

EL CASO NDDANDDU: RADIOGRAFÍA DE LA IMPUNIDAD EN EL MAR

La doble vara para los controles y la
urgencia de estándares de transparencia.



SIN AZUL —
NO HAY VERDE



INTRODUCCIÓN

El caso del BP Nddanddu es una radiografía precisa de las falencias en la fiscalización que atraviesa la pesca en la Argentina. No se trata simplemente de un episodio aislado de descarte masivo y uso de artes de pesca prohibidas; es la prueba irrefutable de un sistema institucional que permite la impunidad debido a su opacidad. Mientras los testimonios de la tripulación de la embarcación, el reconocimiento de las infracciones por parte del armador, y las evidencias audiovisuales que circularon con fuerza en la esfera pública, la respuesta de la autoridad nacional fue el silencio, permitiendo que el buque continuará operando sin restricciones.

Este escenario revela una doble vara en los mecanismos de control estatal. Mientras la administración nacional eficientiza sus recursos y utiliza tecnología satelital de vanguardia para detectar y sancionar el accionar de la flota extranjera que ingresa ilegalmente a la zona económica exclusiva (ZEE), esa misma rigurosidad se debilita cuando se trata de la flota de bandera nacional. La autoridad pesquera demuestra que tiene el soporte y la capacidad técnica para vigilar el mar, pero ha elegido la inacción frente a irregularidades domésticas, transformando la gobernanza sostenible en un concepto discrecional.

El caso del Nddanddu también expone fallas acumuladas: antecedentes administrativos irregulares, falta de claridad en transferencia de cuotas y manejo discrecional de la información. Cuando finalmente se hicieron públicos los hechos, la respuesta provincial fue inmediata, mientras que a nivel nacional no se abrió ningún sumario ni se adoptaron medidas precautorias, pese a que la normativa vigente permite actuar incluso sin observador y/o inspector a bordo.

En última instancia, el Nddanddu muestra que la opacidad no es un problema accesorio: es la condición que permite que un buque con irregularidades previas continúe operando “como si nada”, aun frente a evidencia contundente de infracciones. Esta falta de transparencia se profundiza ante la carencia de datos accesibles y actualizados de la flota pesquera argentina y sus antecedentes. Sin información abierta sobre la flota, no hay manera de verificar permisos, evaluar riesgos, fiscalizar el uso del recurso ni garantizar la rendición de cuentas. El resultado es un sistema que opera en la oscuridad y que, como demuestra este caso, no siempre activa los mecanismos institucionales necesarios para proteger un recurso de dominio público.

1. ANTECEDENTES: UN BUQUE CON HISTORIAL ADMINISTRATIVO IRREGULAR (2025)

La historia del BP Nddanddu en el sistema de cuotas de merluza hubbsi comienza con una irregularidad administrativa. Las cuotas de los barcos Margot, Mellino I, Nddanddu, María Rita, Messina I y Estéfany pasaron a conformar el Fondo de Reasignación de Merluza Hubbsi, dado que sus propietarios no presentaron en tiempo y forma la aceptación del régimen de cuotificación y sus propias Cuotas Individuales Transferibles de Captura (CITC)¹. Esa aceptación era un requisito indispensable para que la autoridad les asignara una Cuota dentro del régimen CITC: sin ese paso formal, el buque no podía consolidar un derecho propio sobre una porción de la captura. Como consecuencia, las cuotas que les habrían correspondido no fueron asignadas a esos titulares y pasaron a integrar el Fondo de Reasignación de Merluza Hubbsi.

El Consejo Federal Pesquero (CFP) trató el tema en febrero de 2025², aunque con demoras. En su reunión de esa semana evitó abordar el tratamiento de la situación de las empresas que habían presentado en forma extemporánea la aceptación de su cuota, pese a estar incluido en el orden del día. El informe técnico que analizaba la situación de los buques involucrados fue excluido del acta³.

Finalmente, en marzo de 2025, el CFP resolvió no aplicar sanciones⁴, y, argumentando la necesidad de mantener la continuidad laboral, accedió al pedido de las empresas y decidió por unanimidad asignar del Fondo un porcentaje de cuota equivalente a lo que había perdido cada buque.

El Nddanddu y otros buques del mismo grupo empresario perdieron sus CITC por incumplimiento administrativos.

Sin embargo, el Consejo Federal Pesquero:

- regularizó la situación,
- restituyó cuota usando la Reserva Social,
- y dejó fuera del acta el informe técnico que describía las irregularidades.

¹ Consejo Federal Pesquero (2025). ACTA CFP N° 6/2025

² Consejo Federal Pesquero (2025). ACTA CFP N° 2/2025

³ Revista Puerto (febrero, 2025). Lo que trató y lo que dejó afuera el Consejo Federal <https://revistapuerto.com.ar/2025/02/lo-que-trato-y-lo-que-dejo-afuera-el-consejo-federal/>

⁴ Consejo Federal Pesquero (2025). ACTA CFP N° 6/2025



La diferencia se subsanó con toneladas de la Reserva Social de la Autoridad de Aplicación y una pequeña parte de la Reserva Social de la Provincia de Buenos Aires. La asignación se hizo de forma definitiva y no transitoria, regularizando así la situación. En total, lo redistribuido sumó unas 6 mil toneladas.

Esto muestra una primera falla: antecedentes administrativos opacos y un sistema que prioriza continuidad operativa por sobre el cumplimiento normativo.

2. ASIGNACIÓN DE CUOTA SOCIAL (ENERO 2026)

Mediante la solicitud de la provincia de Chubut, el CFP aprobó el otorgamiento de **1.000 toneladas de cuota social de merluza** al Nddanddu⁵.

El buque, propiedad de Luis Santander y operado por la empresa "Luez SA", zarpó el 26 de enero del puerto de Caleta Olivia. La cuota asignada por la provincia de Chubut ubica al Nddanddu entre los buques con mayor volumen de cuota a inicio de 2026⁶ junto con el Marlene del Carmen. Cabe recordar que el Nddanddu no posee CITC propia, por lo que operó exclusivamente con cuota social.

El barco zarpó sin observador ni inspector a bordo. Por otra parte, debido a la ausencia de información disponible sobre antecedentes de sanciones, desconocemos el accionar del barco previamente. Sin embargo, declaraciones del propio armador hacen referencia a las infracciones cometidas como un modus operandi.

Segunda falla: asignación de recursos públicos a un buque con historial administrativo irregular y sin mecanismos de control asociados (sin inspector y/o observador a bordo).

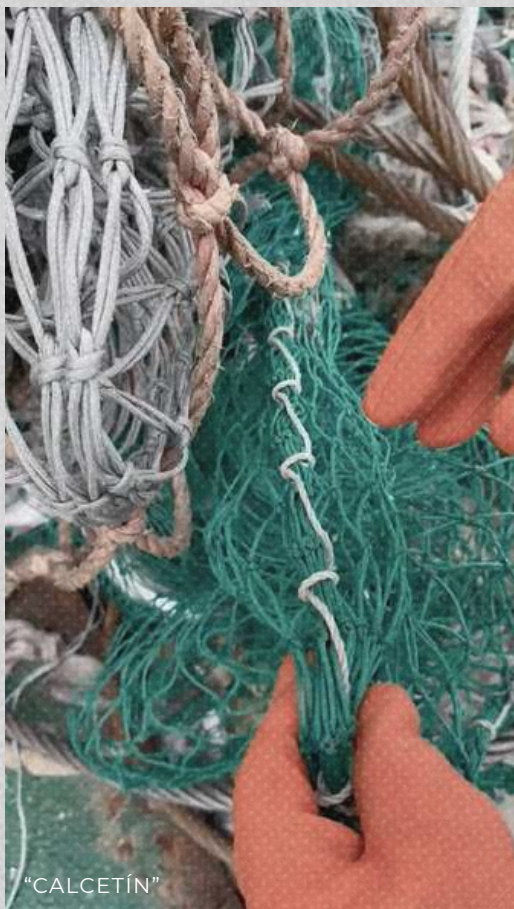


⁵ Consejo Federal Pesquero (2026). ACTA CFP N° 1/2026 <https://cfp.gob.ar/actas/ACTA%20CFP%201-2026.pdf>

⁶ Consejo Federal Pesquero (2026). ACTA CFP N° 1/2026 <https://cfp.gob.ar/actas/ACTA%20CFP%201-2026.pdf>

3. HECHOS A BORDO: DESCARTE MASIVO DE MERLUZA PARA PRIORIZAR EL CALAMAR DE ACUERDO A LOS TESTIMONIOS DE LA TRIPULACIÓN

El 3 de febrero trascendieron públicamente los hechos ocurridos a bordo del Nddanddu. Según testimonios de la tripulación⁷, se los habría obligado a priorizar la selección del calamar en cubierta y descartar la merluza capturada, pese a ser ésta una especie regulada. Cuando algunos trabajadores se negaron a continuar con esa práctica el conflicto escaló y de acuerdo con sus declaraciones, el armador amenazó con desembarcar a parte del personal y no pagar el pasaje de regreso a quienes no eran de la ciudad de Comodoro Rivadavia. La orden habría cambiado recién cuando los tripulantes advirtieron que harían públicos los videos del descarte.



El buque arribó a Comodoro Rivadavia el 1 de febrero por la noche. Según lo informado en el acta de descarga difundida por la prensa, se declararon 379 cajones de calamar, 495 de merluza y 37 de abadejo, pese a tener capacidad para 2.200 cajones. Tras el arribo, casi toda la tripulación renunció⁸.

Los videos que luego circularon por redes y medios especializados (a partir del 9 de febrero) mostraron tanto el descarte de merluza como el uso de calcetín (arte de pesca que impide la salida de tallas pequeñas), incluyendo una toma continua donde se observa el nombre del buque y parte de los tripulantes⁹, lo que constituiría evidencia relevante para un sumario.

⁷ Diario Crónica (24 de febrero 2026). Redes ilegales y 3 mil cajones de merluza descartados: el impacto de la depredación pesquera en la Patagonia. Declaraciones del tripulante José Rodríguez.

⁸ Revista Puerto (3 de febrero de 2026). Motín y Renuncia masiva en el fresquero NDDANDDU.

<https://revistapuerto.com.ar/2026/02/motin-y-renuncia-masiva-en-el-fresquero-nddanddu/>

⁹ Revista Puerto (27 de febrero de 2026). Pesca hace silencio ante el descarte obsceno del "Nddanddu"

<https://revistapuerto.com.ar/2026/02/pesca-hace-silencio-ante-el-descarte-obsceno-del-nddanddu/>

Consultado por la prensa, el armador Luis Santander negó en una primera instancia que el viaje hubiera sido exclusivamente para la captura de calamar¹⁰; luego en entrevista radial¹¹ declaró: “Si viene mayor cantidad de calamar, se prioriza el calamar. Es tan simple como eso... en altamar se descarta, siempre se descarta... esto va así desde hace 30 años”. Sus dichos constituyen un reconocimiento explícito de prácticas incompatibles con el régimen pesquero, al admitir el descarte sistemático en función del valor comercial y la eliminación de ejemplares juveniles. Lejos de tratarse de un hecho aislado, la referencia a que estas prácticas “se hacen hace 30 años” evidencia su carácter estructural, reforzando la existencia de un patrón de incumplimiento que contradice las obligaciones de conservación y aprovechamiento sostenible del recurso pesquero.

La composición de la descarga declarada corrobora la selección en cubierta: 54,4% merluza (495 cajones), 41% calamar (379) y 4,1% abadejo (37), superando ampliamente el límite del 20% de pesca incidental de calamar permitido por marea para los arrastreros¹².



¹⁰ Revista Puerto (3 de febrero de 2026). Motín y Renuncia masiva en el fresquero NDDANDDU. <https://revistapuerto.com.ar/2026/02/motin-y-renuncia-masiva-en-el-fresquero-nddanddu/>

¹¹ Lu20 Radio Chubut (5 de febrero 2026): Entrevista telefonica a Luis Santander disponible en: <https://www.facebook.com/reel/1237004624527567>

¹² Consejo Federal Pesquero (2016). Resolución 14- CFP- 2016

4. LA RESPUESTA DE LAS AUTORIDADES PESQUERAS: EL CONTRASTE ENTRE CHUBUT Y LA NACIÓN

El 4 de febrero, apenas un día después de hacerse públicos los hechos, la Secretaría de Pesca de Chubut comunicó inmediatamente la evaluación de medidas administrativas. Entre ellas, analizó incluso la devolución de la cuota social asignada al buque, recordando que su finalidad es promover el empleo en tierra y no habilitar operaciones orientadas a maximizar especies de mayor valor comercial¹³.

En paralelo, desde la Dirección Nacional de Coordinación y Fiscalización Pesquera se sostuvo que no existían elementos para abrir un sumario, dado que el buque había operado sin observador a bordo y el acta de descarga coincidía con el parte de pesca¹⁴. Según esta posición, la ausencia de constancias formales impedía cualquier avance administrativo, aun cuando los testimonios y las imágenes ya circulaban en redes sociales y medios especializados y fueran suficientes para iniciar acciones por parte de la autoridad provincial.

El 6 de febrero el Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU) de la seccional Mar del Plata escaló el conflicto al presentar una denuncia penal ante la justicia federal y otra administrativa ante la Prefectura Naval Argentina. La denuncia refirió a presuntas prácticas ilegales de descarte tanto en el Nddanddu como en el Marlene del Carmen, también propiedad de Santander, exponiendo prácticas ilegales de depredación de la fauna marina a partir de órdenes impartidas por la empresa¹⁵.

La difusión del video del 9 de febrero —en el que se observa claramente a un tripulante descartando merluza en plena faena— impulsó una reacción más decidida del gobierno provincial. Ese mismo día, el Secretario de Pesca de Chubut solicitó al CFP la revocación de la cuota social del Nddanddu, fundamentándose en el principio precautorio y en el riesgo de un uso indebido del recurso¹⁶. La provincia sostuvo que, frente a un posible daño ambiental grave, la falta de certeza absoluta no debe paralizar las medidas preventivas.

¹³ Revista Puerto (4 de febrero, 2026). Chubut evalúa pedir la devolución de la cuota social al "Nddanddu". <https://revistapuerto.com.ar/2026/02/chubut-evalua-pedir-la-devolucion-de-la-cuota-social-al-nddanddu/>

¹⁴ De Proa (4 de febrero de 2026). Chubut analiza exigir la devolución de la cuota social otorgada al "Nddanddu".

¹⁵ Revista Puerto (6 de febrero de 2026). SOMU denunció a Santander por depredación de fauna marina. <https://revistapuerto.com.ar/2026/02/somu-denuncio-a-santander-por-depredacion-de-fauna-marina/>

¹⁶ Revista Puerto: <https://revistapuerto.com.ar/2026/02/chubut-le-saco-las-mil-toneladas-de-cuota-social-al-nddanddu/>

El 12 de febrero el CFP dio curso al planteo y, por unanimidad, dejó sin efecto la asignación de captura de merluza común al buque, ordenando descontar previamente el volumen ya extraído en el período anual¹⁷.

Mientras tanto, en el ámbito nacional no se avanzó en la instrucción de un sumario ni se aplicaron medidas de carácter preventivo o sancionatorio. Consultado por la prensa, el director nacional de coordinación y fiscalización pesquera pidió “tiempo para revisar el video” y, según los medios, no volvió a dar explicaciones¹⁸.

Tercera falla: En términos institucionales, esto se tradujo en una completa ausencia de respuestas públicas claras y, sobre todo, de medidas ejemplificadoras que desincentiven la repetición de prácticas similares.



El contraste con Chubut es evidente: mientras la provincia actuó con celeridad, la autoridad nacional optó por no intervenir, incluso frente a un caso ampliamente difundido, con evidencia audiovisual directa y un reconocimiento del propio armador sobre prácticas prohibidas.

¹⁷ Consejo Federal Pesquero (2026). ACTA CFP N° 2/2026 <https://cfp.gob.ar/actas/ACTA%20CFP%202-2026.pdf>

¹⁸ Revista Puerto (27 de febrero de 2026). Pesca hace silencio ante el descarte obscuro del “Nddanddu” <https://revistapuerto.com.ar/2026/02/pesca-hace-silencio-ante-el-descarte-obscuro-del-nddanddu/>

Esta inacción tiene implicancias profundas para la gobernanza pesquera: si un caso de tal visibilidad —con testimonios, videos y un escándalo mediático— no deriva en medidas sancionatorias o precautorias a nivel nacional, resulta legítimo preguntarse qué puede esperarse en situaciones que no salen a la luz pública.

Lo más grave es que el buque continuó operando sin ningún tipo de restricción. Entre el 4 de febrero y el 10 de marzo de 2026 realizó cinco mareas adicionales, manteniendo su actividad con total normalidad. El mensaje institucional que deja esta ausencia de consecuencias es crítico: aun frente a indicios serios de infracciones, el sistema nacional de control no activa respuestas disuasorias ni protectoras del recurso (Ver en anexo trayectorias y esfuerzo pesquero del buque).

5. INFRACCIONES APLICABLES AL CASO DEL NDDANDDU

Cruce entre los hechos y el Artículo 21 del Régimen Federal Pesquero

1) Uso del “calcetín” (arte prohibida):
Infracción aplicable Art. 21 inc. c)
“Llevar a bordo y/o utilizar artes de pesca prohibidas.”

2) Descarte masivo de merluza: (más de 3.000 cajones, estimado en 90 toneladas). El descarte masivo de una especie es depredación:
Infracciones aplicables: Art. 21 inc. m)
“Arrojar descartes y desechos al mar, en contra de las prácticas de pesca responsables.”
Infracción aplicable: Art. 21 inc. g) “Prácticas que causen estragos, sobrepesca o depredación.”

Resumen: Potenciales infracciones aplicables al caso

ART. 21 - RÉGIMEN FEDERAL PESQUERO

Los incisos que podrían aplicarse al caso Nddanddu son:

Inc. c - Artes prohibidas (calcetín)

Inc. g - Estragos / sobrepesca / depredación

Inc. h - Pescar en contravención al permiso (calamar como objetivo)

Inc. m - Descartes al mar

Inc. n - Captura de juveniles / falseo de declaración

Inc. o - Práctica que atente contra la sustentabilidad del recurso pesquero.

3) Descarte de merluza juvenil (talla inferior):

Infracción aplicable: Art. 21 inc. n) “Realizar capturas de ejemplares de talla inferior (...)”

El uso del calcetín podría generar la captura de ejemplares de talla inferior. Cuando esto va acompañado del descarte agrava la sanción.

4) Pescar calamar como especie objetivo sin permiso (tenían permiso para merluza – Cuota Social):

Infracción aplicable: Art. 21 inc. h) “Ejercicio de actividades pesqueras sin permiso, asignación de cuota correspondiente o en contravención a la normativa legal vigente.”

Pescar otra especie como objetivo es violación del permiso.

5) Orden empresarial de “encajonar solo calamar” / no encajonar merluza. Esto implica ocultar la captura real y violar condiciones del permiso.

Infracción aplicable: Art. 21 inc. h) contravención al permiso y normativa

6) Incumplimiento de la Cuota Social (régimen especial, no se puede redirigir esfuerzo pesquero). Aunque no haya superado la cuota, la desviación del esfuerzo hacia otra especie constituye una violación, dado que se pierde el objetivo social de la cuota. El calamar es una especie de alto retorno exportador pero escaso impacto local.

Infracción aplicable: Art. 21 inc. h) “Ejercicio de la actividad en contravención a la normativa legal vigente.”

La resolución de Cuota Social establecía pescar merluza como objetivo

7) Prácticas que comprometen la sostenibilidad:

Arte prohibida + descarte masivo + pesca dirigida no autorizada

Infracción aplicable: Art. 21 inc. o) “Toda práctica que atente contra la sustentabilidad del recurso pesquero...”

6. LA EVIDENCIA DISPONIBLE Y LA INACCIÓN ESTATAL: ELEMENTOS SUFICIENTES PARA INICIAR UN SUMARIO

Aunque el Nddanddu operó sin inspector ni observador a bordo **existían diferentes fuentes de información complementaria** que permitían iniciar un sumario administrativo. La ausencia de evidencia “formal” no era un límite jurídico sino una decisión administrativa.

a. Evidencia AIS: esfuerzo pesquero incompatible con la descarga declarada.

Hoy en día, el Servicio de Guardacostas de la Prefectura Naval Argentina (PNA) es utilizado de manera eficiente por la Subsecretaría de Recursos Acuáticos y Pesca para iniciar procedimientos administrativos por pesca ilegal contra buques de bandera extranjera. Tal como reconoce la Disposición 20/2026 de la Subsecretaría, la PNA puede detectar y documentar patrones de navegación, velocidades y maniobras compatibles con actividades pesqueras, y eleva esa evidencia técnica a la Dirección de Coordinación y Fiscalización Pesquera, que la utiliza como base para instruir sumarios aun en ausencia de inspector o constatación presencial. Este esquema demuestra que la administración nacional ya utiliza evidencia satelital y técnica para sancionar infracciones, y que dicha evidencia es considerada suficiente para iniciar actuaciones.

En el caso del Nddanddu, la Subsecretaría podría haber aplicado el mismo procedimiento. Bastaba con solicitar a la PNA un análisis técnico del comportamiento del buque, cotejarlo con la captura declarada y la descarga final, y evaluar la consistencia entre el esfuerzo pesquero y la composición de la marea. Ese informe técnico podría ser una prueba más para iniciar un sumario administrativo, convocar a testigos y requerir información complementaria. La inacción, por lo tanto, no se debe a falta de herramientas, sino a la falta de decisión de utilizar mecanismos que ya están institucionalizados y normativamente validados.

Los datos satelitales de la plataforma Global Fishing Watch muestran:

- **68,45 horas de arrastre continuo,**
- **velocidades de 2,7 a 3,5 nudos,** típicas del arrastre de fondo,
- **cuatro bloques de esfuerzo claramente diferenciados,** compatibles con múltiples lances,
- actividad continua desde la salida de **Caleta Paula (26/01)** hasta el ingreso a **Comodoro Rivadavia (02/02).**

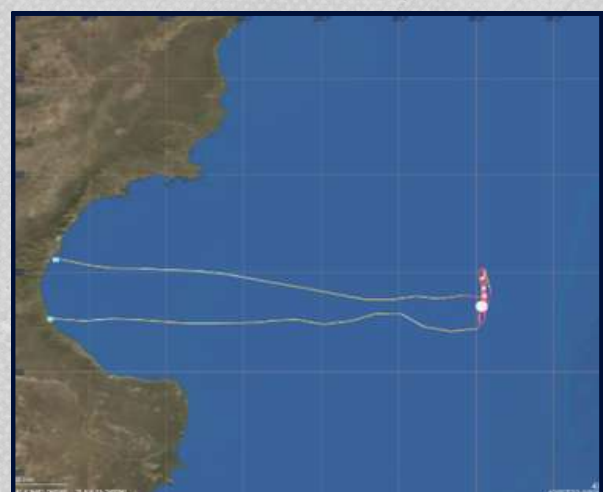


Figura 1: Elaboración propia con datos de Global Fishing Watch

Esta información es **coincidente** con lo declarado por los tripulantes (4 lances diarios y capturas mixtas de calamar y merluza). La evidencia satelital, podría ser un aporte que **permitía detectar un esfuerzo pesquero de escala suficiente como para cuestionar la veracidad de la descarga declarada**, lo que justificaba la apertura de una investigación administrativa.

b. Herramientas disponibles que la Subsecretaría no utilizó

Un déficit estructural es la falta de inspecciones a bordo. En lo que va del año, de 1710 mareas sólo el 11% salió con inspector a bordo¹⁹. Sin embargo la Subsecretaría de Recursos Acuáticos y Pesca contaba con herramientas legales y técnicas para iniciar y sustentar un sumario, aún sin inspector ni observador. Entre ellas:

- **Cruce esfuerzo-captura-descarga** mediante AIS y parte de pesca.
- **Análisis de composición de la captura declarada** (54% merluza, 41% calamar).
- **Citación directa a la tripulación** para declarar como testigos, tal como permite el procedimiento administrativo nacional.
- **Solicitar el soporte de laPNA que actúa** como policía auxiliar, realizando las actuaciones iniciales y la instrucción sumarial técnica necesaria.
- **Relevamiento de testimonios y videos** incorporables como prueba complementaria.
- La declaración pública del armador que reconoce la práctica de descarte podría ser tomada para la instrucción.
- **Actividad preventiva:** apertura de sumario provisorio (medida precautoria) ante riesgo ambiental, como lo actuado por la provincia de Chubut.

Ninguna de estas medidas fue adoptada. **La inacción no fue consecuencia de limitaciones normativas sino de ausencia de impulso administrativo.**

¹⁹ https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/pesca_maritima/inspectores/

c. Contraste institucional: la respuesta precautoria de Chubut vs. la inacción nacional

Chubut actuó con criterio precautorio el mismo conjunto de información —testimonios, vídeos, evidencia satelital y relato del armador— resultó suficiente para que la Secretaría de Pesca de Chubut:

- evaluara medidas inmediatas,
- solicitara la devolución o revocación de la Cuota Social,
- planteara el riesgo de mal uso del recurso,
- invocara abiertamente el principio precautorio.

El CFP, con base en esa solicitud, **revocó la Cuota Social** del Nddanddu.

Para la autoridad nacional la misma evidencia “no alcanzó”. Por su parte, la Subsecretaría de Pesca:

- no abrió sumario,
- no convocó testigos,
- no analizó la evidencia satelital,
- no verificó permisos,
- no revisó el esfuerzo respecto de la descarga,
- no aplicó medidas preventivas,
- no emitió respuesta pública concluyente,
- no asignó fiscalización específica ante las sospechas.

Para Chubut, la evidencia era suficiente. Para Nación, no. Ese contraste institucional sintetiza el problema de gobernanza.

7. CONSECUENCIA DIRECTA: UN BUQUE OPERANDO “COMO SI NADA HUBIESE OCURRIDO”

A pesar de los testimonios, los videos y la evidencia AIS, el Nddanddu:

- **continuó operando sin restricciones,**
- realizó **cinco viajes adicionales** entre el 4 de febrero y el 10 de marzo,
- recibió transferencias o autorizaciones operativas sin condicionamientos,
- no enfrentó **ninguna sanción** por descarte, calcetín, pesca dirigida no autorizada o incumplimiento de la Cuota Social.

El mensaje institucional es claro: **aún ante un caso altamente visible y documentado, la autoridad nacional no actúa.**

Si este caso —expuesto públicamente, filmado, relatado por la tripulación y sometido a escrutinio— no deriva en un proceso sancionatorio, **qué puede esperarse de miles de mareas que nunca salen a la luz.**

8. UN OBSTÁCULO ADICIONAL: LA AUSENCIA DE UN REGISTRO PÚBLICO DE EMBARCACIONES PESQUERAS

La falta de un registro accesible impide:

- verificar los permisos del buque en tiempo real,
- conocer las artes autorizadas,
- revisar condiciones o límites de la Cuota Social,
- observar el historial administrativo o sancionatorio,
- controlar la congruencia entre permisos, capturas y transferencias en tiempo real

En un caso como el del Nddanddu, no existe conocimiento público, sobre autorizaciones, antecedentes o sanciones previas.

La opacidad institucional amplifica el impacto de la falta de acción: **sin datos públicos, no hay posibilidad de escrutinio social del uso de un recurso de dominio público.**



CONCLUSIÓN

El caso del Nddanddu no solo deja al descubierto prácticas claramente ilegales —descarte masivo, uso de artes prohibidas, pesca en contravención al permiso— sino también la ausencia total de medidas por parte de la autoridad nacional que ni siquiera abrió un sumario, ni fiscalizó la marea, ni verificó permisos, ni tomó declaración a la tripulación, aun cuando existían videos, testimonios, reconocimiento del armador de su conducta violatoria a la ley, evidencia satelital y suficiente para iniciar actuaciones.

No se trata solo de la operatoria pesquera en abierta violación a la ley: se trata de una autoridad nacional que, frente a hechos gravísimos y públicamente documentados, eligió no hacer absolutamente nada. Esta inacción no es un accidente: es la consecuencia directa de un sistema que generalmente opera en la oscuridad.

A esto debemos sumarle que la Argentina carece de un registro público y accesible de embarcaciones, permisos, artes autorizadas, sanciones y antecedentes administrativos. Esa opacidad impide al Estado, al sector privado y a la sociedad en general controlar lo que ocurre en el mar, habilita a que buques con historial irregular como el del Nddanddu queden sin consecuencias. La ausencia de transparencia no solo debilita la fiscalización: **es un factor habilitante de la impunidad.**



ANEXO: TRAYECTORIAS Y EVENTOS DE PESCA DEL NDDANDDU

A pesar de las denuncias por parte de la tripulación inicialmente el 3 de febrero, el buque continuó operando de manera sostenida, **realizando cinco viajes adicionales entre el 4 de febrero y el 10 de marzo de 2026**, sin interrupciones prolongadas en su actividad. Dicha información es constatada a través de la plataforma Global Fishing Watch.

El primer viaje posterior se desarrolló entre el 4 y el 10 de febrero (Figura 2), con salida y regreso al puerto de Comodoro Rivadavia, registrando **9 eventos de pesca y un total de 78,87 horas de actividad**.

Entre el 13 y el 14 de febrero, el buque realizó una marea corta desde el mismo puerto, acumulando **4 eventos de pesca y 15,19 horas de actividad**.



Figura 3. Trayectoria y eventos de pesca del buque (20–26 de febrero de 2026). Elaboración propia a través de Global Fishing Watch

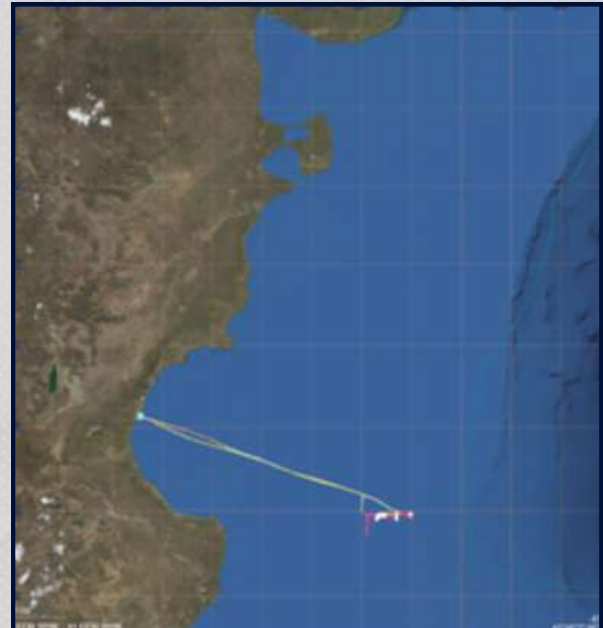


Figura 2. Trayectoria del buque del 4–10 de febrero de 2026. Elaboración propia a través de Global Fishing Watch

Posteriormente, entre el 14 y el 18 de febrero, efectuó un traslado desde Comodoro Rivadavia hacia Mar del Plata. Retomando la actividad entre el 20 y el 26 de febrero, con salida y arribo en Mar del Plata, período en el que se registraron **6 eventos de pesca y 56,4 horas de esfuerzo pesquero** (Figura 3), incluyendo bloques extensos de operación continua. Finalmente, entre el 3 y el 10 de marzo, el buque realizó una nueva marea desde el mismo puerto acumulando **10 eventos de pesca y**

81,61 horas de actividad, con períodos de pesca sostenida de más de un día de duración.

En conjunto, la evidencia muestra que el buque no solo retomó sus operaciones tras el evento inicial, sino que mantuvo un nivel de esfuerzo pesquero elevado y sostenido en el tiempo, con múltiples viajes consecutivos y patrones de actividad compatibles con pesca de arrastre continua.

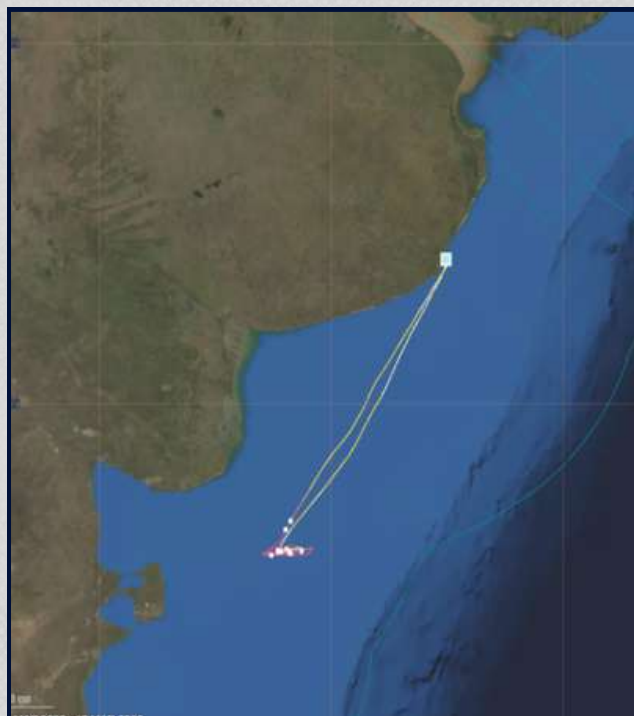


Figura 4. Trayectoria y eventos de pesca del buque (3-10 de marzo de 2026). Elaboración propia a través de Global Fishing Watch.

An aerial photograph of a port area, showing a large ship docked at a pier. In the background, a city with various buildings and structures is visible. The image is dark and grainy, with a high-contrast, almost black and white aesthetic.

**SIN AZUL —
NO HAY VERDE**

C Í R C U L O
DE POLÍTICAS AMBIENTALES