



PESCA PIRATA: TESTIGOS DEL SAQUEO



GREENPEACE

Campaña de Greenpeace Internacional contra la Pesca Pirata

PESCA PIRATA: TESTIGOS DEL SAQUEO

Expedición de investigación a bordo del MV Greenpeace en África Occidental.

Greenpeace, NOVIEMBRE 2001

Informe elaborado por Greenpeace Internacional.

San Bernardo, 107 - 28015 Madrid. Tf: 91 444 14 00 - Fax: 91 447 15 98 - biodiversidad@greenpeace.es
Portaferrisa, 17 1º/2ª - 08002 Barcelona. Tf: 93 318 77 49 - Fax: 93 412 27 01 - barcelona@greenpeace.es

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
TESTIGOS DEL SAQUEO DE AFRICA OCCIDENTAL	3
BARCOS AVISTADOS	5
IDENTIFICACIONES EN LOS BARCOS	5
LICENCIAS DE PESCA	6
ZONAS DE EXCLUSIÓN ECONOMICA	6
EL IMPACTO AMBIENTAL	7
EL IMPACTO SOCIAL	8
SEGURIDAD A BORDO	9
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA: PRINCIPAL PUERTO PIRATA EN EL OCÉANO ATLÁNTICO.	11
LA RESPONSABILIDAD DE LA UNION EUROPEA	13
LA NECESIDAD DE UN ENFOQUE REGIONAL	14
APÉNDICE	17

INTRODUCCIÓN

La pesca pirata es un fenómeno global que afecta a numerosas regiones del mundo, especialmente a los países en vías de desarrollo. Esta actividad ilegal es uno de los resultados más nocivos de la situación de exacerbada competición que existe en la industria pesquera. Cuando los países industrializados ven sus bancos pesqueros disminuir e imponen estrictas medidas de control en sus aguas, las empresas pesqueras y los propietarios de los barcos buscan vías para evadir las restricciones y desplazar sus destructivas actividades hacia áreas donde no existe un control efectivo y de esta forma continuar suministrando a los consumidores sus pescados favoritos.

©2001Greenpeace/Davison



Greenpeace está realizando una campaña en contra de la pesca ilegal, no regulada y no declara que se extiende por todos nuestros océanos.

La pesca pirata no sólo destruye el medio marino, también pone en peligro el modo de vida de las comunidades locales que viven de la pesca. Las incursiones de barcos arrastreros en áreas costeras acaban en ocasiones en colisiones con canoas locales y pescadores muertos. Esta pesca pirata también priva a los Estados en vías de desarrollo de una de sus imprescindibles fuentes de ingresos para sobrevivir.

La pesca pirata adopta diferentes aspectos en todo el mundo. En ocasiones los barcos piratas usan "banderas de conveniencia" o no ondean ninguna bandera. También utilizan empresas "tapadera" para ocultar la identidad de sus dueños. Y a menudo, a pesar de las bandera que ondean, simplemente se aprovechan de la falta de capacidad de algunos países para patrullar sus aguas y controlar sus actividades.

En abril/mayo de 2000, Greenpeace documentó la pesca de atún por barcos con pabellón de conveniencia en aguas internacionales de Angola¹. La Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), así como por varios países como Sudáfrica y Japón,

(1) Ver el informe de Greenpeace "Pesca Pirata: Saqueando los Océanos" - febrero 2001 (disponible en la página web: www.greenpeace.es).

han empezado a adoptar medidas para combatir estas actividades. En la Unión Europea (UE), España ha comenzado a afrontar el problema mediante la adopción de una nueva Ley de Pesca que intenta disuadir a sus ciudadanos de trabajar a bordo de barcos con pabellón de conveniencia. La propia Unión Europea está considerando la prohibición del uso de fondos públicos para transferir barcos propiedad de ciudadanos de la UE a países con pabellón de conveniencia. Pero es mucho lo que queda por hacer todavía.



En septiembre de 2001, Greenpeace continuó su trabajo en este ámbito con una expedición a bordo del barco *MV Greenpeace* para documentar las actividades de pesca ilegales que se desarrollan en aguas de Sierra Leona y Guinea Conakry, encontrando también varios barcos con bandera de conveniencia en Guinea Bissau. Entre el 7 y el 14 de septiembre, fueron detectados 31 barcos arrastreros y 3 congeladores (barcos cargueros) operando fuera de control. Dos de ellos no llevaban ningún nombre y otros dos tenían dos nombres en sus cascos. Algunos ocultaban su identidad. Nueve arrastreros habían sido hallados anteriormente pescando ilegalmente en ocasionales vuelos regionales de vigilancia.

En una región donde no existe un control efectivo, estos barcos barren los fondos marinos, capturando indiscriminadamente todo lo que encuentran y dejando a su paso un desierto marino. Operan en aguas poco profundas, en ocasiones a menos de una milla náutica de la costa e incluso en los estuarios de los ríos.

Aquellos que pudieron ser identificados (Lloyds Maritime Information Services - actualizado en octubre de 2001) pertenecen en su mayoría a empresas chinas y coreanas. Diez operaban bajo bandera de Belice, el pabellón de conveniencia con más barcos pesqueros en su registro². Es interesante destacar que Belice y algunos otros países con pabellón de conveniencia como Honduras, en respuesta a la creciente presión internacional, están en proceso de expulsión de barcos pesqueros "conflictivos" de sus registros. Desafortunadamente, nuevos pabellones de conveniencia están surgiendo, como Bolivia, donde estos barcos encuentran cobijo.

Para acabar con la pesca pirata debe adoptarse un amplio rango de medidas, basadas en los instrumentos internacionales existentes³. La Unión Europea, poseedora de una de las mayo-

(2) Según la base de datos de Lloyds actualizada en octubre de 2001, Belice tiene 491 barcos pesqueros en su registro, Honduras 399 y Panamá 235.

(3) Ver el informe de Greenpeace "Pesca Pirata: El saqueo de Africa Occidental" - septiembre 2001.



res flotas pesqueras, así como uno de los más importantes mercados en todo el mundo, debe afrontar sus responsabilidades en los puertos, mercados, empresas y flotas. También debe ayudar a los Estados en vías de desarrollo a luchar contra la pesca ilegal.

Greenpeace demanda a la Unión Europea:

- EL CIERRE LOS PUERTOS A LOS BARCOS PIRATAS Y A LOS QUE LES APOYAN Y SUMINISTRAN;
- EL CIERRE DE SUS MERCADOS A LAS CAPTURAS ILEGALES;
- EL CIERRE, O QUE AL MENOS IMPIDA QUE LAS EMPRESAS Y LOS CIUDADANOS POSEAN Y OPEREN CON BARCOS CON BANDERA DE CONVENIENCIA Y BARCOS DE SUMINISTRO A ÉSTOS;
- EXTIENDA EL APOYO ECONÓMICO A LOS PAÍSES EN VÍAS DE DESARROLLO PARA QUE ÉSTOS PUEDAN LLEVAR A CABO MEDIDAS DE CONTROL A TRAVÉS DE LAS POLÍTICAS EUROPEAS DE DESARROLLO Y COOPERACIÓN, CON PARTICULAR ATENCIÓN A LA DIMENSIÓN REGIONAL DE LAS OPERACIONES DE CONTROL Y VIGILANCIA.

TESTIGOS DEL SAQUEO DE AFRICA OCCIDENTAL

Durante muchos años, se han publicado alarmantes informes sobre actividades ilegales de pesca en las costas de África Occidental. Algunos barcos pesqueros operan muy cerca de la costa, adentrándose en el área reservada para las pesquerías artesanales locales. Estos barcos llegan casi a las playas, chocando en ocasiones con las pequeñas canoas de pesca, llegando a ocasionar accidentes mortales.



El 20 de julio de 2001, Greenpeace participó en una misión aérea oficial de vigilancia organizada por la *Surveillance Operations Coordination Unit (SOCU)*, financiada con fondos del Gobierno de Luxemburgo y con base en Banjul, Gambia. La misión de cinco horas y media recorrió la Zona Exclusiva Económica (ZEE) de Guinea Conakry. A los pocos minutos de su comienzo, los primeros barcos fueron detectados. Un total de 32 barcos pesqueros y 2 barcos congeladores fueron avistados. La mayoría de ellos eran barcos arrastreros de fondo, una

de las prácticas más destructivas de pesca, rastrillando el fondo para llenar sus redes con todo lo que encuentran a su paso. En la superficie podían verse largos rastros de fango, claro indicativo de los trastornos que estaban teniendo lugar bajo el agua. Aproximadamente la mitad de los barcos eran de gran tamaño (40 a 50 metros), sin nombre, ni bandera, ni ningún tipo de identificación. Los pocos que llevaban un nombre escrito en el casco, lo tenían tapado con redes.

Pescan las especies más valiosas, cefalópodos, gambas, meros y lenguados, tirando por la borda decenas de otras especies en el proceso. A su vez, roban el pescado y destruyen una de las únicas formas de subsistencia de los pescadores locales.

La situación necesita una actuación urgente y Greenpeace decidió enviar uno de sus barcos, el *MV Greenpeace*, a recolectar documentación visual y a poner de manifiesto la increíble extensión e impacto de la pesca ilegal y la falta de herramientas para detenerla.

Guinea Conakry es particularmente vulnerable. A diferencia de Mauritania y Senegal, carecen de barcos patrulleros (dependen de las escasas misiones regionales de vigilancia). Sólo poseen cuatro pequeñas embarcaciones para patrullar sus 200 millas. La vigilancia resulta imposible y los piratas lo saben. El país vecino, Sierra Leona se encuentra incluso en peor situación, con los piratas sacando provecho de la reciente situación de guerra vivida.

En ausencia de ningún tipo de control, las actividades ilegales de pesca en estos dos países van en aumento. A pesar de los programas subvencionados por las Agencias de Cooperación (de Luxemburgo y Canadá) para desarrollar sistemas de control y vigilancia, la situación sigue deteriorándose y la destrucción es cada vez mayor. La falta de control en estos países socava las medidas de gestión y conservación adoptadas por los países vecinos.

No es nada fácil trabajar en estas condiciones. En ocasiones nos hemos tenido que enfrentar a situaciones de peligro. Cuando nos hallábamos en Guinea Conakry, filmando un grupo de arrastreros, una pequeña lancha con 8 personas armadas a bordo surgió de detrás de uno de los barcos. Su intención era subir a bordo del *MV Greenpeace*, pero dado el peligro de piratería en la zona, no se lo permitimos y nos marchamos de la zona.

La situación en estos dos países se presta en sí misma perfectamente al desarrollo de actividades ilegales de pesca a una escala nunca vista antes. Greenpeace espera que los Estados costeros de África Occidental sean capaces de establecer mecanismos de control efectivos a nivel regional con apoyos concretos de la comunidad internacional.



BARCOS AVISTADOS

Entre el 7 y el 14 de septiembre, Greenpeace avistó 31 barcos arrastreros y 3 barcos congeladores (la lista completa figura en el Anexo):

-8 PESQUEROS Y 2 CONGELADORES ERAN BARCOS CON BANDERA DE CONVENIENCIA REGISTRADOS EN BELICE Y 1 BARCO FACTORÍA DE PANAMÁ.

-2 BARCOS PESQUEROS NO TENÍAN NOMBRE

-2 BARCOS PESQUEROS TENÍAN DOS NOMBRES

-2 BARCOS PESQUEROS TENÍAN EL MISMO NOMBRE

-27 BARCOS NO TENÍAN VISIBLE NI PAÍS NI EL PUERTO DE REGISTRO

-9 BARCOS PESQUEROS HABÍAN SIDO AVISTADOS PREVIAMENTE REALIZANDO ACTIVIDADES ILEGALES DURANTE MISIONES DE VIGILANCIA AÉREA.

A los avistamientos de Greenpeace hay que sumar la información de avistamientos de los informes de infracciones elaborados por la *Surveillance Operations Coordinating Unit (SOCU)*. Muchos de los barcos avistados por Greenpeace eran infractores reincidentes.

El uso de pabellones de conveniencia, el hecho de que varios barcos tuvieran dos nombres o carecieran identificación alguna, y el uso de licencias de pesca de muy corta duración hace virtualmente imposible el control de las actividades pesqueras.

IDENTIFICACIONES EN LOS BARCOS

Lo mínimo que puede decirse sobre este tema es que las identificaciones de todos los barcos que avistamos no eran conformes con las directrices de la FAO⁴. Dichas directrices proporcionan un sistema estandarizado para la identificación de barcos pesqueros y barcos de transporte congeladores que están operando en aguas de Estados diferentes a su Estado de Bandera, también indican sobre que tipo de embarcaciones deben aplicarse los estándares, el tamaño de las identificaciones a bordo, el lugar donde deben colocarse y

(4) Especificaciones Estándar para el marcaje y la identificación de Barcos Pesqueros - aprobado por el Comité de Pesquerías de la FAO en abril de 1989.

los colores que deben ser usados. Dichas identificaciones deben ser visibles "en todo momento". Por desgracia, dichas directrices deben ser adoptadas por los Estados de forma voluntaria, aunque un elevado número de organizaciones pesqueras han demandado su aplicación.

No es necesario decir que la mayoría de las identificaciones documentadas por Greenpeace eran totalmente ilegibles desde un avión. En numerosas ocasiones, los avistamientos de las misiones de la SOCU no proporcionan los nombres de los barcos.

La Surveillance Operations Coordinating Unit denunció que la identificación de los barcos era difícil. Asimismo, también es difícil determinar si los barcos poseen licencia de pesca pero están realizando operaciones ilegales o si están operando ilegalmente y además carecen de licencia.

LICENCIAS DE PESCA

Las licencias de pesca de muy poca duración (en ocasiones inferiores a un mes) dificultan enormemente el control de las embarcaciones pesqueras. Muchos de los barcos observados en los vuelos de vigilancia carecían de licencia o ésta había expirado.

ZONAS DE EXCLUSIÓN ECONOMICA

La legislación en Sierra Leona y Guinea crea una zona de exclusión costera de al menos tres millas náuticas. Algunos de los barcos avistados se encontraban pescando a menos de una milla náutica de la costa, en ocasiones incluso dentro de los estuarios de los ríos, lo que viola claramente la legislación. En caso de no ser así, Sierra Leona y Guinea deben revisar su legislación para excluir estas actividades de pesca tan destructivas de sus sensibles áreas costeras.



EL IMPACTO AMBIENTAL

Según recientes estimaciones de la FAO, el 75% de los bancos pesqueros del mundo están agotados, sobre explotados o completamente explotados. En las aguas que visitamos, la situación es incluso peor: más del 80% de los stocks del Atlántico Central Oriental se encuentran en alguna de estas categorías. Otro dato alarmante es que los stocks sobre explotados o agotados han incrementado de menos del 10% en 1975 a más del 30% en la actualidad⁵.

La mayoría de los barcos que avistamos se dedican a la pesca de gambas con el método de arrastre. Existe muy escasa información disponible sobre el estatus de los stocks de la gamba en Sierra Leona, Guinea y Guinea Bissau. El informe más reciente elaborado por el principal cuerpo científico de la Comisión Europea, el STECF, puso de manifiesto en abril de 2001 que el grupo de trabajo sobre esta especie en el área se reunió en 1997, pero que "no se había realizado ningún esfuerzo para determinar el estatus de dichos stocks". En la misma reunión se dijo que "no se habían propuesto puntos de referencia precautorios para ellos"⁶.



La pesca de gambas mediante arrastre es conocida como una de las pesquerías menos selectivas del mundo. Las tasas de descarte superiores a 10 Kg. de diferentes especies descartadas por cada kilogramo de gambas capturado han sido documentadas en numerosas áreas.

Fuimos testigos de esta destrucción de primera mano.

Tras obtener permiso del capitán del barco *OK Fish 9*, subimos a bordo para filmar sus operaciones de pesca. Además de las gambas, comprobamos la existencia de varias especies de interés comercial que eran recogidas y puestas en cajas: pequeños lenguados, sargos, calamares y roncadores. Sin embargo, grandes cantidades de especies no objetivo (cangrejos, estrellas de mar, diferentes tipos de marisco e individuos inmaduros de especies comerciales) eran tiradas por la borda, la mayoría de ellos ya muertos. Aunque no observamos ninguna tortuga en la cubierta del *OK Fish 9*, se conocen seis especies de tortugas marinas en esas aguas, capturas accidentales habituales de los barcos arrastreros dedicados a la pesca de la gamba y otros artes de pesca.

(5) FAO - Estado de la Pesca y la Acuicultura en el Mundo - 2000.

(6) Informe del Subgrupo de STECF para la Revisión Científica de los Stocks de Interés Comunitario (SGRST), Bruselas, 26-30 marzo 2001.

Dado que estas gambas pueden encontrarse muy cerca de la costa, y que los estados costeros carecen de los medios para mantener a los barcos fuera de la franja costera (mínimo 3 millas), nuestra alarma fue grande al ver decenas de embarcaciones a menos de una milla de la costa. Obviamente, la pesca de arrastre realizada por tantos barcos en aguas tan poco profundas, va destruyendo cada vez más el fondo marino.

EL IMPACTO SOCIAL

El negativo impacto social de las pesquerías industrializadas sobre las actividades locales de pesca ha sido repetidamente documentado en muchos países de África Occidental. Los pescadores locales deben ir cada vez más lejos a pescar, con todos los problemas de seguridad que esto conlleva. El *MV Greenpeace* avistó una canoa a más de 30 millas de la costa de Guinea Conakry.

La pesca pirata viene a agravar aún más el problema. Desafortunadamente, las voces de los pescadores locales no se dejan oír y sus gobiernos tienden a ignorar sus derechos y necesidades.

En algunos países, como Sierra Leona, la situación de guerra que ha imperado durante muchos años ha permitido la expansión de actividades incontroladas de pesca. Los pescadores locales intentar vivir en esta situación de impunidad total, mientras algunos obtienen beneficios derivados de actividades pesqueras tanto legales como ilegales.



La situación a veces llega a derivar en comportamientos desesperados, como queda reflejado en los eventos que ocurrieron el 11 de septiembre al sur de Banana Island, en Sierra Leona.

El *MV Greenpeace* estaba anclado, y aproximadamente a las 06.15 horas, oímos gritos provenientes de una canoa cercana. Su red se había enganchado alrededor de la cadena de nuestro ancla. Estaba atada con un nudo, que estaba asegurado bajo la superficie. Desenredamos la mayoría de la red, pero nos vimos forzados a cortar una pequeña parte.

Esta red no pudo enredarse alrededor de nuestra cadena del ancla de forma casual, a menos que alguien la hubiese puesto allí deliberadamente. La red tendría que haberse hundido com-

pletamente bajo el barco dos veces y después sobre sí misma para no terminar enredada con nuestras hélices ni con el timón. Físicamente imposible sin ayuda humana. El capitán de la canoa de pesca quiso cortar la red y se mostró decepcionado cuando conseguimos desenredar la mayor parte de la misma. Le dimos el material necesario para reparar la red rota, pero él nos reclamaba grandes cantidades de dinero.

Estos intentos de conseguir dinero de cualquier forma son sintomáticos de la situación en el país y muestran la falta de apoyo de los gobiernos para asegurar que puedan mantener su forma de ganarse la vida.

SEGURIDAD A BORDO

Fuimos testigos de numerosos barcos pesqueros en un estado totalmente ruinoso. La mayoría carecía del más básico equipo de seguridad a bordo o simplemente, no eran seguros para navegar, con la tripulación viviendo en condiciones infrahumanas.

Como trágica confirmación de estos hechos, el 11 de septiembre recibimos un aviso de naufragio y nos pusimos a la tarea de localizar supervivientes. Sólo fueron hallados dos, el capitán y un marinero. Nueve hombres desaparecieron. La mayoría de los barcos pesqueros en el área no pararon de pescar. Los armadores probablemente enviarán otro barco ruinoso para reemplazar al hundido y la situación continuará igual hasta que se emprendan las acciones necesarias que fueren a los armadores sin escrúpulos a respetar las leyes internacionales de seguridad en los barcos de pesca. No hemos querido que esta tragedia quedara en el anonimato.



Este es un resumen de los eventos concernientes a la operación de búsqueda y rescate del barco naufragado en la costa de Sierra Leona.

"En la mañana del 11 de septiembre, navegábamos en aguas de Sierra Leona, guardando una distancia mínima de 12 millas de la costa. A las 10.15, recibimos una transmisión de un mensaje de emergencia del barco pesquero Miranda, se trataba del barco F/V Estemar 5 (de propietario coreano, registrado a nombre de la Compañía Pesquera Tikonko de Sierra Leona - también se menciona una compañía llamada APEX en los avistamientos de SOCU).

A las 10.20 nos dirigimos a toda velocidad a la zona del siniestro. Nuestra hora estimada de llegada a la posición son las 13.00. A las 12.45, antes de llegar al punto exacto del naufragio, una larga estela de aceite en el agua era claramente visible, así como varias cuerdas, cajas de plástico y otros muchos objetos, presumiblemente procedentes del barco naufragado.

Desde ese momento, un grupo de vigías se apostó en la cubierta del puente y otro en lo más alto del barco a la búsqueda de supervivientes. A las 14.30, una pequeña embarcación con un Oficial de la Armada de Sierra Leona a bordo nos informó de que nueve miembros de la tripulación del barco pesquero permanecían desaparecidos. A las 14.45, botamos dos embarcaciones al agua para seguir buscando y poder localizar mejor a los supervivientes en el agua. A las 15.20, tras navegar por el área y sus alrededores sin éxito en la búsqueda de supervivientes o no supervivientes, concluimos nuestra operación de búsqueda".

El Estemar 5 había sido avistado por los vuelos de vigilancia de la SOCU pescando en un área prohibida en la ZEE de Sierra Leona el 15 de marzo de 2000, el 30 de abril de 2000, el 17 de noviembre de 2000 y el 11 de enero de 2001 y tenía una licencia para pescar en Sierra Leona hasta el 31 de enero de 2002.



LAS PALMAS DE GRAN CANARIA: PRINCIPAL PUERTO PIRATA EN EL OCEANO ATLANTICO.

El Puerto de Las Palmas de Gran Canaria es particularmente conocido por cobijar a las flotas pesqueras con bandera de conveniencia que operan en el Océano Atlántico. Greenpeace ha denunciado anteriormente el papel de Las Palmas como paraíso de los barcos atuneros piratas.

Aunque los piratas trasbordan sus capturas en el mar a barcos congeladores que los transportan a sus principales mercados, la Unión Europea y Japón, éstos también tienen su base en Las Palmas. Algunas de las empresas que operan con barcos piratas se localizan asimismo en este puerto. La mayoría de las capturas de barcos avistados durante nuestra expedición - principalmente gambas - van a parar a los mercados de los países ricos.

Mientras tanto, los consumidores europeos desconocen la destrucción que va aparejada a su marisco favorito. La Unión Europea debe tomar medidas para impedir la llegada a sus mercados de las capturas de pescado realizadas por barcos comprometidos en actividades ilegales de pesca, y eliminar así el incentivo económico que suponen estas destructivas actividades.

Hay que destacar que Sudáfrica ha prohibido las descargas procedentes de barcos atuneros con pabellón de conveniencia en sus puertos, como el de Ciudad del Cabo, uno de los puertos más importantes de la zona, así como para el transporte y reabastecimiento de barcos en el Atlántico.

En varios puertos europeos se han prohibido algunas descargas, pero la legislación europea no es suficientemente estricta. Existe un reglamento de control (Reglamentación del Consejo 2847/93, enmendado por el Art. 28) que supone cierta disuasión a los barcos extranjeros que deseen descargar en sus puertos, pero no es suficiente.



Cuando las capturas son declaradas como pescadas en alta mar, "las autoridades competentes deben autorizar la descarga sólo si queda probado por el capitán o su representante que:

- las especies a bordo han sido capturadas fuera de las áreas reguladas por cualquier organización internacional competente de la que la Comunidad sea miembro, o
- las especies retenidas a bordo hayan sido capturadas de acuerdo con las medidas de conservación y gestión adoptadas por las organizaciones regionales relevantes de las cuales la Comunidad sea miembro."

El procedimiento y los criterios para verificar la información proporcionada por el capitán no se especifican. La Unión Europea debería requerir que el pescado sea capturado de acuerdo con cualquier organización pesquera relevante, no simplemente una a la cual la Unión Europea pertenezca. Además, al igual que en muchas reglamentaciones comunitarias, su aplicación concreta podría ser mejorada. La UE debería tomar medidas más estrictas para asegurar que sus puertos son cerrados a los barcos pesqueros y congeladores con bandera de conveniencia, así como a aquellos barcos que han sido documentados pescando ilegalmente.

Según el Plan de acción para combatir la pesca ilegal de la FAO⁷, la Unión Europea debería también adoptar medidas para asegurar que los importadores, trasbordadores, compradores, consumidores, reabastecedores de equipamiento, banqueros, aseguradoras, otros servicios de aprovisionamiento y el público no haga negocios con barcos que han sido identificados por estar involucrados en actividades ilegales de pesca. Dichas medidas podrían incluir legislación que hicieran ilegal hacer negocios o comerciar con productos pesqueros derivados de la pesca ilegal.

(7) Plan Internacional de Acción de la FAO para Prevenir, Disuadir y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Regulada fue aprobado por el Comité de Pesquerías por consenso el 2 de marzo de 2001. El Comité urgió a todos sus Miembros a tomar las medidas necesarias para poner en marcha de forma efectiva dicho plan.



LA RESPONSABILIDAD DE LA UNION EUROPEA

La Unión Europea, como uno de los mercados más poderoso del mundo, debe afrontar sus responsabilidades referidas a puertos, mercados, empresas y flotas involucradas en este problema. También tiene el deber de ayudar a los países en vías de desarrollo a luchar contra la pesca ilegal.

La Unión Europea y sus Estados Miembros han realizado numerosas declaraciones sobre la necesidad de ayudar a estos países a luchar contra la pesca ilegal y a desarrollar sistemas de vigilancia y control. Aunque los intereses europeos están fundamentalmente motivados por el hecho de que la pesca ilegal aumenta la competencia por el pescado, esto debería ser utilizado para conseguir resultados concretos.

La Comisión Europea ha enumerado una serie de propuestas que impedirán el uso de fondos públicos europeos para transferir barcos pesqueros a países con bandera de conveniencia. El criterio propuesto por la Comisión es denegar los subsidios a las compañías de la UE que quieran re-abanderar sus barcos a países que hayan sido identificados por relevantes organizaciones pesqueras como países que permiten a sus barcos de pesca pescar "de modo que pone en peligro la efectividad de las medidas internacionales de conservación".

El Parlamento Europeo ha adoptado una resolución⁸ donde declara que *"la Unión Europea debe continuar vigilando la aplicación y el cumplimiento de la ley internacional del mar en aguas de terceros países. Asimismo debe continuar fomentando las investigaciones científicas sobre los recursos y la pesca responsable y su comercio, apoyando a aquellos terceros países en su lucha contra las banderas de conveniencia y otros barcos, tanto de la Unión Europea como de fuera, que pesquen ilegalmente en sus ZEEs"*. También *"hace un llamamiento a la Unión Europea para apoyar el establecimiento de un programa de vigilancia y control efectivo en las ZEEs de los países en vías de desarrollo"*.

El Parlamento Europeo adoptará en una sesión plenaria en diciembre el informe McKenna y una resolución sobre las Banderas de Conveniencia en el sector pesquero. El informe describe el problema y la responsabilidad de la UE y la resolución hace un llamamiento para que se adopte un cierto número de medidas para combatir lo que el Comisario de Pesca de la UE, Frank Fischler ha denominado *"el tormento del mundo marítimo de hoy en día"*.

(8) A5-0334/2001

(9) Ver "Fishing in Europe" número 6. Febrero 2001.

El 8 de noviembre, el Consejo Europeo de Ministros de Desarrollo y Cooperación adoptó una resolución¹⁰ que demanda un "apoyo a la cooperación regional y sub-regional para promover la gestión y conservación de los recursos; apoyar los esfuerzos nacionales y regionales para combatir la pesca ilegal no-controlada y no-registrada y especialmente eliminar las banderas de conveniencia" y "reitera que la Comunidad y los Estados Miembros deben mejorar los compromisos, principios y objetivos aprobados por las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales y en particular la Convención de las Naciones Unidas sobre la Ley del Mar, el Código de Conducta para una Pesca Responsable y el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre Stocks de Peces Transzonales y Altamente Migratorios".

Los Ministros de Desarrollo y Cooperación de la UE demandaron específicamente que en los países ACP, donde las pesquerías son importantes para la reducción de la pobreza, el sector pesquero debe convertirse en una prioridad para las políticas comunitarias y apoyar el contexto de programas de ayudas (países y documentos de estrategias regionales).

La Unión Europea debe extender su apoyo financiero a los países en vías de desarrollo para controlar las actividades pesqueras a través de políticas de desarrollo y cooperación comunitarias, con atención particular a la dimensión regional del control y vigilancia de las operaciones pesqueras.

LA NECESIDAD DE UN ENFOQUE REGIONAL

La importancia de la cooperación a nivel regional y sub-regional es crucial para enfocar de forma efectiva el fenómeno de la pesca pirata, así como para asegurar una gestión coherente y la conservación de los bancos de pesca que, al estar distribuidos por varios estados costeros, son devastados por los mismos barcos, que se desplazan de una zona a otra escapando a cualquier intento de reducir sus actividades ilegales.

El Acuerdo de las Naciones Unidas de 1995 sobre Stocks de peces transzonales y altamente migratorios entrará en vigor el 11 de diciembre de 2001 (ratificado por Senegal y firmado por Mauritania y Guinea-Bissau) insiste en el papel crucial jugado por las organizaciones regionales y sub-regionales y en la necesidad de reforzarlas.

(10) Resolución del Consejo "Pesquerías y reducción de la pobreza" 13076/01.



El Plan Internacional de Acción contra la Pesca Ilegal de la FAO hace un llamamiento para:

- EL REFORZAMIENTO INSTITUCIONAL DE LAS ORGANIZACIONES REGIONALES Y SUB-REGIONALES CON VISTAS A MEJORAR SU CAPACIDAD PARA PREVENIR, DISUADIR Y ELIMINAR LA PESCA ILEGAL.

- LA COOPERACIÓN EN EL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN DE BARCOS INVOLUCRADOS EN O QUE APOYEN LA PESCA ILEGAL, EL DESARROLLO Y MANTENIMIENTO DE UN REGISTRO DE BARCOS PESQUEROS EN EL ÁREA DE COMPETENCIA DE UNA ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN PESQUERA, INCLUYENDO AQUELLOS BARCOS AUTORIZADOS A PESCAR Y AQUELLOS INVOLUCRADOS O QUE APOYEN LA PESCA ILEGAL.

- DESARROLLO DE SISTEMAS DE SEGUIMIENTO DE BARCOS.

- VIGILANCIA DE LAS DESCARGAS.

- CONTROLES DE PUERTO E INSPECCIONES.

- REGLAMENTACIÓN DE TRASBORDOS.

- DESARROLLO DE REGÍMENES DE INSPECCIÓN Y ABORDAJE.

- DESARROLLO DE PROGRAMAS DE OBSERVACIÓN.

También sugiere la definición de circunstancias en las cuales los barcos están presumiblemente involucrados o apoyan la pesca ilegal. Esto puede ayudar a desarrollar medidas como las utilizadas en la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) que permite la identificación de barcos involucrados en actividades pesqueras que disminuyan la efectividad de las medidas de conservación y gestión de este organismo. ICCAT ha identificado también a los países (tanto miembros como no miembros) que abanderan a dichos barcos. Esto ha llevado a la imposición de medidas comerciales multilaterales restrictivas sobre las especies reguladas por ICCAT (túnidos).

Asimismo, hace un llamamiento a los Estados para que actúen a través de las organizaciones pesqueras regionales relevantes para recolectar y poner a su disposición información relevante para la prevención, disuasión y eliminación de la pesca ilegal; la toma de medidas específicas para disuadir, eliminar y prevenir la pesca ilegal; y la elaboración de los listados de los barcos autorizados para pescar y de aquellos implicados en pesca ilegal.

Dichas medidas deben ser adoptadas por las organizaciones regionales y sub-regionales de pesca, como el Comité de Pesca para el Atlántico Central Oriental (CECAF) y la Comisión Sub-Regional de Pesquerías (SRFC).

La Comisión Sub-Regional de Pesquerías ha desarrollado un programa de vigilancia aérea con fondos de Luxemburgo. El programa, puesto en marcha por la Surveillance Operations Co-ordinating Unit (SOCU) con base en Banjul (Gambia), la Agencia de Desarrollo de Luxemburgo y la FAO, intenta cubrir todas las ZEEs de sus miembros¹² más Sierra Leona. Pero la pesca ilegal no ha disminuido como se esperaba. Una de las razones citadas es el hecho de que los avistamientos realizados en las misiones aéreas van raramente seguidos de inspecciones y/o arrestos en el mar y sanciones. Pero aunque los resultados no cumplan las expectativas previstas, el programa debe seguir en curso hasta que se encuentre una alternativa, basada en los programas de cooperación de la Unión Europea antes mencionados. Si acabara antes, las aguas de varios países de África Occidental quedarían totalmente abiertas a la pesca pirata.

También existen programas de cooperación bilaterales. El Gobierno alemán ha desarrollado un programa de vigilancia y control en Mauritania con buenos resultados. Mauritania tiene dos aviones aircraft para labores de vigilancia. En el mismo caso se encuentra Senegal con un avión de vigilancia. En Guinea, sin embargo, el programa desarrollado con fondos de Canadá no parece haber tenido grandes resultados.



Los acuerdos pesqueros bilaterales entre la Unión Europea y los países de la región proporcionan fondos para el desarrollo de programas de vigilancia y control. Aunque este capital sea de ayuda en algunos casos, este enfoque tiene algunas desventajas. En primer lugar, la cantidad proporcionada depende de las oportunidades pesqueras para la Unión Europea más que de las necesidades reales del país afectado. Es más, al tratarse de una compensación comercial, no existe base legal para verificar si el dinero es utilizado para mejorar el sistema de control y vigilancia. Es claro que en el caso de Guinea Conakry, la ayuda financiera de la

(11) Estados Miembros de SRFC: Cabo Verde, Gambia, Guinea, Guinea-Bissau, Mauritania y Senegal. Sierra Leona no es miembro pero participa en el programa de vigilancia.



APÉNDICE 1

Listado de barcos avistados en Sierra Leona, Guinea Conakry y Guinea Bissau durante la Expedición del *MV Greenpeace* en Septiembre de 2001

Todas las posiciones/fechas/horas están documentadas con GPS e imágenes de vídeo.

SIERRA LEONA

LONG WAY 010

Fecha:	7 Septiembre 2001
Posición:	8°20'665 N 13°22'348 W
Tipo:	Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco:	Ninguno
Bandera:	Ninguna
Identificación:	Niguna
Actividad:	Pescando
Longitud:	35m

Informe de Infracciones de SOCU: avistado en la ZEE de Guinea el 14 Marzo 2000 sin licencia.

Lista de Lloyd's Octubre 2001: Long Way No. 10
Registro: Belize
Armador: Dalian Marine Products
Dirección del armador: China

MU JIN 5

Fecha:	8 Septiembre 2001
Posición:	7°30 N 13°13 W
Tipo:	Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco:	Ninguno
Bandera:	Ninguna
Identificación:	Ninguna
Actividad:	Pescando
Longitud:	

MU JIN 9

Fecha:	8 Septiembre 2001
Posición:	7°29'379 N 13°10'581 W
Tipo:	Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco:	Ninguno
Bandera:	Ninguna
Identificación:	9LFMJ9
Actividad:	Pescando
Longitud:	

SEWA 1

Fecha: 8 Septiembre 2001
Posición: 8°17'973 N 13°21'073 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Ninguno
Bandera: Ninguna
Identificación: Ninguna
Actividad: Pescando
Longitud:

Número de licencia de Sierra Leona 20010039, caduca el 3 Enero 2001.

OK FISH 9 (Greenpeace filmó a bordo)

Fecha: 9 Septiembre 2001
Posición: 8°13'605 N 13°21'313 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Ninguno
Bandera: Ninguna
Identificación: BKIZ1
Actividad: Pescando
Longitud:

Número de licencia de Sierra Leona 20010060, caduca el 31 Enero 2002.

Informe de Infracciones de SOCU: avistado en una zona prohibida de pesca (15 Marzo 2000, 17 Noviembre 2000, 6 Enero 2001).

Datos de Southern Cross Security: arrestado y multado dos veces en Diciembre de 1999.

TAKAMAR 2

Fecha: 9 Septiembre 2001
Posición: 8°12'814 N 13°18'509 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Ninguno
Bandera: Ninguna
Identificación: 6CPQ
Actividad: Pescando
Longitud:

Informe de Infracciones de SOCU: barco desconocido con identificación 6CPQ pescando ilegalmente en la ZEE de Sierra Leona dos veces el 28 de enero de 2000.



MIRANDA

Fecha: 9 Septiembre 2001
Posición: 8°09'814 N 13°16'379 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Ninguno
Bandera: Ninguna
Identificación: Ninguno
Actividad: Anclado
Longitud:

La tripulación nos pidió ayuda debido a problemas en sus máquinas. Nuestros ingenieros comprobaron la avería, pero no pudieron repararla porque era de grandes proporciones.

OK FISH 3

Fecha: 10 Septiembre 2001
Posición: 8°05'118 N 13°14'019 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Ninguno
Bandera: Ninguna
Identificación: Ninguno
Actividad: Pescando
Longitud:

Número de licencia de Sierra Leone licence 20010056, caduca el 31 Enero 2002.
Informe de Infracciones de SOCU: avistado en una zona prohibida de pesca (28 Enero 2000, 16 Noviembre 2000).
Datos de Southern Cross Security: arrestado y multado dos veces desde Diciembre 1999.

OK FISH 19

Fecha: 10 Septiembre 2001
Posición: 8°05'408 N 13°12'587 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Ninguno
Bandera: Ninguna
Identificación: BXCF1
Actividad: Pescando
Longitud:

Informe de Infracciones de SOCU: avistado en una zona prohibida de pesca (16 Enero 2000, 16 Noviembre 2000).
Datos de Southern Cross Security: arrestado y multado tres veces desde Diciembre 1999.

OK FISH 7

Fecha: 10 Septiembre 2001
Posición: 8°04'011 N 13°22'521 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Ninguno
Bandera: Ninguna
Identificación: BYNB6
Actividad: Abarloado al barco factoría OK Fish 3
Longitud:

Licencia de Sierra Leona número 20010058, caduca el 31 Enero 2002.
Informe de Infracciones de SOCU: avistado en una zona prohibida de pesca (15 February 2000, 17 November 2000)
Datos de Southern Cross Security: arrestado y multado tres veces desde Diciembre 1999.

OK FISH 11

Fecha: 10 Septiembre 2001
Posición: 8°01'224 N 13°12'860 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Ninguno
Bandera: Ninguna
Identificación: BKT11
Actividad: Navegando
Longitud:

Número de licencia de Sierra Leone 20010062, caduca el 31 Enero 2002.
Informe de Infracciones de SOCU: avistado en una zona prohibida de pesca (15 Febrero 2000, 15 March 2000, 31 March 2000, 16 November 2000).
Datos de Southern Cross Security: arrestado y multado dos veces desde Diciembre 1999.

OK FISH 32

Fecha: 10 Septiembre 2001
Posición: 8°04'011 N 13°22'521 W
Tipo: Congelador, usado como barco factoría
País/ puerto de registro en el casco: Panamá
Bandera: Ninguna
Identificación: Ninguno
Actividad: Prestando servicio al barco OK Fish 7
Longitud:

Antiguos nombre visibles en el casco - Dolphin Reefer y Hai Feng 832. Greenpeace subió a bordo para filmar. La tripulación declaró que el barco estaba registrado en Panamá.



NO NAME

Fecha: 10 Septiembre 2001
Posición: 8°04'91 N 13°10'85 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Ninguno
Bandera: Ninguna
Identificación: Ninguna
Actividad: Pescando
Longitud:

No había ningún nombre visible en el barco. Miembros de la tripulación declararon que el nombre del barco era Palmera. Según el Informe de Infracciones de SOCU, un barco llamado Palmera 2 fue avistado en la ZEE de Sierra Leona el 17 de abril de 2001 sin licencia de pesca.

GUINEA CONAKRY

XIFIAS IV

Fecha: 12 Septiembre 2001
Posición: 9°28'950 N 14°04'953 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Ninguno
Bandera: Grecia
Identificación: SV5938
Actividad: Pescando
Longitud:

Con licencia para pescar en la ZEE de Guinea 10 millas más allá de la costa para el periodo 1 julio a 27 de diciembre de 2001.

CHAICO 2

Fecha: 12 Septiembre 2001
Posición: 9°42'683 N 14°04'390 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Ninguno
Bandera: Ninguna
Identificación: Ninguna
Actividad: Pescando
Longitud:

Con licencia para pescar en la ZEE de Guinea 10 millas más allá de la costa para el periodo 3 julio a 1 agosto de 2001.

CHAICO 7

Fecha: 12 Septiembre 2001
Posición: 9°42'935 N 14°04'554 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Ninguno
Bandera: Ninguna
Identificación: Ninguna
Actividad: Pescando
Longitud:

Con licencia para pescar en la ZEE de Guinea 10 millas más allá de la costa para el periodo 8 julio a 6 agosto de 2001.

DJOLIBA III

Fecha: 12 Septiembre 2001
Posición: 9°43'547 N 14°03'962 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Ninguno
Bandera: Ninguna
Identificación: Ninguna
Actividad: Pescando
Longitud:

Con licencia para pescar en la ZEE de Guinea 10 millas más allá de la costa para el periodo 15 julio a 12 octubre de 2001.

PARDELA 3

Fecha: 12 Septiembre 2001
Posición: 9°43'108 N 14°03'873 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Ninguno
Bandera: Imposible de identificar
Identificación: Indistinguible
Actividad: Pescando
Longitud:

Con licencia para pescar en la ZEE de Guinea 10 millas más allá de la costa para el periodo 15 julio a 12 octubre de 2001.



LONG WAY 009 - LIAN RUN 7

Fecha: 13 Septiembre 2001
Posición: 9°51'571 N 14°46'529 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Ninguno
Bandera: Ninguna
Identificación: Ninguna
Actividad: Pescando
Longitud:

Con ambos nombre en el casco.

Lian Run 7 tiene licencia para pescar en la ZEE de Guinea 10 millas más allá de la costa para el periodo 14 julio a 11 septiembre de 2001.

Lista de Lloyd's List Octubre 2001: Long Way No. 9
Registro: Belice
Armador: Dalian Marine Products
Dirección del armador: China

LONG WAY 008 - LIAN RUN 3 OR 8 (?)

Fecha: 13 Septiembre 2001
Posición: 9°51'762 N 14°46'358 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Ninguno
Bandera: Ninguna
Identificación: Ninguna
Actividad: Pescando
Longitud:

Ambos nombres en el casco.

Informe de Infracciones de SOCU: Long Way 008 avistado en la ZEE de Guinea el 14 de marzo de 2000 y el 29 de abril de 2000 sin licencia.

Ni el Lian Run 3 ni el Long Way 008 tenían licencia para pescar en la ZEE de Guinea a fecha del 19 de julio de 2001. Sin embargo, el Lian Run 8 tenía una licencia para pescar más allá de las 10 millas de la ZEE de Guinea para el periodo 13 julio a 10 septiembre de 2001.

Lista de Lloyd's List Octubre 2001: Long Way No. 8
Registro: Belice
Armador: Dalian Marine Products
Dirección del armador: China

NO NAME

Fecha: 13 Septiembre 2001
Posición: 9°51'547 N 14°44'914 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Ninguno
Bandera: Ninguna
Identificación: Ninguna
Actividad: Pescando
Longitud:

No habían ningún nombre visible en el barco.

LIAN RUN 9 (?)

Fecha: 13 Septiembre 2001
Posición: 9°51'357 N 14°43'951 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Ninguno
Bandera: Ninguna
Identificación: Ninguna
Actividad: Pescando
Longitud:

Lian Run 9 tiene una licencia para pescar más allá de 10 millas de la ZEE de Guinea para el periodo 13 julio a 10 septiembre de 2001.

LIAN RUN 12 (Long Way 008 still visible on hull)

Fecha: 13 Septiembre 2001
Posición: 9°51'375 N 14°43'704 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Ninguno
Bandera: Ninguna
Identificación: Ninguna
Actividad: Pescando
Longitud:

Lian Run 12 tiene una licencia para pescar más allá de 10 millas de la ZEE de Guinea para el periodo 13 julio a 10 septiembre de 2001.



LONG WAY 007

Fecha: 13 Septiembre 2001
Posición: 9°51'398 N 14°43'395 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Ninguno
Bandera: Española (?)
Identificación: Ninguna
Actividad: Pescando
Longitud:

Informe de Infracciones de SOCU: Long Way 007 fue avistado en la ZEE de Guinea el 22 de abril de 2000 sin licencia de pesca.

Long Way 007 carecía de una licencia para pescar en la ZEE de Guinea el 19 de julio de 2001.

Lista de Lloyd's List Octubre 2001: Long Way No. 7
Registro: Belice
Armador: Dalian Marine Products
Dirección del armador: China

LONG WAY 009

Fecha: 13 Septiembre 2001
Posición: 9°55'682 N 14°41'409 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Ninguno
Bandera: Ninguna
Identificación: Ninguna
Actividad: Pescando
Longitud:

Se trata de un barco diferente al antes mencionado "Long Way 009"

Lista de Lloyd's List Octubre 2001: Long Way No. 9
Registro: Belice
Armador: Dalian Marine Products
Dirección del armador: China

PARDELA (1)

Fecha: 13 Septiembre 2001
Posición: 10°07'348 N 14°38'187 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Ninguno
Bandera: Guinea
Identificación: V3DC
Actividad: Pescando
Longitud:

Con licencia para pescar más allá de las 10 millas de la ZEE de Guinea para el periodo 30 junio a 29 de julio de 2001. Declarado como registrado en Belice.

705 SUR ESTE

Fecha: 13 Septiembre 2001
Posición: 10°08'192 N 14°37'213 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Ninguno
Bandera: Ninguna
Identificación: Ninguna
Actividad: Pescando
Longitud:

Con licencia para pescar más allá de las 10 millas de la ZEE de Guinea para el periodo 18 mayo a 15 agosto de 2001. Declarado como registrado en Belice.
El barco estaba pescando dentro de las zona de las 12 millas. Observado por Greenpeace tirando por la borda pescado de pequeño tamaño. La tripulación hablaba coreano.

NEPTUNE 1

Fecha: 13 Septiembre 2001
Posición: 10°07'107 N 14°35'737 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Busan (Corea del Sur)
Bandera: Ninguna
Identificación: Ninguna
Actividad: Pescando
Longitud:

Con licencia para pescar más allá de las 10 millas de la ZEE de Guinea para el periodo 13 julio a 10 de septiembre de 2001.
Según la tripulación, el barco iba cada dos años a Las Palmas. Pescan 70-80 toneladas cada 50 días, cuando un congelador les recoge sus capturas. Observado por Greenpeace tirando por la borda pescado de pequeño tamaño.



VANINDA 26

Fecha: 13 Septiembre 2001
Posición: 10°12'227 N 14°37'321 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Ninguno
Bandera: Ninguna
Identificación: Ninguna
Actividad: Pescando
Longitud:

Con licencia para pescar más allá de las 10 millas de la ZEE de Guinea para el periodo 2 julio a 31 de julio de 2001.

Informe de Infracciones de SOCU: avistado el 22 de junio de 2000 en la ZEE de Guinea sin licencia de pesca.

Lista de Lloyd's List Octubre 2001: Vaninda 26
Registro: Belice
Armador: Shema Fishing
Dirección del Armador: Belice

Según la lista distribuida por Belice en la reunión de ICCAT de noviembre de 2001, el Vaninda 26 recibió una notificación el 2 de noviembre de 2001 en la que se le comunicaba que sería borrado del registro de Belice dentro de 30 días por no cumplir la legislación pesquera.

GUINEA BISSAU

PHOCEA

Fecha: 14 Septiembre 2001
Posición: 11°18'795 N 17°06'024 W
Tipo: Congelador, ex-arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Belice
Bandera: Belice
Identificación: Indistinguible
Actividad: Transbordando
Longitud: 100 metros

Estaba transbordando del Flipper 3.

Lista de Lloyd's List Octubre 2001: Phocea
Registro: Belice
Armador: Forsban Trading
Dirección del Armador: Islas Canarias

FLIPPER 3

Fecha: 14 Septiembre 2001
Posición: 11°18'795 N 17°06'024 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Belice
Bandera: Ninguna
Identificación: Ninguna
Actividad: Transbordando
Longitud: 70 metros

Estaba transbordando al Phocea.

FLIPPER 1

Fecha: 14 Septiembre 2001
Posición: 11°47'235 N 17°09'867 W
Tipo: Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco: Belice
Bandera: Ninguna
Identificación: Ninguna
Actividad: Pescando
Longitud:

Lista de Lloyd's List Octubre 2001: Flipper 1
Registro: Belice
Armador: Forsban Trading
Dirección del Armador: Islas Canarias

SPRING REEFER

Fecha: 14 Septiembre 2001
Posición: 11°58'934 N 17°06'265 W
Tipo: Congelador
País/ puerto de registro en el casco: Belice
Bandera: Ninguna
Identificación: Ninguna
Actividad: Anclado
Longitud:



YUAN YU 2

Fecha:	14 Septiembre 2001
Posición:	12°05'909 N 17°02'182 W
Tipo:	Arrastrero
País/ puerto de registro en el casco:	Ninguno
Bandera:	Ninguna
Identificación:	BXAG3
Actividad:	Pescando
Longitud:	