

# Πειρατική Αλιεία στη Μεσόγειο και τον Ατλαντικό



Περίληψη της Έκθεσης του Διεθνούς Γραφείου της Greenpeace  
"Pirate Booty in the Mediterranean and the Atlantic Ocean"  
(Πειρατική Αλιεία στη Μεσόγειο και τον Ατλαντικό)  
σχετικά με την αποτυχία της ICCAT στον αγώνα ενάντια στην παράνομη  
αλιεία στη Μεσόγειο και στον Ατλαντικό.

Νοέμβριος 2007

**«... αν μία ισχνή μειοψηφία καταφέρνει να ακυρώνει τους παγκόσμιους κανονισμούς αλιείας, αυτό σημαίνει ότι αυτή η μειοψηφία διαθέτει "όπλα μαζικής καταστροφής" που το ισχύον σύστημα αδυνατεί να ελέγξει.»**

Απόσπασμα από την Έκθεση: «Θάλασσα Συμφορών» του ιταλικού γραφείου της Greenpeace-Μάιος 2007.

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Η Διεθνής Επιτροπή για τη Διατήρηση του Τόνου του Ατλαντικού (ICCAT) έχει την ευθύνη της διαχείρισης της αλιείας των μεγάλων πελαγικών ψαριών - συμπεριλαμβανομένου του ερυθρού τόνου (*Thunnus thynnus*), του κιτρινόπτερου (*Thunnus alalunga*) και του ξιφία (*Xiphias gladius*) - σε ολόκληρο τον Ατλαντικό Ωκεανό και τη Μεσόγειο θάλασσα. Κάθε χρόνο τα συμβαλλόμενα μέρη της ICCAT (ανάμεσά τους και η Ελλάδα) συναντιούνται για να συζητήσουν και να καθορίσουν τους κανόνες διαχείρισης της αλιείας των παραπάνω ειδών, όπως ποσοτώσεις, χρονικές και χωρικές απαγορεύσεις και άλλα τεχνικά μέτρα όπως περιορισμοί στην αλιευτική ικανότητα ή στο εμπόριο.

Η έκθεση της Greenpeace: "Pirate booty in the Mediterranean and the Atlantic" (Η λεία των πειρατών στη Μεσόγειο και τον Ατλαντικό) αποκαλύπτει τις αδυναμίες του σημερινού σχεδίου διαχείρισης του τόνου και γνωστοποιεί μια σειρά από παράνομες δραστηριότητες, αντιφάσεις στα επίσημα στοιχεία αλλά και εμφανείς περιπτώσεις «κουκουλώματος» (ή τουλάχιστον τεράστιας ανοχής) τέτοιων δραστηριοτήτων από πλευράς των χωρών της ICCAT. Η έκθεση της Greenpeace βασίζεται στα δεδομένα που συλλέχθηκαν κατά τη διάρκεια των προηγούμενων ετών και παρέχει πολυάριθμα παραδείγματα παράνομης, λαθραίας και άναρχης αλιείας (illegal, unreported and unregulated \_IUU fishing) που πραγματοποιείται εντός της περιοχής ευθύνης της ICCAT.

Συγκεκριμένα, η Έκθεση μελετά σε βάθος θεμελιώδη ζητήματα, όπως η συστηματική υπέρβαση των ποσοτώσεων, το πρόβλημα της υπαγωγής των αλιευτικών σκαφών σε σημαίες ευκαιρίας, την παρουσία σκαφών μη εγγεγραμμένων στα νηολόγια της ICCAT και τα πολυάριθμα λάθη στα στατιστικά στοιχεία σχετικά με τις ψαριές, τα οποία αποκρύπτουν την τεράστια έκταση ληλασίας των αποθεμάτων.

Τις τελευταίες δεκαετίες, οι μεγάλοι θηρευτές της θάλασσας (ξιφίες, τόννοι, κλπ) έχουν υποστεί μία μείωση 90% κατά μέσο όρο στο απόθεμά τους<sup>1</sup>, ενώ η βιοποικιλότητα στα διάφορα είδη τόνου και ξιφία έχει μειωθεί σε όλους τους ωκεανούς σε τιμές που κυμαίνονται από 10 έως 50%.<sup>2</sup> Προκειμένου να σωθούν τα είδη αυτά, είναι

<sup>1</sup> R.A. Myers and B.Worm, 'Rapid worldwide depletion of predatory fish communities', *Nature*, vol 423 (2003), pp. 1-24.

<sup>2</sup> B.Worm et al. 'Global patterns of predator diversity in the open oceans', *Science*, vol 309 (2005), pp. 1365-69.

απαραίτητο να υπάρχουν οργανισμοί διαχείρισης της αλιείας που να λειτουργούν σωστά. Προς το παρόν η ICCAT απέχει πολύ από το να είναι ένας αξιόπιστος οργανισμός, ικανός να διαχειριστεί αποτελεσματικά τα αποθέματα των μεγάλων πελαγικών.

Από τις 8 έως τις 18 Νοεμβρίου πραγματοποιείται η συνάντηση της ICCAT στην Αττάλεια της Τουρκίας. Η Έκθεση της Greenpeace έχει καταγράψει μία σειρά από αιτήματα προς τα Μέλη της Επιτροπής προκειμένου η ICCAT να καταστεί ένα αξιόπιστο και αποτελεσματικό όργανο διαχείρισης.

### **Η Greenpeace ζητά:**

- αποφασιστική δράση ενάντια στην παράνομη αλιεία
- πραγματική μείωση της συνολικής επιτρεπόμενης αλίευσης, βασισμένη στις εισηγήσεις της Επιστημονική Επιτροπή Έρευνας και Στατιστικής της ICCAT (SCRS).

Οι επιστήμονες της ICCAT έχουν εισηγηθεί ως ανώτατο όριο αλίευσης τους 15.000 τόνους ερυθρού τόνου, όμως τα Κράτη Μέλη της Επιτροπής αγνόησαν τις επιστημονικές εισηγήσεις και συμφώνησαν το 2006 σε ποσότητα που αγγίζει τους 30.000 τόνους για την αλιευτική περίοδο του 2007<sup>3</sup>. Δυστυχώς, η πραγματική ποσότητα που αλιεύθηκε τουλάχιστον ως το Σεπτέμβριο του 2007 ενδέχεται να ξεπερνά τους 50.000 τόνους!

Όσο δεν επιλύονται αυτά τα δύο προβλήματα (τα οποία είναι βέβαια αλληλένδετα), θα συνεχίσουμε να ανακαλύπτουμε στοιχεία όπως αυτά που παρατίθενται στην έκθεση της Greenpeace - τουλάχιστον για όσο καιρό θα υπάρχουν ακόμα διαθέσιμα αποθέματα του ερυθρού τόνου και των άλλων μεγάλων πελαγικών.

### **Σημείες Ευκαιρίας**

Η Διεθνής Ομοσπονδία Μεταφορών<sup>4</sup> έχει επισημάνει 32 κράτη-παροχείς «σημαιών ευκαιρίας» ή «σημαιών ευκολίας», μεταξύ των οποίων είναι η Μπελίζ, η Καμπότζη, ο Παναμάς και η Βανουάτου. Το πέρασμα ενός πλοίου από το νηολόγιο μίας χώρας που πραγματοποιεί αυστηρούς ελέγχους σχετικά με τις δραστηριότητες του στόλου της στο νηολόγιο μίας χώρας πιο επιεικούς (πράξη που πιθανότατα συνεπάγεται οικονομικά οφέλη) έχει ονομαστεί «αλλαγή σημαίας» ή “reflagging”.

Αυτή η πρακτική, που είναι δυστυχώς ακόμα συνήθης, πλήττει και το σύστημα της ICCAT και συχνά παραβιάζει τους κανονισμούς τους οποίους ορίζει η εν λόγω Επιτροπή προκειμένου να θέσει όρια στο ψάρεμα, ξεκινώντας από τη σύνταξη ενός έγκυρου καταλόγου (νηολογίου) των πλοίων που έχουν άδεια αλιείας τόνων και μεγάλων πελαγικών στη Μεσόγειο και τον Ατλαντικό.

Η Greenpeace έχει συγκεντρώσει στοιχεία που συνδέουν για παράδειγμα το πρώην Shinei Maru n.8 (υπό ιαπωνική σημαία) με το λιβυκό Al-Entisar. Το τελευταίο, εξοπλισμένο με παραγάδια (ένα σύστημα από αγκίστρια για την αλίευση στην επιφάνεια της θάλασσας) το καλοκαίρι του 2007 επισκέφθηκε πολλές φορές το λιμάνι

<sup>3</sup> Το σύνολο των επιτρεπόμενων αλιευμάτων ερυθρού τόνου που υιοθετήθηκε είναι 29.500 τόνοι για το 2007, 28.500 τόνοι για το 2008, 27.500 τόνοι για το 2009 και 25.500 τόνοι για το 2010.

<sup>4</sup> <http://www.itfglobal.org/about-us/moreabout.cfm>

της Λα Βαλέτα (Μάλτα) φέροντας την ένδειξη IMO (διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός: κωδικός για την αναγνώριση των σκαφών), η οποία αντιστοιχεί στο υπό σημαία Παναμά, αλιευτικό σκάφος Oasis 7. Το νηολόγιο ωστόσο του Lloyd's μάς πληροφορεί ότι το Oasis 7 δεν είναι άλλο από το Shinei Maru n.8, που χρησιμοποιώντας ακριβώς το όνομα Oasis 7 πέρασε πρώτα υπό σημαία Παναμά (Αύγουστος 2006) και εν συνεχεία υπό σημαία Σεντ Κιτς και Νέβις (Δεκέμβριος 2006). Από τον Απρίλιο του 2007, η σημαία του επίμαχου σκάφους είναι καταγεγραμμένη ως «άγνωστη» και η Greenpeace υποπτεύεται ότι το αλιευτικό αυτό είναι ακριβώς το AI-Entisar. Δυστυχώς, το Shinei Maru n.8 (που δεν είναι πλέον καταχωρημένο πουθενά από τον Αύγουστο του 2006!) βρίσκεται ακόμα στο νηολόγιο των αλιευτικών σκαφών της ICCAT<sup>5</sup>, ενώ το AI-Entisar δεν υπήρξε ποτέ εκεί.

Ένα άλλο παράδειγμα είναι αυτό του Yara, ενός αλιευτικού σκάφους με παραγάδι, υπό σημαία Παναμά. Το Yara δεν υπήρξε ποτέ στο νηολόγιο της ICCAT, αλλά τον περασμένο Μάιο φάνηκε στο λιμάνι του Βίγο. Φωτογραφίες αποδεικνύουν ότι το Yara δεν είναι άλλο από το Hojo Maru n.21, το οποίο εμφανίζεται στο νηολόγιο της ICCAT. Το Yara επανεμφανίστηκε στο λιμάνι της Λα Βαλέτα στις 4 Οκτωβρίου 2007 (τέσσερις μήνες μετά την προσωρινή απαγόρευση αλίευσης τόνου σε αλιευτικά σκάφη άνω των 24 μέτρων) και στο μεσοδιάστημα άλλαξε σημαία: σήμερα, είναι λιβυκό.

Η Ιαπωνία έχει γενικά δηλώσει ότι ελέγχει αυστηρά την πώληση των αλιευτικών της σκαφών σε άλλες χώρες για να αποτρέψει το πέρασμά τους σε σημαίες ευκαιρίας. Η Greenpeace έχει ωστόσο επιβεβαιώσει ότι τουλάχιστον 14 αλιευτικά του νηολογίου της ICCAT έχουν αλλάξει σημαία (και σε ορισμένες περιπτώσεις, ακόμα και ιδιοκτησία): 6 έχουν υπαχθεί στην Καμπότζη, 3 στη Ρωσία, 2 στη Λιβύη, 2 στον Παναμά και ένα στην Κορέα. Αυτές όμως είναι οι επίσημες σημαίες. Με τον καιρό, τα σκάφη αυτά έχουν υπαχθεί σε σημαίες χωρών όπως η Μπελίζ, η Δομινικανή Δημοκρατία, η Τουβαλού και η ομοσπονδία Σεντ Κιτς και Νέβις.

Μία παρόμοια περίπτωση επιβεβαιώθηκε για 9 αλιευτικά που ενώ στο νηολόγιο της ICCAT φαίνεται να φέρουν σημαία Κορέας, στους καταλόγους της Lloyd's εμφανίζονται με σημαία Καμπότζης (3), Παναμά (4), Σιέρα Λεόνε (1) και Ισημερινής Γουινέας (1).

Θα πρέπει να επισημανθεί ότι τα στοιχεία αυτά είναι πιθανώς ελλιπή, δεδομένου ότι, όσον αφορά στα αλιευτικά σκάφη, το νηολόγιο των Lloyd's δεν είναι σε καμία περίπτωση πλήρες.

### **Αλιευτικά πλοία-φαντάσματα**

Η Greenpeace κατόρθωσε να επιβεβαιώσει την παρουσία από το 2004 έως σήμερα τουλάχιστον 28 αλιευτικών πλοίων-φαντασμάτων εντός των ζωνών αλιείας της ICCAT. Πρόκειται για αλιευτικά που δεν εμφανίζονται στο νηολόγιο της ICCAT ως έχοντα άδεια αλιευτικά σκάφη, αλλά εντοπίζονται συχνά στα λιμάνια των Κρατών Μελών της Επιτροπής.

---

<sup>5</sup> Μπορείτε να βρείτε το ανανεωμένο νηολόγιο για σκάφη μεγαλύτερα των 24 μέτρων της ICCAT στη σελίδα <http://iccat.es/vessels.asp>

Ο πίνακας 3.1 της Έκθεσης παρουσιάζει μία εκτενή λίστα αλιευτικών σκαφών υπό σημαία Ιαπωνίας (20), Ταϊβάν (3), Κίνας (5), Λιβύης (2), Κορέας (1).

Τα Κράτη Μέλη της ICCAT προβαίνουν σπανιότατα σε ελέγχους των αλιευτικών τους σκαφών. Επιδεινώνει την κατάσταση το γεγονός ότι δεν πραγματοποιούνται επαρκείς έλεγχοι και στα λιμάνια των κρατών μελών προκειμένου να ακινητοποιηθούν τα αλιευτικά εκείνα, που ενώ κάνουν χρήση των λιμανιών για ανεφοδιασμό, συχνά αποβιβάζουν εκεί ψάρια αμφίβολης προελεύσεως.

Μόνο για το έτος 2007 για παράδειγμα, στα ισπανικά λιμάνια του Βίγο, του Μαρίν, της Ριμπέιρα και του Αλχεθίρας, η Greenpeace κατόρθωσε να επιβεβαιώσει την παρουσία 16 αλιευτικών σκαφών με σημαία ευκαιρίας που σε πολλές περιπτώσεις είναι άγνωστα στο νηολόγιο της ICCAT. Η Greenpeace ήρθε σε επαφή με τις ισπανικές αρχές οι οποίες παραδέχτηκαν ότι γνώριζαν την ύπαρξη μόνο τριών από τα 16 σκάφη. Δύο από τα αλιευτικά που εντοπίστηκαν από την Greenpeace, το Perseverance και το Amor Iñh (τα οποία εντοπίστηκαν αντιστοίχως στα λιμάνια του Βίγο και του Λας Πάλμας) περιλαμβάνονται στη Μαύρη Λίστα της CCMLAR (Επιτροπή για τη Διαχείριση της Θαλάσσιας Χλωρίδας και Πανίδας της Ανταρκτικής, αρμόδια για τον έλεγχο της αλιείας στην περιοχή) και ως εκ τούτου υπάρχει η νομική βάση για να τους απαγορευθεί η είσοδος στα λιμάνια της Ισπανίας.

Να σημειωθεί ότι συχνά τα σκάφη αυτά εισέρχονται στα λιμάνια μετά από ημέρες στην θάλασσα αλλά δεν εκφορτώνουν ψάρια. Αυτό που δυστυχώς συμβαίνει συχνά είναι ότι η ψαριά - η οποία ενδέχεται να είναι παράνομη προέλευσης - μεταφέρεται από το πλοίο που τα ψάρεψε σε ένα πλοίο-ψυγείο (φορτηγό, ρήφερ ή φρήζερ) ενώ τα σκάφη βρίσκονται ακόμα στη θάλασσα με αποτέλεσμα να είναι αδύνατο να ελεγχθεί η ποσότητα και η προέλευση των αλιευμάτων.

Είναι λοιπόν προφανές ότι οι έλεγχοι στα λιμάνια πρέπει να ενταθούν και να υιοθετηθούν νέοι κανονισμοί, ώστε η προέλευση του ψαριού που εκφορτώνεται από τα αλιευτικά σκάφη να ανιχνεύεται κατά τρόπο ικανοποιητικό. Όσο η ψαριά μπορεί ακόμα να μεταφέρεται από ένα σκάφος σε άλλο (transshipment), χωρίς να υπάρχουν αντικειμενικοί ελεγκτές που να παρακολουθούν τι συμβαίνει επί του καταστρώματος, η λαθραλιεία δε θα μπορέσει να παταχθεί.

### **Πειρατεία στην ζώνη της ICCAT**

#### ***Παράνομα ιαπωνικά αλιευτικά με παραγάδια***

Τον Ιούνιο του 2006, το πλοίο Rainbow Warrior της Greenpeace, εντόπισε ένα στόλο 12 ιαπωνικών αλιευτικών με παραγάδια τα οποία ψάρευαν σε περίοδο που απαγορεύεται αυτός ο τρόπος αλιείας. Κάποια από τα παραπάνω αλιευτικά αναγνωρίστηκαν, και εξαιτίας των πληροφοριών που έδωσε στη δημοσιότητα η Greenpeace, η ιαπωνική κυβέρνηση ανακοίνωσε ότι επέβαλε κυρώσεις σε μερικά από αυτά. Κατά τα άλλα η Ιαπωνία ανακοίνωσε ότι προχώρησε σε εκσυγχρονισμό του VMS (σύστημα δορυφορικού εντοπισμού) και ότι το ανανεωμένο σύστημα δε λειτουργεί!

#### ***Κάποτε "Melilla 206", Τώρα "Tuna Pro 1"***

Τον Ιούνιο του 2006, ένα άλλο πλοίο της Greenpeace, το Esperanza, συνάντησε στα στενά μεταξύ Κύπρου και Τουρκίας το Melilla 206 με σημαία Γουινέας Κονάκρι. Στη γάστρα αυτού του σκάφους (το οποίο δεν εμφανίζεται στα νηολόγια των Lloyd's και της ICCAT) διακρινόταν ένα άλλο όνομα: Focus 101. Είναι (ήταν...) ένα παναμαϊκό

αλιευτικό. Η Greenpeace συνομίλησε με τα μέλη του πληρώματος τα οποία είπαν ότι το Melilla 206 αγόραζε τόνο από τα αλιευτικά που ψάρευαν στην περιοχή. Οι τόνοι εκφορτώνονταν στην Τουρκία και ύστερα εξαγόταν στην Ιαπωνία. Οι πληροφορίες αυτές εστάλησαν στην ICCAT έπ' ευκαιρία της συνόδου του Ντουμπρόβνικ που είχε προγραμματιστεί για το Νοέμβριο του 2006 αλλά δυστυχώς μέχρι στιγμής δεν έχει υπάρξει κάποια αντίδραση από την πλευρά της ICCAT.

Το πλοίο έχει εντωμεταξύ μετονομαστεί σε Tuna Pro 1 και χρησιμοποιεί για βάση του το λιμάνι της Λα Βαλέτα, όπου εμφανίζεται να λειτουργεί ως βοηθητικό σκάφος σε κάποιες μονάδες πάχυνσης τόνου που βρίσκονται στο Marsaxlokk (Μάλτα). Εντοπίστηκε μάλιστα να μεταφέρει τόνο στα φορτηγά πλοία Remona I και Kurikoma, τα οποία είναι υπό παναμαϊκή σημαία. Το Ramona I δεν εμφανίζεται σε κανένα νηολόγιο της ICCAT.

### ***Παρασυρόμενα δίχτυα δίχως τέλος!***

Τα παρασυρόμενα πελαγικά δίχτυα (αφρόδίχτυα) αποτελούν το μοναδικό αλιευτικό εργαλείο που έχει απαγορευθεί με απόφαση του Ο.Η.Ε. Έχουν επίσης απαγορευθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ η χρήση τους και για όλη τη Μεσόγειο απαγορεύθηκε ύστερα από οδηγία της ICCAT (N. 03-04). Η απαγόρευση οφείλεται στην έλλειψη επιλεκτικότητας που παρουσιάζει η χρήση αυτών των δικτύων: πρόκειται για μακρές "κουρτίνες" δικτύων δεκάδων χιλιομέτρων που παρασύρονται από τα ρεύματα της θάλασσας και παγιδεύουν οτιδήποτε κολυμπά στη γύρω περιοχή: από ξιφίες και τόνους, μέχρι χελώνες, δελφίνια και φάλαινες φυσητήρες.

Τον Ιούνιο του 2006, το Rainbow Warrior πραγματοποίησε έρευνα για τον εντοπισμό αφρόδικτων σε θαλάσσιες περιοχές γύρω από την Ιταλία και το Ιόνιο Πέλαγος. Στην διάρκεια της έρευνας εντοπίστηκαν πέντε ιταλικά αλιευτικά τα οποία χρησιμοποιούσαν τα λεγόμενα δίχτυα spadare (το όνομα ιταλικών παρασυρόμενων δικτύων που χρησιμοποιούνται στο ψάρεμα του ξιφία): δύο τουλάχιστον από τα σκάφη αυτά είχαν επιδοτηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση προκειμένου να «παροπλιστούν» και να μη χρησιμοποιούν τέτοιου είδους δίχτυα. Αντίθετα με το αίτημα της Greenpeace, το σχέδιο «παροπλισμού» δεν περιλάμβανε την απόσυρση αυτών των απαγορευμένων δικτύων. Το αποτέλεσμα είναι κάποια από τα δίχτυα αυτά να χρησιμοποιούνται ακόμα στην Ιταλία (όπως τεκμηρίωσαν η Greenpeace και άλλοι για την περίοδο από το 2004 έως το 2007, και όπως εξάλλου επιβεβαίωσε και η ιταλική ακτοφυλακή) ενώ άλλα έχουν πουληθεί και χρησιμοποιούνται πλέον από Μεσογειακές χώρες που έχουν δημιουργήσει "νέους" αλιευτικούς στόλους αφρόδικτων.

Τα παραπάνω εξηγούν την ανακάλυψη την οποία έκανε το Rainbow Warrior της Greenpeace, όταν τον Ιούνιο του 2007 εντόπισε σε διεθνή ύδατα ένα στολίσκο έξι αλιευτικών υπό σημαία Τυνησίας τα οποία χρησιμοποιούσαν παρασυρόμενα δίχτυα παραβιάζοντας την οδηγία της ICCAT.

### ***Επικίνδυνες πτήσεις***

Η χρήση αεροπλάνων για τον εντοπισμό των κοπαδιών του τόνου είχε τεθεί υπό αρκετούς περιορισμούς, και από την 13<sup>η</sup> Ιουνίου του 2007 έχει πλέον απαγορευτεί εντελώς. Τη 14<sup>η</sup> Ιουνίου του 2007 ωστόσο, το Rainbow Warrior εντόπισε και φωτογράφησε ένα στολίσκο από τρία ιταλικά αλιευτικά τα οποία εμφανέστατα υποβοηθούνταν από αεροπλάνα. Εντωμεταξύ, ένα από τα αλιευτικά αυτά (το Luca Maria) δεν εμφανίζεται σε κανένα νηολόγιο της ICCAT.

Καθ' όλη τη διάρκεια του καλοκαιριού του 2007 η Greenpeace εντόπισε πέντε αναγνωριστικά αεροπλάνα. Επίσης, η Greenpeace διαθέτει αποδείξεις ότι τουλάχιστον

11 αεροπλάνα έχουν χρησιμοποιήσει το αεροδρόμιο της Λαμπεντούσα (Ιταλία) σαν βάση για τις πτήσεις τους, ακόμα και μετά την έκδοση της απόφασης για πλήρη απαγόρευση της χρήσης τέτοιων αεροπλάνων. Πιο συγκεκριμένα, σε τουλάχιστον τρεις περιπτώσεις προκύπτει ότι τα αεροπλάνα που πετούσαν παράνομα μετά την απαγόρευση ανήκαν σε -ή είχαν ναυλωθεί από - κάποια "Associazione Produttori Tonniere del Tirreno" (Ένωση Παραγωγών Τονοειδών της Τυρρηνικής Θάλασσας).

#### **Μεταφορτώσεις σε διεθνή ύδατα**

Η μεταφόρτωση τόνων από αλιευτικό σε φορτηγό σκάφος απαγορεύεται (πλην ελαχίστων εξαιρέσεων) από τη 13<sup>η</sup> Ιουνίου 2007. Στο Κανάλι της Σικελίας, το Rainbow Warrior κατάφερε να εντοπίσει μεταφορτώσεις την 11<sup>η</sup> Ιουνίου (από το ιταλικό αλιευτικό Vergine del Rosario στο παναμαϊκό φορτηγό Daniela) και τη 12<sup>η</sup> Ιουνίου (από το γαλλικό αλιευτικό Jean Marie Christian VI στο παναμαϊκό φορτηγό Astrea 102). Θεωρητικά, η ICCAT θα έπρεπε να έχει ενημερωθεί για αυτές τις μεταφορές. Επίσης από τις 18 μέχρι έως τις 20 Ιουνίου - αφότου δηλαδή τέθηκε σε ισχύ η απαγόρευση - η Greenpeace κατόρθωσε να επιβεβαιώσει ότι το Daniela (ιδιοκτησίας της ισπανικής εταιρείας Fuentes) βρισκόταν ακόμα στα διεθνή ύδατα του Καναλιού της Σικελίας. Στα πλευρά του πλοίου φαινόταν τα "μπαλόνια" που χρησιμοποιούνται για το πλεύρισμα των πλοίων κατά τη μεταφορά ψαριών από το ένα στο άλλο. Στο σκάφος όμως δε βρισκόταν ελεγκτής, όπως ορίζουν οι κανονισμοί της ICCAT σε περιπτώσεις μεταφορτώσεων.

#### **Ανεξέλεγκτα ρυμουλκά**

Όπως όλα τα σκάφη που χρησιμοποιούνται για δραστηριότητες βοηθητικές προς την αλιεία, έτσι και τα ρυμουλκά που μεταφέρουν τα κλουβιά με τους τόνους στις μονάδες πάχυνσης, θα έπρεπε να είναι καταγεγραμμένα στη βάση δεδομένων της ICCAT. Το καλοκαίρι του 2007, η Greenpeace εντόπισε έναν ολόκληρο στόλο από αλιευτικά (όπως τράτες με σημαία Μάλτας, Ισπανίας και Τυνησίας) τα οποία έσερναν τα κλουβιά με τους τόνους και τα μετέφεραν στις μονάδες πάχυνσης.

Το απόγευμα της 17<sup>ης</sup> Ιουνίου, το Rainbow Warrior διασταυρώθηκε με το Slebech, ένα ιρλανδικό αλιευτικό - που παλαιότερα χρησιμοποιούσε παραγάδια - το οποίο βρίσκεται υπό σημαία Σιέρα Λεόνε αλλά είναι κυπριακών συμφερόντων. Το Slebech έσερνε δύο κλουβιά με τόνους, 60 περίπου μίλια νοτιώς της Μάλτας. Βρίσκεται όμως η Σιέρα Λεόνε σε θέση να ελέγξει τις δραστηριότητες ενός τέτοιου ρυμουλκού όπως προβλέπεται από τις αποφάσεις της ICCAT;

#### **Φορτηγό ή αλιευτικό;**

Στις 4 Σεπτεμβρίου ελλιμενίστηκε στη Λα Βαλέτα το Al Dafnia, αλιευτικό με παραγάδι υπό σημαία Λιβύης το οποίο εκφόρτωσε 96 τόνους ερυθρού τόνου. Από αυτούς οι 60 είχαν αλιευθεί από το ίδιο, ενώ οι υπόλοιποι προέρχονταν από ένα άλλο λιβυκό σκάφος με παραγάδια ονόματι Lebda. Η αλιεία με παραγάδια από σκάφη μεγαλύτερα των 24 μέτρων - όπως τα δύο παραπάνω- έχει απαγορευθεί από την 1<sup>η</sup> Ιουνίου. Το παράδοξο είναι ότι τα συγκεκριμένα αλιευτικά καταγράφηκαν στη βάση δεδομένων της ICCAT μόλις στις αρχές του Ιουλίου, σε περίοδο δηλαδή όπου η συγκεκριμένη αλιεία απαγορεύεται. Το Al Dafnia δεν έχει άδεια να λειτουργεί σαν φορτηγό -δε βρίσκεται στο ειδικό νηολόγιο της ICCAT- και ως εκ τούτου επιτρέπεται να μεταφέρει τα αλιεύματα του Lebda.

Παρά τις συνεχιζόμενες καταφανείς παραβάσεις, οι αρχές της Μάλτας δεν έκαναν τίποτα παραπάνω από το να δηλώσουν στην Greenpeace πως ο τόνος που είχε μεταφορτωθεί στο Al Dafnia (ή είχε αλιευθεί από αυτό) διέθετε κανονικό (!) πιστοποιητικό ICCAT το οποίο είχε εκδοθεί πριν το τέλος του ψαρέματος (όταν δηλαδή

αυτά τα συγκεκριμένα αλιευτικά απαγορευόταν να ψαρεύουν) και ότι ως εκ τούτου θεωρούσαν πως δεν υπήρχε κάποια παρανομία.

### **Πού καταλήγουν τα ψάρια του *Alfajr Almunir*;**

Η ιαπωνική κυβέρνηση πρότεινε να συμπεριληφθεί στη μαύρη λίστα των πειρατικών αλιευτικών το λιβυκό αλιευτικό με παραγάδι, *Alfajr Almunir*. Στις 22 Ιανουαρίου 2007, ένα ιαπωνικό περιπολικό ανακάλυψε πράγματι ότι το σκάφος αυτό δεν είχε άδεια αλιείας. Η κυβέρνηση της Λιβύης δήλωσε, παρά τις φωτογραφίες που αποδεικνύουν το αντίθετο, ότι το *Alfajr Almunir* δεν ψάρευε. Σύμφωνα λοιπόν με τις αρχές, το συγκεκριμένο αλιευτικό εισήλθε στο λιμάνι του Λας Πάλμας στις 11 Μαρτίου αλλά δεν εκφόρτωσε ούτε ένα ψάρι! Το ίδιο σκάφος επέστρεψε στο Λας Πάλμας στις 12 Απριλίου και πάλι χωρίς ψάρια. Ήρθε δηλαδή άδειο και έφυγε άδειο.

Δύσκολο να πιστέψουμε ότι το *Alfajr Almunir* έκανε κρουαζιέρα για λόγους αναψυχής. Το πιθανότερο είναι να είχε ψαρέψει (τόνο μήπως;), να φόρτωσε τα αλιεύματα σε φορτηγό πλοίο και να επέστρεψε στο λιμάνι για ανεφοδιασμό. Η Γραμματεία της ICCAT θα μπορούσε άραγε να επιβεβαιώσει σε ποιον μεταφόρτωσε τα ψάρια του το συγκεκριμένο σκάφος;

### **Τα στοιχεία δε συμφωνούν**

Η αναντιστοιχία μεταξύ των ποσοτήτων των αλιευμάτων που καταγράφονται (και κοινοποιούνται) από ένα κράτος μέλος της ICCAT και των καταγεγραμμένων εξαγωγών αυτού του κράτους, αποτελεί «ενδιαφέρον» οξύμωρο σχήμα που βοηθά να υπολογίσουμε την πραγματική ποσότητα των αλιευμάτων και να εντοπίσουμε περιπτώσεις παράνομης αλιείας. Το εμπόριο μας δίνει τελικά περισσότερα στοιχεία από το ίδιο το ψάρεμα...

Παράδειγμα αποτελεί αυτό που συνέβη και συνεχίζει να συμβαίνει με τα ταϊβανικά αλιευτικά. Η Ταϊβάν αποτελεί εδώ και χρόνια πρόβλημα για την ICCAT: έχοντας κατηγορηθεί για υπερβολική αλίευση του μεγαλόφθαλμου τόνου (*Thunnus obesus*), τα ταϊβανικά αλιευτικά δέχτηκαν το 2004 περιορισμούς στον αριθμό τους, τη χωρητικότητά τους και την επιτρεπόμενη ποσότητα των αλιευμάτων τους. Το 2005 η ICCAT πρόεβη σε Υπόδειξη στην οποία επιβεβαιώνεται ότι τα μέτρα που έχει λάβει η Ταϊβάν: «είναι ανεπαρκή για τη βελτίωση της κατάστασης». Το μερίδιο της Ταϊβάν στο μεγαλόφθαλμο τόνο μειώθηκε από 15.000 περίπου τόνους αλιευμάτων σε 4.600, ενώ η χώρα απειλήθηκε και με εμπορικές κυρώσεις. Η Ταϊβάν ανταποκρίθηκε δαπανώντας 220 εκατομμύρια δολάρια για την καταστροφή 160 αλιευτικών. Οι τελευταίοι απολογισμοί που εστάλησαν στην ICCAT σχετικά με την αλιεία του μεγαλόφθαλμου τόνου αναφέρουν ότι η ποσότητα του συγκεκριμένου είδους που αλίευσε η Ταϊβάν (το 2006) έφτασε μόλις τους 3.800 τόνους αλιευμάτων.

Η Ιαπωνία ωστόσο ενημέρωσε την ICCAT ότι εισήγαγε από την Ταϊβάν (το 2006) περίπου 4.837 τόνους μεγαλόφθαλμου τόνου οι οποίο αλιεύθηκαν στον Ατλαντικό. Δεδομένου ότι πρόκειται για προϊόν που περνάει από καθαρισμό (ξεκοκαλιίζεται) - εφαρμόζοντας το σταθερό συντελεστή μετατροπής που είναι 1,16- φτάνουμε τους 5.610 τόνους αλιευμάτων, δηλαδή σχεδόν 50% πάνω από το επιτρεπόμενο επίπεδο που έχει θέσει η ICCAT για την Ταϊβάν.

Η ICCAT όχι μόνο παρέβλεψε αυτά τα στοιχεία αλλά επίσης αποφάσισε το 2006 να επαναφέρει το μερίδιο της Ταϊβάν στα πρότερα όρια του ως αναγνώριση των

προσπαθειών που κατέβαλε η χώρα αυτή προκειμένου να πατάξει την παράνομη αλιεία!

Μία ακόμα προβληματική χώρα για την ICCAT είναι η Λιβύη της οποίας ο αλιευτικός στόλος έχει σημειώσει τεράστια ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια. Προκαλεί ανησυχία το γεγονός ότι η Λιβύη προσπαθεί να αποφύγει την εγκατάσταση στα αλιευτικά της, του λεγόμενου "blue box" ή «γαλάζιου κιβωτίου», δηλαδή του συστήματος δορυφορικού εντοπισμού VMS (Vessel Monitoring System) και διατείνεται πως η παρουσία ελεγκτών στο κατάστρωμα αποτελεί εμπόδιο για τις εργασίες των αλιευτικών και των φορτηγών-ψυγείων. Και για τη Λιβύη πάντως, τα στοιχεία δε συμφωνούν...

Το 2005 η Λιβύη δήλωσε στην ICCAT ότι αλίευσε 318 τόνους ερυθρού στη Μεσόγειο και 73 τόνους κιτρινόπτερου στον Ατλαντικό. Από τα στοιχεία που έδωσαν οι Ιάπωνες σχετικά με τις εισαγωγές που έκαναν προκύπτει πράγματι ότι όλος ο ερυθρός τόνος που εξήγαγε η Λιβύη στην Ιαπωνία προέρχεται από τη Μεσόγειο. Τον Αύγουστο ωστόσο του 2005 δύο λιβυκά σκάφη εκφόρτωσαν στο Λας Πάλμας (Κανάριες Νήσοι, Ισπανία) αλιεύματα τόνου βάρους 58 τόνων. Πρόκειται για μία ποσότητα που δε δικαιολογεί ένα ταξίδι από την Τρίπολη της Λιβύης ως τις Κανάριες Νήσους. Η περίοδος εξάλλου κατά την οποία επιτρεπόταν για το 2005 η αλιεία σε αυτά τα σκάφη τελείωνε στις 15 Ιουλίου: γιατί λοιπόν να μεταφέρει κάποιος μέχρι τις Κανάριες Νήσους τόσο λίγους τόνους, που είχαν μάλιστα αλιευθεί πριν από περισσότερο από ένα μήνα;

Σύμφωνα με άλλες πληροφορίες, το 2005 ταξίδευαν υπό λιβυκή σημαία 9 μεγάλα αλιευτικά με παραγάδια. Σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκόμισε η Λιβύη, ο μέσος όρος αλίευσης για το καθένα από τα σκάφη ήταν 35,33 τόνοι ερυθρού και 8,11 τόνοι κιτρινόπτερου. Πρόκειται για εξαιρετικά μικρές ποσότητες που δεν καθιστούν συμφέρουσα την αλιευτική δραστηριότητα.

Και για το 2006 πάντως, τα στοιχεία που δόθηκαν σχετικά με τις ψαριές των λιβυκών αλιευτικών δεν είναι καθόλου πειστικά. Σύμφωνα με τα εμπορικά στοιχεία της χώρας, το 2006 η Ιαπωνία εισήγαγε ποσότητα που αντιστοιχεί σε 193,72 τόνους ερυθρού ολόκληρου ψαριού (ούτε έναν ξιφία, μεγαλόφθαλμο τόνο ή κιτρινόπτερο). Το 2006 ωστόσο, τουλάχιστον τρία λιβυκά αλιευτικά σύχναζαν στο λιμάνι του Λας Πάλμας. Επισήμως δεν είχαν εκφορτώσει ούτε ένα ψάρι. Είναι ποτέ δυνατόν ένας ολόκληρος στολίσκος λιβυκών αλιευτικών, που εντωμεταξύ είχε ανέλθει στα δέκα σκάφη να είχε ψαρέψει μέσα στο 2006 κατά μέσον όρο λιγότερο από 20 τόνους το καθένα; Αυτός ο στόλος είτε εργάζεται με σκοπό την οικονομική ζημιά (!) είτε εμπαιζει το μηχανισμό καταγραφής αλιευμάτων της ICCAT.

## **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Η λεία από το παράνομο ψάρεμα στη Μεσόγειο και τον Ατλαντικό είναι τεράστια. Τα αποθέματα αντιθέτως οδηγούνται σε αποδραστηριοποίηση.

Η ευθύνη των κρατών που βρίσκονται κάτω από την ομπρέλα της ICCAT είναι προφανής. Για ό,τι συμβαίνει είναι υπεύθυνοι όλοι.

Κατ' αρχήν τίθεται το ζήτημα του μη σεβασμού στους κανονισμούς που έχει εκδώσει η ICCAT. Η παράνομη αλιεία -από τη χρήση παρασυρόμενων δικτύων μέχρι την

υπέρβαση των ορίων στο μερίδιο αλίευσης του τόνου- έχει γίνει κανόνας. Η έκθεση της Greenpeace αναφέρεται σε μερικά μόνο από τα στοιχεία που παραθέτονται στην αρχική αναφορά. Αν η Greenpeace έχει καταφέρει να τεκμηριώσει τόσες παράνομες δραστηριότητες, είναι προφανές ότι τα αρμόδια κράτη μπορούν να εξιχνιάσουν πολύ περισσότερες, αν βέβαια το επιθυμούν.

Είναι απαραίτητο να τηρούνται οι υφιστάμενοι κανονισμοί. Δε θα πρέπει επίσης να επιτρέπονται παρεκκλίσεις (όπως εκείνη που δίνει το δικαίωμα στην Κροατία και την Ισπανία να ψαρεύουν στον Ατλαντικό τόνους 8 κιλών αντί 30 κιλών), εξαιρέσεις και διαγραφές των ποινών.

Στη διάρκεια της συνάντησης της ICCAT στην Αττάλεια πρόκειται να τεθεί ένα μεγάλο στοιχείο το οποίο αφορά τον περιορισμό των ποσοστώσεων στην αλιεία του τόνου, δεδομένου ότι κάποιες χώρες έχουν καταφανώς υπερβεί το μερίδιο αλιευμάτων που τους επιτρέπεται για τον ερυθρό και τον τόνο bigeye. Αν θέλουμε το σύστημα της ICCAT να διατηρήσει έστω και λίγη από την αξιοπιστία του, οι χώρες αυτές θα πρέπει να τιμωρηθούν. Πιο συγκεκριμένα πάντως, για τον ερυθρό τόνο επείγει η απαγόρευση αλίευσής του και η εφαρμογή ενός αποτελεσματικού συστήματος κανονισμών το οποίο θα αποτρέψει τον αποδεκατισμό των αποθεμάτων.

**Για το λόγο αυτό η Greenpeace ζητά από τα κράτη μέλη της ICCAT να λάβουν επείγοντως μέτρα προκειμένου να:**

- μειωθούν τα όρια αλίευσης σε επίπεδα συμβατά με τα υφιστάμενα αποθέματα
- δημιουργηθεί αποτελεσματική βάση δεδομένων για όλα τα σκάφη που δραστηριοποιούνται στην αλιεία (ακόμα και για τα βοηθητικά) με αποκλειστικό αναγνωριστικό κωδικό που θα επιτρέπει την πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με την ιστορία κάθε σκάφους (σημαίες, ιδιοκτησία, κλπ)
- απαγορευθεί η υπαγωγή αλιευτικών σκαφών σε σημαίες ευκαιρίας
- ενισχυθούν οι έλεγχοι στα λιμάνια και να μην παρέχονται υπηρεσίες σε πειρατικά αλιευτικά
- αντιστραφεί η ευθύνη για τη συγκέντρωση αποδείξεων και να είναι τα αλιευτικά εκείνα που θα πρέπει να προσκομίζουν αποδεικτικά σχετικά με τη νομιμότητα των αλιευμάτων τους προκειμένου να τα αποβιβάσουν
- εξασφαλιστεί ότι όλα τα αλιευτικά σκάφη χρησιμοποιούν το σύστημα δορυφορικού εντοπισμού
- απαγορευτεί χωρίς εξαιρέσεις η μεταφόρτωση ψαριών στη θάλασσα
- τεθεί σε ισχύ ένα σύστημα ελεγκτών πραγματικά ανεξάρτητων, ξεκινώντας από την τοποθέτησή τους σε όλα τα φορτηγά-πλοία τα οποία αποτελούν σημαντικό κομμάτι στη διαδικασία εμπορίας παράνομων αλιευμάτων

Η πλήρης Έκθεση του Διεθνούς Γραφείου της Greenpeace: "Pirate Booty in the Mediterranean and the Atlantic Ocean" είναι διαθέσιμη στην ιστοσελίδα <http://www.greenpeace.org/pirate-booty>