser parte de una presunta cesión ilegítima -sigue el documento- que "habrían prestado sus servicios" para UGT. Llama poderosamente la atención que una asociación de mariscadores tenga un trabajador en Ourense y otro en O Carballiño, donde "obviamente" Agamar puede desempeñar ninguna actividad.

El administrador concursal de Agamar ha estado soportando unos gastos en nóminas que no le correspondían, circunstancia "determinante" en su insolvencia. En 2011 Agamar dispuso de ingresos por 385.996 euros, de los que 226.730,49 (el 58,74%) se destinaron al pago de nóminas. En 2014 los ingresos fueron de apenas 15.309,44 euros, pero la parte salarial se comió el 74,6% del total, con

más de 11.420 euros. El informe explica a mayores que Agamar y la FTCM compartían caja, de modo que una y otra entidad utilizaban fondos de forma cruzada entre ellas. Agamar llegó a sufragar, siempre según el administrador concursal, las nóminas de trabajadores de la Asociación de autónomos del transporte (Uniatramc-Galicia) o de la federación de transportes. ¿Por qué?

El secretario de Agamar indicó que TCM-UGT creó la asociación de autónomos con la finalidad de "eludir el cupo de temporalidad de los trabajadores" de la división de transportes. "Así las cosas, cuando se había cumplido el máximo legal y no se les podía hacer fijos, se les contrataba por Uniatramc". Agamar realizó hasta cinco transferencias a esta última asociación en 2011 y 2012, de acuerdo al informe, con el concepto de "liquidación de cuotas de autónomo". En cuanto a la responsabilidad de la quiebra, el administrador concursal considera que la dirección de Agamar era la FTCM a través de su secretario general (Eladio Romero, según la página web del sindicato).

## Pide la inhabilitación de la FTCM durante siete años para administrar bienes

Tal y como relata el documento, los sindicatos tienen siete vías de ingresos, todas ellas supervisadas por el Tribunal de Cuentas. Pero "los hechos descritos", explica, "apuntan a que la creación de entidades como en este caso Agamar suponen para el sindicato la creación e una octava vía de financiación". Con la fundación de la asociación de mariscadores, la FTCM "conseguía no tener que compartir con el resto de sindicatos las partidas presupuestarias destinadas a dichas entidades". "Simplemente pedía una subvención supuestamente para fines propios de Agamar" que, aunque se justificaba mediante "contratos a trabajadores y facturas a nombre de Agamar", en realidad la beneficiada no era la asociación quebrada, "sino que lo era el sindicato". Abraham Tenreira pide la inhabilitación de los responsables de FTCM para administrar bienes ajenos durante siete años.



LOS MEJORES PRECIOS EN CRUCEROS

DESCUBRE EL MUNDO A BORDO

Precio desde por persona en camarote doble interior válido para determinadas salidas. 7% de descuento sobre el importe de solo crucero (excepto en tasas y servicios adicionales) en Tarjeta Regalo HalconViajes.com/Viajes Ecuador para reservas realizadas hasta el 13 de julio. No acumulable a otros descuentos vigentes a la hora de realizar la reserva. El precio incluye: 7 noches de crucero en camarote interior Régimen de Todo Incluido a bordo en determinadas salidas (consultar) y seguro básico de viaje. No incluye: tasas de puerto (190€), gastos de gestión (10€ por reserva), tasas de servicio a bordo, ni excursiones. Consulta itinerario, niños gratis, fechas de salidas, condiciones de esta oferta y de la promoción. PRECIO DESDE. PLAZAS LIMITADAS. Con la Visa HalconEcuador, emitida por bancompopa.e, podrás pagar en 10 meses (TAE 3,36%) sin intereses\*. Gastos de gestión 1,5% del importe actualizado. Importe mínimo a financiar 950€. Ejemplos de 10 meses sin intereses: Importe 950€ TIN 0%, TAE 3,36%, gastos de gestión 14,25€. Primera cuota de 109,25€, nueve restantes de 95€, importe total adeudado 964,25€. Importe 1.500€ TIN 0%, TAE 3,36%, gastos de gestión 22,50€. Primera cuota de 172,50€, nueve restantes de 150€, importe total adeudado 1.527,50€. \*Intereses subvencionados por Halcon Viajes S.A.U. / Viajes Ecuador S.A.U.

AHORA **7%** EN TARJETA REGALO para reservas hasta el 13 de julio

MEDITERRÁNEO **397€** TODO INCLUIDO

Y ADEMÁS NIÑOS GRATIS PAGA EN 10 MESES SIN INTERESES (TAE 3,36%\*)



información y reservas  
902 300 600

Halconviajes.com



## Cercos a los barcos furtivos

## Investigan la relación de los buques de pesca ilegal detenidos con una firma suiza

La empresa ribeirense Vidal Armadores aparece vinculada desde el año 2012 a Helvetic Celtic Alimenta, situada en Ginebra y que desde Tailandia sitúan como dueños del "Kunlun"

A. LUACES / REDACCIÓN ■ Vigo

Una firma radicada en Ginebra (Suiza) podría estar relacionada con los armadores detrás de los buques acusados de pesca ilegal de merluza negra en aguas antárticas, como es el caso del *Kunlun*, detenido en Tailandia, u otros barcos que en las últimas semanas han sido noticia en medios de todo el mundo, como el *Viking* (detenido en Malasia) o el *Thunder* (hundido el pasado lunes). Según las autoridades tailandesas la compañía "Helvetic Celtic Alimenta" podría ser una empresa pantalla que está detrás del *Kunlun*, detenido allí desde mediados del mes pasado. Una empresa que según figura tuvo como integrantes a miembros de la ribeirense Vidal Armadores, habitualmente relacionada con la pesca ilegal o irregular en el océano Antártico.

Medios locales citan como fuente de esta información al jefe de aduanas tailandés, Prosongsak Boonma, que indica que esta compañía sería la propietaria del *Kunlun* y que está registrada en la dirección de un bufete de abogados con sede en Ginebra.

El *Kunlun*, detenido en la isla de Phuket en Tailandia, descargó allí según la información de medios locales como *Phuket News* (que recoge informaciones del Servicio de Aduanas) un total de ocho contenedores con 182 toneladas de pescado etiquetado como mero cuando, en realidad, se trataba de

### El "Thunder" se dirige a Santo Tomé para cambiar el registro y la licencia

El jefe de la División de Supresión de la Oficina de Aduanas de Phuket, Pongpan Wongwuttisak, y siempre se-



La tripulación del "Thunder" abandona el barco antes de su hundimiento el pasado lunes. // Erwin Vermeulen

merluza austral, conocida "oro blanco" por el alto precio que alcanza.

La carga habría sido trasladada por carretera a Songkla (otra provincia tailandesa), en cuyo puerto debía haberse transbordado a otro buque para su posterior envío a Vietnam. Envío que fue interceptado por los servicios

aduaneros.

El jefe de la División de Supresión de la Oficina de Aduanas de Phuket, Pongpan Wongwuttisak, y siempre se-

gún recoge este medio, explicó que de poder demostrarse que el *Kunlun* ha informado falsamente que el envío era mero y no merluza austral, los tripulantes serán considerados responsables, incluyendo el capitán del barco y el agente de envío (Servicios Sur Co.Ltd. de Phuket)", que tendrían que hacer frente a fuertes sanciones económicas antes de recuperar el cargamento y sacarlo de Tailandia.

### La intención del "Thunder"

Por otro lado, el *Thunder*, que se hundió el pasado lunes en el golfo de Guinea tras una dura persecución de 110 días por parte de los ecologistas Sea Shepherd y que está acusado

de pescar ilegalmente merluza austral, al parecer tenía la intención de hacer un cambio de registro en Santo Tomé y Príncipe cuando se hundió camino a estas islas en circunstancias sospechosas.

Así lo afirma el medio local *Téla Nón*, que cita a responsables de la capitania marítima del país africano: "El barco tenía como propósito venir a Santo Tomé para hacer transbordo del pescado, cambiar a la tripulación y posteriormente permanecer aquí para preparar un nuevo registro, cambiar la licencia de pesca para trabajar en aguas de Santo Tomé y Príncipe", comentó Rui Vera Cruz, Capitán de Puertos de Santo Tomé y Príncipe.

### En libertad los cuatro últimos detenidos en Cabo de Cruz tras su declaración

EFE ■ A Coruña

Las cuatro personas que permanecían detenidas en el marco de la segunda fase de la operación *Vipe* desarrollada en la localidad coruñesa de Cabo de Cruz, en Boiro, y que ayer por la mañana pasaron a disposición judicial en Ribeira, han quedado en libertad.

Seis de los doce detenidos en esta operación declararon el miércoles en el Juzgado número 2 de Ribeira y también quedaron en libertad imputados por sendos delitos de apropiación indebida, pero con la obligación de comparecer cada mes, mientras que otros dos detenidos habían quedado anteriormente en libertad.

### Argentina decomisa 600 toneladas de calamar a un buque chino cuando faenaba en sus aguas

La Prefectura Naval argentina capturó el miércoles un buque de bandera china que pescaba sin autorización en la zona económica exclusiva argentina en el Atlántico y decomisó cerca de 600 toneladas de calamar, informaron fuentes oficiales.

### Las matriculaciones de barcos de recreo crecen un 17,5% en el primer trimestre de 2015

España matriculó 776 embarcaciones de recreo en el primer trimestre del año, lo que supone un aumento del 17,5% con respecto al mismo periodo de 2014 (660 embarcaciones), según la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (Anen). Significa un incremento del 36% en el mes de marzo.

## La baza que le queda al cerco

El tope de 6.000 kilos de jurel por barco y día que la Xunta decide hoy es una de las últimas esperanzas del sector para este año

ADRIÁN AMOEDO ■ Vigo

Tres semanas y media después de la reunión entre la conselleira de Medio Rural e do Mar, Rosa Quintana, y la Asociación de Armadores de Cerco de Galicia (Acerga), la Comisión do Cerco del Consello Galego de Pesca tomará hoy una decisión que puede cambiar el futuro del sector. Y es que a priori, los cerqueros sabrán hoy si al final hay acuerdo o no sobre el tope de 6.000 kilos de jurel por barco y día. O al menos eso es lo que esperan desde Acerga, como explicó el portavoz Andrés García: "Esperamos recuperar el tope que teníamos antes de que comenzara todo este despropósito".

Esta "gestión conjunta de cuotas para todos los cerqueros gallegos" (y no solo para el 75% de ellos que están incluidos dentro de Acerga) puede significar una bolsa de aire para los armadores, que ven como las pocas ventas de estos días no les ayudan a salir a flote.

Y es que los armadores viven ahora instalados en el "desánimo", como constata García, a lo que hay que sumar la poca pesca que se encuentran cada vez que salen. "Por el momento no hay sardina, y así como el año pasado por estas fechas ya había xarda -o caballa-, ahora por el momento tampoco hay", comenta.

Los precios, según explica el por-

tavoz de Acerga, tampoco ayudan. Sargo, especie que sí están encontrando los cerqueros cuando salen a faenar, se paga entre 4 y 8 euros el kilo, dependiendo del tamaño. El resto ya varía más: la xarda, por ejemplo, está entre 5 y 7 la caja, mientras que el jurel puede llegar a 12 euros. La otra especie principal que pesca esta flota, el cabalón, se paga entre 4 y 8 euros la caja.

Con este panorama, los armadores necesitan una solución que ayude también a subir los precios. Solución que podría pasar por ese tope que pide el sector, con el que se revalorizaría el precio del jurel en el mercado. Una de las últimas esperanzas del sector para salvar 2015.

## Las biotoxinas ya afectan a los bancos de marisqueo situados en la boca de Arousa

MANUEL MÉNDEZ ■ Arousa

El Instituto Tecnológico para el Control del Medio Marino (Intecmar) confirmó ayer como efectivo el cierre cautelar de diversos polígonos bateiros y zonas marisqueras gallegas, al mismo tiempo que ordenaba dos cierres nuevos que sirven para constatar que la toxina amnésica (ASP) mantiene su incidencia y que empieza a afectar también a las zonas de producción de infaunales de la ría de Arousa, que por ahora permanecían "a salvo".

De este modo puede decirse que actualmente -última actualización a las nueve de la noche

de ayer- está prohibido extraer almeja, berberecho, longueirón, navaja y demás especies que viven enterradas en el substrato en las zonas I y II de Arousa, es decir, las situadas en la boca de la ría.

Para que el lector se haga una idea, está prohibido el marisqueo en el triángulo equilátero imaginario que tiene sus tres vértices en A Lanzada (O Grove), Ribeira y A Illa de Arousa.

Estas dos zonas marisqueras arousanas cerradas se suman a las que ya permanecían inoperativas desde el lunes, como son las cinco existentes en la ría de Vigo, las cinco de Pontevedra y las tres de Muros-Noia.



# La guerra de los lomos de atún está servida

Anfaco ruge contra el Gobierno central, al que acusa de no defender ni la industria conservera ni sus empleos

MARÍA HERMIDA  
RIBEIRA / LA VOZ



La industria pide importar sin cargas lomos de China, Vietnam y Tailandia, y la flota lo rechaza. MARTINA MISER

Tenemos guerra del atún. En la batalla de los túnidos hay dos adversarios: la conserva —que habla a través de su patronal, Anfaco— y la flota atunera —que tiene como portavoz a Cepesca—. En medio de ellos está el Ministerio de Agricultura y la Comisión Europea de Pesca. ¿Por qué pelean? Resulta que la UE debe decidir si mantiene, reduce o aumenta el contingente de 22.000 toneladas de lomos de atún libre de aranceles que había hasta este año, procedentes de países con los que no hay acuerdos comerciales. Los conserveros quieren que se incremente hasta las

30.000 toneladas y argumentan que es necesario contar con esa materia prima sin gravamen para seguir produciendo en España —sobre todo en Galicia— a precios competitivos. Y los armadores solicitan que se reduzca a cero, señalando que la flota comunitaria pesca de sobra para abastecer a las industrias. El Estado español, a la vista de este desencuentro, ha pedido que las cosas que queden como están, es decir, que se mantengan las 22.000 toneladas.

La decisión del Estado le ha sentado como una patada en el estómago a Anfaco, que cree que

## LAS DOS VISIONES

### ANFACO

**Aumento a 30.000 toneladas.** La conserva pide 30.000 toneladas de lomos de atún libres de aranceles de países con los que no hay acuerdos preferenciales.

el ministerio no ha tenido en cuenta «ni la importancia de la industria conservera ni los puestos de trabajo que genera».

Ayer, el secretario general de la patronal, Juan Vieites, fue más allá de la crítica y vertió una acusación importante. Dijo que per-

### CEPESCA

**Reducción a cero.** La flota considera que el contingente de lomos de atún procedente de países con los que no hay acuerdos comerciales debe eliminarse. Señala que no es necesario.

sonas ligadas al Gobierno central están intentando convencer a otros países de la UE que sí pidieron ese contingente de 30.000 toneladas para que cambien su solicitud por la de 22.000. «Y esto sí que ya resulta increíble y es un ataque en toda regla a nuestra

industria», espetó Vieites. Luego, señaló también que van a mover «todo lo que haga falta» para que los intereses del sector no se vean perjudicados. Ya han conseguido adhesiones en las filas del PP, que se desmarcan del dictado de Madrid y hacen suyas las reivindicaciones de Anfaco.

### Exceso de oferta

El Ministerio de Agricultura no se pronunció ayer de la acusación de la conserva. Quien sí habló fue Cepesca. Sus responsables mantuvieron una reunión con miembros de la Comisión Europea de Pesca y les indicaron que existe exceso de oferta de atún en el mercado y que, por tanto, la industria no necesita «más ventajas en detrimento del productor comunitario». Indican que los armadores se ven obligados a vender el atún entero congelado en otros mercados internacionales porque gran parte de la industria española «prefiere comprar más barato a países terceros». Y que es en la limpieza de atún entero donde se genera más trabajo, así que si llegan más lomos de fuera se reducirán los empleos.



COLECCIÓN  
8 MAXIFULARES

**V&L**

VICTORIO & LUCCHINO

**1'99**  
EUROS

+ CUPÓN DEL LOMO

ÚLTIMA ENTREGA  
**DOMINGO 12**

ÉTNICO  
ROSA

MEDIDAS: 190x75 cm

**ESTA PRIMAVERA  
VUELVEN  
LOS MÁS GRANDES.**



22/02 ÉTNICO VERDE 01/03 MULTICOLOR 08/03 SERPIENTE ROSA 15/03 ARABESCO



22/03 LILA 29/03 HOJAS GRANATE 05/04 JUNGLA 12/04 ÉTNICO ROSA



Aprovecha las ventajas de ser suscriptor.  
Haz tu reserva capturando el código QR con la aplicación ES Fídeli o en el teléfono 900 154 218 y consigue unas condiciones exclusivas.

Última entrega con **La Voz de Galicia**



**SIDDHARTH CHAKRAVARTY** CAPITÁN DEL «SAM SIMON», DE LA ORGANIZACIÓN SEA SHEPHERD

## «Si Asia colabora, a la piratería en el Antártico le queda un año»

*En los 4 meses que llevaban tras el «Thunder», el colider de la campaña nunca imaginó un final en el que hundirían el barco para destruir pruebas*

ESPE ABUÍN

REDACCIÓN / LA VOZ

Tras diez años trabajando en petroleros, Siddharth Chakravarty (India) decidió implicarse en la conservación de esos océanos en los que llevaba media vida navegando. En el 2011 envió un correo a la organización Sea Shepherd y diez días después estaba rumbo a Australia para convertirse en activista defendiendo el santuario ballenero del océano austral y evidenciando las incursiones ilícitas de la flota japonesa, patrullando el Mediterráneo para proteger el atún rojo o velando por los tiburones en el océano Pacífico. Toda esa experiencia lo han puesto al frente, con su homólogo del *Bob Barker*, Peter Hammarsted, de la operación *Icefish*, con la que la organización conservacionista quiere frenar el saqueo de merluza negra en la Antártida por parte de los pescadores piratas. Por ahora, esa ofensiva está siendo un éxito: dos barcos detenidos y un tercero, el *Thunder*, bajo 3.800 metros de columna de agua en el Atlántico.

—¿Donde se encontraba usted y el «Sam Simon» cuando el «Thunder» comenzó a hundirse?  
—A unas 37 millas al norte del *Thunder* cuando recibí la alerta. A toda máquina, nos llevó tres horas alcanzar el lugar del incidente.

—¿Cómo supo del naufragio?  
—Me informó primero el capitán del *Bob Barker* y seguidamente por centro de coordinación de rescate de la región.

—¿Cómo estaba la tripulación? ¿Llegó a hablar con ellos?

—La tripulación estaba compuesta por 30 indonesios, cuatro chilenos, cinco españoles y un portugués. Todos estaban en buen estado de salud. El capitán y los oficiales españoles no parecían muy contentos de estar a bordo, pero al resto de los tripulantes se los veía aliviados por haber salido del pesquero pirata. Hablé con cada uno de los tripulantes a través de traductores cuando subieron a bordo del *Sam Simon*.

—Parece ser que las reacciones de los tripulantes fueron muy distintas y que el capitán incluso aplaudió y celebró el hundimiento. ¿A qué cree que se debe eso?  
—Estamos convencidos de que hundieron el barco a propósito. Llevaron a pique al pesquero



El capitán del «Sam Simon», en su barco, cuando interceptaron al «Kunlun» en la Antártida. GIACOMO GIORGI

para destruir pruebas, por tanto, el capitán, que debió haberlo planeado todo, estaba contento porque había cumplido con su cometido. Fue molesto verlo reír y aplaudir mientras al barco se lo tragaba el mar, como un asesino sintiéndose satisfecho tras deshacerse del arma homicida.

—¿Qué futuro les espera?

—Esperamos que el capitán y el patrón de pesca sean investigados y queden constatados sus crímenes. España tiene leyes dirigidas a castigar a sus nacionales por delitos cometidos fuera de sus aguas nacionales. Esas investigaciones ayudarán a seguir el rastro del armador del barco y a perseguir a todos los relacionados con esas actividades ilícitas.

—¿Cree que tienen pruebas suficientes para detener o castigar a los oficiales del «Thunder»? ¿Y a quién corresponde hacerlo?

—Sea Shepherd tiene pruebas que han sido recogidas a bordo del *Thunder* e intentaremos entregárselas en mano a la Interpol. El capitán y los oficiales estaban

en Santo Tomé y los interrogatorios deberían proporcionar más información y pruebas. Interpol, en colaboración con las autoridades locales, son los competentes para continuar la investigación.

—¿Esperaba este final? ¿Como se siente ahora?

—En estos cuatro meses de persecución nunca imaginé que hundirían el *Thunder* para destruir pruebas. Es el final más surrealista que podría tener esta campaña. Tengo un sabor agri dulce y una mezcla de emociones contradictorias. Por un lado, tengo la obligación legal de responder a la llamada de socorro y, al mismo tiempo, tengo que garantizar la salud y seguridad de mi tripulación. Los pesqueros piratas han estado destruyendo los océanos durante años y ver hundirse a uno de ellos era casi gratificante, pero para alguien que vive en el mar, la visión de un barco hundido siempre entristece. El capitán del barco pirata fue el primero que subí a bordo; evacuarlo y acogerlo en mi barco fue, sin duda, una experiencia interesante.

«Fue molesto ver al capitán del pesquero reír y aplaudir mientras se hundía el barco»

«La implicación de la Interpol ha desatado una ola de cooperación internacional»

—¿Había cinco españoles, sabe si son gallegos?

—Puedo confirmar que algunos son gallegos.

—¿Sabe quién puede ser el armador del barco? ¿Es posible dar con su identidad?

—Creo que el armador es español. Pero la principal razón para hundir el barco fue el intento de ocultar el vínculo entre este barco y sus propietarios. La identidad del armador la conocen el capitán y el patrón de pesca, por eso es importante que sean investigados e interrogados.

—El «Thunder» hundido, el «Kunlun» detenido en Tailandia, el «Viking», apresado en Indonesia... ¿Y el resto de los «Seis bandidos»? ¿Dónde están?

—El *Perlon*, *Yongding* y el *Songhua* son los tres que faltan. Creemos que pronto recalarán en un puerto y correrán la misma suerte que los otros barcos. Se cree que el *Yongding* y el *Songhua* pertenecen a Vidal Armadores, de Ribeira, pero el del *Perlon* continúa siendo desconocido.

—¿Cree que la pesca ilegal en el Antártico está llegando a su fin?

—Si se encuentra a los otros tres barcos y los países del sureste de Asia continúan deteniendo e investigando los barcos que llevan a sus puertos, a la pesca pirata en la Antártida podría quedarle solo un año.

«Con la operación «Sparrow», España ha lanzado una seria advertencia»

Es probable que el *Kunlun* quede libre con solo una multa, pero para Chakravarty, lo que importa es que el barco lleva más de un mes retenido y eso denota la dedicación de las autoridades locales. Y lo más probable es que hayan recabado información correcta sobre el armador y los operadores.

—¿Qué le parece la operación «Sparrow», lanzada por España?

—Es una misión importante para hacer frente a la pesca ilegal. Con ese operativo tan audaz e innovador, y las nuevas leyes promulgadas para perseguir a los ciudadanos españoles involucrados en esa lacra, España ha lanzado una seria advertencia a los piratas.

—¿Qué cree que es necesario para poner fin a la piratería?

—Tres cosas: en vigilancia marítima, más barcos de guardacostas y patrulleros vigilando los pesqueros y los caladeros; en cooperación internacional, que se coordinen Estados de bandera, Estados de puerto y varios ministerios internacionalmente, y coordinación transfronteriza internacional: Interpol y los cuerpos de seguridad nacionales deben trabajar juntos.

—¿La comunidad internacional está haciendo bastantes esfuerzos para erradicar la lacra?

—Con la nueva implicación de la Interpol en las actividades de pesca ilegal, hay definitivamente una gran oleada de cooperación y ayuda para acabar con la piratería.

—¿Qué parte del éxito en la lucha contra la pesca ilegal corresponde a Sea Shepherd? ¿Y a Sid Chakravarty?

—Durante los últimos 10 años, hemos visto que los piratas actuaban con impunidad. El caso empezó a tener eco mundial cuando el *Thunder* fue localizado el 17 de diciembre del 2014. Creemos que nuestro trabajo y la tenacidad en su persecución puso el listón muy alto y ha revelado la necesidad de reforzar la vigilancia en alta mar. Esto ha calado en los Gobiernos, que han tomado medidas para detener a otros buques. Nuestra colaboración con Interpol ha tendido puentes de cooperación y dado un gran impulso a la sección de la Interpol contra los delitos ambientales. Como capitán del *Sam Simon*, empecé la investigación sobre el *Thunder*, trabajando con Interpol en Mauricio, a la que entregué pruebas —la red de pesca— para llevarlo ante la Justicia. La persecución del *Bob Barker* ha dejado al *Thunder* fuera de combate. Creo que el capitán Hammarstedt y yo hemos logrado poner fin a la carrera del buque pirata más destructivo de la Antártida.

