

## **EL PLAN DE ACCIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA PARA ERRADICAR LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGULADA**

**COMENTARIOS DE GREENPEACE**  
Octubre 2001

El Plan Internacional de Acción de la FAO para prevenir, detener y eliminar la pesca ilegal, No Declarada y No Regulada (INDNR) fue aprobado por la Comisión de Pesca por consenso el 2 de marzo de 2001. De esta forma, la Comisión instaba a los estados miembros a dar los pasos necesarios para implementar efectivamente el Plan Internacional de Acción.

El 28 de mayo de 2002, la Comisión Europea presentaba una propuesta para un *Plan de Acción Comunitario para la erradicación de la pesca ilegal, No Declarada y No Regulada* (COM(2002) 180 final).

Si bien el plan propuesto por la Comisión Europea contiene excelentes iniciativas, hay margen para las mejoras, particularmente en lo relativo a medidas más estrictas para controlar las operaciones de trasbordo e incrementar el control en puertos.

La propuesta examina las lagunas de los sistemas actuales y propone algunos cambios en la legislación europea y en las iniciativas internacionales en lo relativo a la pesca INDNR, incluyendo:

- evitar que los armadores comunitarios empleen banderas de conveniencia (BDC) y que los tripulantes cometan infracciones a bordo de buques abanderados en terceros países
- prohibir las importaciones de pescado INDNR / emplear medidas comerciales (p.e. prohibición de importaciones) para garantizar el cumplimiento de las medidas multilaterales de conservación
- hacer que el comercio de pescado INDNR y las relaciones comerciales con las compañías involucradas en la pesca INDNR constituyan una infracción según la legislación comunitaria

La Comisión Europea también propone:

- preparar una campaña de información al público y a la industria pesquera sobre la pesca INDNR
- apoyar la adopción de sistemas efectivos de control y cumplimiento por parte de las organizaciones regionales de pesca, así como sistemas de identificación de buques y capturas ilegales
- participar en el desarrollo de una red internacional de agencias de control
- organizar una conferencia internacional para definir el concepto de “relación auténtica” entre un buque y el estado de bandera
- organizar una conferencia internacional para definir los derechos y obligaciones de los estados portuarios (para abordar el problema de los “puertos de conveniencia”)
- proveer ayuda técnica y financiera a los países en desarrollo para poner en marcha sistemas de vigilancia, control y seguimiento en sus aguas.

Greenpeace propone las medidas siguientes:

### 1. CONTROL EN PUERTOS

En lo relativo al acceso a y al control en puertos de la UE, la Comisión Europea propone “una iniciativa diplomática comunitaria para convocar una conferencia

*internacional que negocie un acuerdo internacional definiendo los derechos y responsabilidades de los Estados portuarios en lo relativo al acceso de los buques pesqueros a las infraestructuras portuarias” (Acción 14: Definición de los derechos y responsabilidades de los Estados portuarios). Aunque esta iniciativa internacional podría ser útil en el futuro, es necesario que la UE tome medidas inmediatas para asegurar que sus puertos no son empleados por los buques de pesca INDNR y por los buques que apoyan sus actividades.*

La Comisión también menciona “*la existencia de puertos de conveniencia de la misma forma que existen las banderas de conveniencia*”. El puerto de Las Palmas de Gran Canaria es conocido particularmente por ser la base de flotas de pesca INDNR que operan en el Océano Atlántico. Greenpeace ya ha subrayado el papel de Las Palmas como paraíso de las flotas piratas atuneras y los buques de transporte de pescado (*reefers*).

Si bien los piratas traspordan sus capturas a los *reefers* en el mar para que sean llevadas a los principales mercados, también usan Las Palmas como base. Algunas de las compañías que operan con buques piratas tienen base allí. Hay que destacar que Sudáfrica ya ha prohibido las descargas en sus puertos a cargo de buques atuneros INDNR identificados como tales por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICAA), como sucede en Ciudad del Cabo, uno de los puertos más importantes para las flotas pesqueras y para el transporte y aprovisionamiento de los buques en el Atlántico junto con Las Palmas.

*La UE debe cerrar sus puertos a los buques con bandera de conveniencia y a aquellos implicados en la pesca INDNR así como a los buques que transportan las capturas de estos buques.*

## **2. EL CONTROL DE LAS OPERACIONES DE TRASBORDO Y DE LOS BUQUES DE TRANSPORTE DEBE SER REFORZADO**

La CICAA ya se ha dado cuenta de la importancia de tomar medidas más estrictas para el seguimiento y control de los trasbordos en el mar, ya que se trata de un eslabón muy débil en el camino que sigue el pescado desde el buque que lo captura hasta el mercado. Al ser las operaciones de vigilancia en alta mar poco comunes, es muy sencillo para los buques INDNR transferir sus capturas a los *reefers*, que las mezclan entonces con otro pescado capturado de acuerdo a las normas de la CICAA, sencillamente “lavando” el pescado antes de que llegue al mercado.

La CICAA requiere que los buques abanderados en una Parte Contratante transfieran a y reciban pescado sólo desde buques abanderados en una Parte Contratante (Recomendación 97-11). La Recomendación 98-11 prohíbe el trasbordo o descarga de pescado desde buques que porten bandera de una parte no-Contratante, a no ser que puedan demostrar que ha sido capturado cumpliendo las medidas de conservación de CICAA.

Sin embargo, Greenpeace ha presentado evidencias de operaciones de trasbordo en contravención de las normas de CICAA.

6 de mayo de 2000 – *MV Hatsukari* - reefer – propietario registrado en Panamá: Atlas Marine Co Ltd. Traspordando en la posición 10°12'S – 05°30'W  
6 de mayo de 2000 - *Jacky nr. 11* – palangrero – Belice. Propietario registrado: Seven Seas S.A./Singapur. Traspordando carnada desde el *MV Hatsukari*  
6 de mayo de 2000 – *Benny nr. 87* – palangrero – Camboya. Traspordando atún y recibiendo carnada del *MV Hatsukari*

6 May 2000 – *Jeffrey nr. 816* – palangrero – Belice. Propietario registrado: Seven Seas S.A. Singapur– Operación de trasbordo con el *MV Hatsukari*

Panamá no tomó ninguna acción contra el buque de transporte implicado en estas operaciones ilegales de trasbordo. Es obvio que las normativas existentes deben ser reforzadas. El hecho de que el control de estos trasbordos dependa principalmente de la información contenida en los diarios de navegación y en los manifiestos de carga proporcionados por los patrones simplemente es inaceptable.

De acuerdo al Plan de Acción de la FAO para combatir la pesca ilegal, la UE debería tomar medidas para asegurar que los importadores, trasbordadores, compradores, consumidores, proveedores de equipos, banqueros, aseguradoras, otros proveedores de servicios y el público no mantengan vínculos comerciales con buques identificados como implicados en pesca INDNR. Tales medidas podrían incluir legislación que convierta el tener vínculos o comerciar con pescado o productos derivados de la pesca INDNR en una infracción.

*La UE debe asegurar una adecuada notificación de las operaciones de trasbordo entre otros imponiendo a los buques sistemas de control vía satélite (VMS) y cobertura a través de observadores. Debe contemplar sanciones como la denegación de entrada en puerto a aquellos estados de abanderamiento y propietarios / operadores de buques de transporte de pescado que trasbordaren con buques INDNR, ya que tales actividades socavan las medidas de conservación y gestión tanto como las propias actividades de pesca INDNR.*

### **3. SISTEMAS OBLIGATORIOS DE SEÑALIZACIÓN DE LOS BUQUES**

Muchos buques pesqueros no están señalizados de forma adecuada, cuando lo están, haciendo imposible para los servicios de vigilancia aérea identificar a aquellos buques que están pescando en la Zona Económica Exclusiva de un determinado país. De hecho muchas observaciones comunicadas por vuelos de vigilancia oficiales en África Occidental no proporcionan el nombre del buque. La *Unidad de Coordinación de Operaciones de Vigilancia* con base en Gambia señala que la identificación de los buques es muy difícil. Añaden que además es difícil determinar si los buques tienen licencia pero llevan a cabo operaciones ilegales o si están operando ilegalmente sin licencia.

Lo menos que se puede decir es que no todas las señalizaciones de los buques cumplen con las directrices de la FAO<sup>1</sup>. Estas directrices proporcionan un sistema estándar para la identificación de los buques pesqueros y *reefers* (buques de transporte) que operan, o pueden operar, en aguas de Estados que no son el Estado de abanderamiento, los tipos de barcos a los que éstos estándar se deben aplicar, las proporciones de las señalizaciones que se deben mostrar, el lugar de éstas y los colores que deben ser empleados. Requiere que las señalizaciones sean mostradas “*de forma prominente y en todo momento*”. Desgraciadamente, estas directrices deben ser adoptadas por los Estados sólo de forma voluntaria y sólo algunas organizaciones regionales de pesca exigen su implementación.

*La UE debe exigir que sus buques y todos los buques presentes en sus aguas y puertos estén señalizados de acuerdo a los estándar de la FAO.*

### **4. AYUDA A LOS PAÍSES EN DESARROLLO PARA EL CONTROL DE LA PESCA ILEGAL: UN ENFOQUE REGIONAL ES NECESARIO** (Acción 15)

<sup>1</sup> La Especificaciones Estándar para la Señalización e Identificación de Buques Pesqueros – aprobado por el Comité de Pesca de la FOA en abril de 1989.

El Plan de Acción de la FAO contra la pesca INDNR reconoce que los países en desarrollo pueden tener dificultades a la hora de implementar algunas de estas provisiones, debido a la falta de recursos o de experiencia. Por ello pide a los Estados que, con el apoyo de la FAO y de las instituciones y mecanismos financieros internacionales pertinentes, cooperen para apoyar la formación y la capacitación y contemplen proveer ayuda financiera, técnica y de otra índole a los países en desarrollo de forma que puedan cumplir de forma adecuada sus compromisos en el marco del Plan de Acción y sus obligaciones en cuanto a la legislación internacional.

La importancia de la cooperación a nivel regional y sub-regional es crucial para enfrentar un fenómeno como el de la pesca pirata así como para asegurar una gestión y control coherentes de las actividades de pesca. Los mismos stocks, compartidos por varios estados costeros son saqueados por los mismos barcos que se mueven de una zona a otra evitando los intentos de restringir sus actividades. El Plan de Acción de la FAO requiere en consecuencia el fortalecimiento institucional de las organizaciones regionales y sub-regionales con el objetivo de fortalecer su capacidad para prevenir, detener y eliminar la pesca INDNR.

*La UE debe apoyar el desarrollo de programas regionales de control y vigilancia pesquera a través de la Política Comunitaria de Cooperación al Desarrollo.*