



© Greenpeace/Newman

BOTÍN PIRATA: El fracaso de la CICA A en la lucha contra la pesca ilegal



GREENPEACE



ÍNDICE

1. Introducción	4
• 1.1. Las ORP fracasan en la ordenación de nuestros océanos	4
• 1.2. Sobrecapacidad pesquera y pesca INDNR en el área de la Convención de la CICAA	6
• 1.3. ¿Son nuestros gobiernos un caso perdido?	7
• 1.4. La necesidad de un giro radical	9
2. Reabanderamientos de buques pesqueros no declarados a la Secretaría de la CICAA	10
• 2.1. El registro de buques de pesca de la CICAA	10
• 2.2. Buques autorizados frente a buques operativos	10
• 2.3. Cambios recientes en las flotas japonesa y coreana	14
3. Presencia de palangreros no registrados en el área de la Convención de la CICAA	19
• 3.1. Presencia de palangreros no registrados	19
• 3.2. El control en puerto	22
4. Cifras que no encajan: infradeclaración de capturas a la CICAA	24
• 4.1. ¿Pesca Taiwán, ilegalmente mientras está sometido a sanciones?	24
• 4.2. ¿Ha infradeclarado Libia sus capturas en 2005 y 2006?	27
5. Casos documentados de actividades de pesca INDNR	31
• 5.1. Palangreros japoneses faenando ilegalmente en el Mediterráneo	31
• 5.2. El Melilla 206, actualmente Tuna Pro 1: reabanderamientos en la industria de las granjas de atún	32
• 5.3. Redes de deriva, aún en uso en la flota italiana	34
• 5.4. Greenpeace encuentra una flota tunecina de redes de deriva	36
• 5.5. ¿Tienen las empresas atuneras su propia flota de avionetas?	37
• 5.6. ¿Quién regula los transbordos?	40
• 5.7. ¿A dónde remolcan este atún?	43
• 5.8. El Al Dafnia: ¿buque frigorífico o palangrero?	45
• 5.9. ¿Dónde está descargando su atún el Alfajr Almunir?	48
6. Conclusiones	49

CRÉDITOS

Publicado por: Greenpeace España, San Bernardo, 107, 28015 Madrid (España).

Autor: Sebastián Losada, a partir de una investigación de RMB, ATRT y socios.

Contacto: slosada@es.greenpeace.org

Editor en inglés: Kieran Mulvaney

Traducción al castellano: Nuria Cortés Ruiz

Fecha: Septiembre 2007

Diseño: Artegraf

1. INTRODUCCIÓN

La Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICAA) gestiona las pesquerías de túnidos y especies afines —entre las que se encuentran el atún blanco (*Thunnus alalunga*), el patudo (*Thunnus obesus*), el rabíl (*Thunnus albacares*), el atún rojo (*Thunnus thynnus*), el listado (*Katsuwonus pelamis*) y el pez espada (*Xiphias gladius*)— en el océano Atlántico y el mar Mediterráneo¹. Todos los años, las Partes Contratantes de la CICAA² se reúnen para discutir las normas que regirán las pesquerías en materia de cuotas, temporadas y zonas de veda y otras medidas técnicas, límites de la capacidad y el esfuerzo pesquero o sanciones comerciales³.

Este informe pone de manifiesto la fragilidad de la actual normativa en las pesquerías de túnidos, así como la elevada incidencia de actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) en la zona de la Convención de la CICAA. A partir del trabajo que Greenpeace ha realizado a lo largo de los últimos años, ofrece numerosos ejemplos de estas actividades de pesca INDNR, incluidas aquellas que Greenpeace ha observado directamente.

Por ejemplo, en 2000, el barco de Greenpeace *MV Greenpeace* documentó el transbordo de atunes al buque frigorífico japonés *Hatsukari* desde palangreros tanto legales como ilegales, mostrando de este modo una de las principales formas en las que se realiza el blanqueo de las capturas INDNR en el Atlántico⁴. Los barcos de Greenpeace han documentado también otras actividades de pesca INDNR en la región atlántica en 2001 y 2006, si bien no enfocadas a las pesquerías de túnidos⁵.

En 2006 y 2007, Greenpeace documentó extensamente la sobrepesca y el agotamiento de la población oriental de atún rojo en el Mediterráneo.

Se estima que el atún rojo se encuentra al borde del colapso, amenaza principalmente por una presión pesquera excesiva y por las prácti-

cas ilegales de pesca. La flota de buques cerqueros que opera en el Mediterráneo es considerada responsable de la mayor parte de las capturas ilegales de atún rojo a lo largo de los últimos años⁶. El fracaso de la CICAA a la hora de detener el descenso de la población de atún rojo del Atlántico oriental, a pesar de la advertencia que supuso el colapso de la población del Atlántico occidental⁷ y de las alarmas lanzadas por la comunidad científica y las ONG, constituye una prueba irrefutable de la incapacidad de las partes contratantes para asumir sus responsabilidades. No se trata tan sólo del atún rojo: otras poblaciones de túnidos gestionadas por la CICAA, como el patudo, también están disminuyendo.

En el momento de escribir este informe, en septiembre de 2007, las capturas de atún rojo declaradas en 2007 por las flotas de la Unión Europea superan las 20.000 toneladas, al menos un 20% por encima de la cuota adjudicada a la UE por la CICAA. La cuota de la UE representa más del 50% del total para todos los miembros de la CICAA que faenan en esta zona. A pesar de que las ONG y la comunidad internacional llevan años advirtiendo sobre la necesidad de actuar con urgencia para evitar el colapso de una de las especies más importantes del ecosistema marino mediterráneo, no se ha aprendido la lección. El comportamiento de los integrantes de la CICAA no parece estar cambiando, la supervivencia futura en la región de especies como el atún rojo y el patudo se torna cada vez más incierta. Y, a menos que se tomen medidas urgentes, esta situación continuará.

1.1. LAS ORP FRACASAN EN LA ORDENACIÓN DE NUESTROS OCÉANOS

Greenpeace considera que el actual sistema de ordenación de alta mar es ineficiente. En lugar de trabajar para garantizar la conservación de la biodiversidad marina, el marco de gestión en vigor permite a la industria pesquera faenar con muy pocas restricciones y anteponer sus intereses inmediatos a la conservación a largo plazo de ecosistemas marinos funcionales⁸.

¹ De acuerdo con la CICAA, esta Comisión Atunera se ocupa de unas treinta especies. Véase <http://iccat.es/introduction.htm>.

² Puede encontrarse una lista completa con las actuales partes contratantes de la CICAA en <http://iccat.es/contracting.htm>.

³ Puede encontrarse una lista de Recomendaciones y Resoluciones en vigor en www.iccat.es/RecsRegs.asp.

⁴ Bours H., Gianni M., Mather D., "Pesca Pirata: Saqueando los Océanos". Greenpeace Internacional, febrero de 2001. Disponible en <http://www.greenpeace.org/espana/reports/pesca-pirata-saqueando-los-oc>

⁵ Véase "Testigos del saqueo", Greenpeace, Noviembre de 2001 y "Testigos del saqueo 2006. Cómo el pescado capturado ilegalmente en aguas africanas llega a los puertos y mercados comunitarios"

Greenpeace, marzo de 2007, disponible en <http://www.greenpeace.org/espana/reports/testigos-del-saqueo-2006>.

⁶ Véase "El estado del atún rojo en el Mediterráneo. Cómo el engorde de atún y la pesca pirata están acabando con el atún rojo en el mar Mediterráneo". Greenpeace, mayo de 2006. Disponible en <http://www.greenpeace.org/espana/reports/el-estado-del-at-n-rojo-en-el>

⁷ En la década de 1970 se observó una grave reducción en la pesquería de atún rojo en el Atlántico occidental y, en 1997, la biomasa de reproductores era sólo un 14-17% de lo que se calculaba para 1975. El mal estado de la población occidental obligó a la CICAA a adoptar un "programa de recuperación" en 1998.

⁸ Véase Greenpeace Internacional. "Freedom for the Seas, for Now & for the Future. Greenpeace proposals to revolutionise oceans governance". Mayo de 2005.



El Rainbow Warrior documentó las actividades de las flotas dedicadas a la pesca de atún rojo y pez espada durante el verano de 2006 y 2007.

© Greenpeace/Newman



© Greenpeace/Newman

Las organizaciones regionales de ordenación pesquera (ORP), como la CICAA, son los organismos internacionales encargados de la gestión de las actividades pesqueras. Su objetivo es gestionar las poblaciones de peces en alta mar, así como las que migran atravesando las aguas de más de un estado.

El Acuerdo de Naciones Unidas sobre las Poblaciones de Peces (UNFSA en sus siglas en inglés)⁹, adoptado en 1995, constituye proba-

⁹ Acuerdo de Naciones Unidas para la implementación de las Disposiciones de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativo a la Conservación y Ordenación de Poblaciones de Peces Transzonales y Altamente migratorios. Véase http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_fish_stocks.htm para una visión de conjunto del Acuerdo.

En contra del principio de precaución: el plan de "no recuperación" del atún rojo

Aún apoyándose en modelos excesivamente optimistas sobre el estado de las poblaciones de túnidos, las ORP y los gobiernos de los estados que forman parte de ellas ignoran los consejos de sus propios comités científicos. Pocas veces se ha mostrado esta situación tan claramente como en la 15ª reunión anual de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICAA) que se celebró en Dubrovnik (Croacia) desde el 17 hasta el 26 de noviembre de 2006.

En 2006, se encomendó al *Comité Científico de Investigación y Estadísticas* de la CICAA (SCRS en sus siglas en inglés) la elaboración de una evaluación de la población de atún rojo. La recomendación que hizo a la Comisión no dejaba lugar a duda sobre el riesgo que amenazaba a la población oriental de esta especie: de acuerdo con el Comité Científico de la CICAA, los niveles recientes de capturas triplicaban el nivel sostenible, la biomasa reproductiva estaba disminuyendo rápidamente y la población se enfrentaba a un elevado riesgo de colapso. Como conclusión, los científicos recomendaban un nivel máximo de capturas de alrededor de 15.000 toneladas, un tamaño mínimo de las capturas de 30 kg y un cierre de la pesquería que incluyera el mes de junio, la época de desove.

En noviembre de 2006, un nuevo "plan de recuperación" del atún rojo fue aprobado por las partes contratantes de la CICAA. Este plan de ordenación, actualmente en vigor, estableció una cuota total de 29.500 toneladas para 2007, casi el doble del nivel recomendado por los científicos, así como un cierre estacional que excluía la época crítica de desove, durante el mes de junio. Finalmente, fijó el límite del tamaño mínimo de captura en 30 kg, aunque sometido a numerosas excepciones.

blemente el texto de derecho internacional pesquero más avanzado que existe. Establece que las ORP son el principal mecanismo para la ordenación y la conservación de las poblaciones de peces transzonales y de las poblaciones de peces altamente migratorias, como los atunes. Los artículos 5 y 6 del Acuerdo constituyen el fundamento legal de la aplicación del enfoque basado en el ecosistema y del principio de precaución en la ordenación de las pesquerías. Sin embargo, a pesar de esta obligación legal, han sido muy pocas las veces en que las ORP han tomado decisiones coherentes con el principio de precaución¹⁰.

¹⁰ Irónicamente, el enfoque de precaución está tan alejado de las prácticas habituales de las partes contratantes de la CICAA que éstas han sido capaces de aprobar en 2006 un plan de gestión del atún rojo que establece una cuota de más del doble de la recomendada por los científicos y, aún así, lo denominan "plan de recuperación".

Esta situación fue reconocida recientemente, cuando la Conferencia de Revisión del Acuerdo de Naciones Unidas sobre las Poblaciones de Peces, celebrada en Nueva York en mayo de 2006, acordó que "la mayoría de las ORP no están precisamente cumpliendo su principal misión, que es alcanzar la sostenibilidad a largo plazo de las poblaciones de peces"¹¹.

Doce años después de la adopción del Acuerdo, las ORP siguen sin decir "basta" e imponer controles estrictos sobre las pesquerías que gestionan. Las ORP atuneras poseen un historial de adopción por consenso de normativas laxas que permiten a los países con más interés en las pesquerías evitar la aplicación de las medidas necesarias, no sólo para mantener las poblaciones de peces y unas pesquerías rentables, sino también para proteger y conservar la rica biodiversidad marina de nuestros océanos¹².

1.2. SOBRECAPACIDAD PESQUERA Y PESCA INDNR EN EL ÁREA DE LA CONVENCIÓN DE LA CICAA

Las partes contratantes de la CICAA han mostrado poca voluntad a la hora de limitar la capacidad de sus flotas pesqueras. En la mayor parte de las pesquerías gestionadas por la CICAA no existen cálculos fiables de la capacidad pesquera. El tamaño de las flotas que se dirigen a poblaciones de peces gestionadas por esta Convención ha venido condicionado, no por factores biológicos ni medioambientales, sino por las decisiones económicas de los inversores de la industria pesquera.



¹¹ Un resumen del Acuerdo de Naciones Unidas sobre las Poblaciones de Peces está disponible en la red en <http://www.iisd.ca/voI07/enb0761e.html>

¹² Véase "Opening the can: How Tuna Fishery Management Organisations Regularly Fail to Manage our Oceans", contribución de Greenpeace para la Reunión conjunta de ORP de atún celebrada en Koba, Japón, 22 -26 de enero de 2007. Disponible en <http://oceans.greenpeace.org/en/documents-reports/rfmo-kobe>



El pesquero italiano Beatrice izando sus redes con atún rojo el 17 de junio de 2007 en los caladeros del sur de Malta. El exceso de capacidad es particularmente evidente en la flota de cerqueros que pescan atún rojo en el Mediterráneo.

El vínculo entre el exceso de capacidad y la pesca INDNR está bien establecido, especialmente en un contexto en el que los recursos están disminuyendo y la competencia en la industria es feroz. Muchas empresas que pescan atún en el Atlántico están atravesando una crisis económica como consecuencia de la sobrecapacidad y de la disminución de los recursos pesqueros. Las pesquerías del área de la Convención han sido gestionadas principalmente por medio de cuotas y medidas técnicas, y apenas ninguna recomendación de la CICAA establece límites al esfuerzo y/o a la capacidad pesqueros. En un contexto de escaso control y seguimiento de las actividades pesqueras, especialmente en alta mar, esto ocasiona niveles elevados de pesca ilegal y de infradeclaración de capturas.

La pesca pirata de patudo y atún rojo

En 1999, había 345 embarcaciones inscritas en la Lista de la CICAA de buques que presuntamente han realizado actividades de pesca INDNR en el área de la Convención, más conocida como la Lista Negra de la CICAA. Actualmente solamente hay 17. Esto sería una buena noticia si reflejase un descenso acusado de las actividades de pesca INDNR.

Sin embargo, la realidad podría ser muy diferente. La cuestión es si se ha reducido la pesca INDNR en el área de la Convención o si, más bien, las empresas sin escrúpulos han encontrado el modo de evitar que se tomen medidas contra ellas. ¿Dónde está el resto de aquellos 345 buques? ¿Han ido al desguace o pertenecen ahora a empresas responsables?

Quizá se trata de un debilitamiento de las medidas tomadas por parte de la CICAA frente a estos piratas. De acuerdo con un documento presentado por la Agencia de Pesca de Japón "en 2003, Japón importó entre 15.000 y 19.000 toneladas de patudo atlántico bajo el nombre de productos del océano Índico". Durante los últimos años, se han capturado ilícitamente más de 20.000 toneladas de atún rojo cada año en el área de la Convención de la CICAA, empujando a la población al límite del colapso.

La CICAA carece incluso de las herramientas necesarias para determinar el número de buques que faenan en el área de la Convención. Como veremos en la sección 2, el registro de buques pesqueros de la CICAA no refleja con precisión el nivel actual de capacidad pesquera de muchas pesquerías del Atlántico y el Mediterráneo. Peor aún, carece de información clave, lo cual hace imposible seguir el rastro de los armadores sin escrúpulos que cambian sus buques de nombre y de bandera para evitar los controles.

No ha sido hasta este verano que las partes contratantes de la CICAA se han reunido para discutir el exceso de capacidad: el primer encuentro sobre este tema en cuarenta años de existencia de la Convención.

1.3. ¿SON NUESTROS GOBIERNOS UN CASO PERDIDO?

Un estudio realizado en 2003 estableció que la cantidad de grandes peces predadores como los atunes, los peces espada y las agujas se había reducido alrededor de un 90% desde 1952¹³. Asimismo, se calcula que los atunes y peces espada han sufrido una pérdida de diversidad de especies que oscila entre el 10% y el 50% en todos los océanos¹⁴. Los organismos

¹³ R.A. Myers and B. Worm, "Rapid worldwide depletion of predatory fish communities", *Nature*, vol 423 (2003), pp. 1-24.

¹⁴ B. Worm et al. "Global patterns of predator diversity in the open oceans", *Science*, vol 309 (2005), pp. 1365-69.



Una jaula de atún remolcada desde el caladero libio hasta las granjas de engorde en Sicilia.



Una amnistía para la pesca INDNR

El 25 de noviembre de 2006, durante las discusiones del Panel 2 que tuvieron lugar en la 15ª reunión anual de la CICA, la delegación de Estados Unidos propuso la creación de un grupo de trabajo que identificara a las partes contratantes responsables de capturas ilícitas de atún rojo durante los años anteriores, con vistas a establecer un plan de penalizaciones a partir de 2008.

Esta propuesta fue contestada inmediatamente por el delegado de la UE, que tomó la palabra para alegar que ya había demasiados grupos de trabajo. Esta posición chocaba con el propio plan de acción de la UE, que establece que "La Comunidad animará a las organizaciones regionales de pesca a poner en marcha procedimientos para recabar información sobre las cantidades capturadas ilícitamente (información sobre comercio, muestreos organizados en los puertos, información sobre capturas y desembarcos) así como a identificar el origen de estas capturas para que puedan tomarse medidas contra los estados de pabellón."

internacionales como la CICAА tienen el poder de tomar decisiones para revertir esta tendencia. Sin embargo, hasta la fecha no lo han hecho.

La última reunión anual de la Comisión de la CICAА puso de manifiesto claramente estas deficiencias. Las recomendaciones científicas sobre las cuotas y restricciones a las capturas en la pesquería de atún rojo fueron completamente ignoradas. Por otro lado, las partes contratantes no llegaron a aprobar una prohibición total de los transbordos en alta mar, a pesar de las numerosas pruebas que demostraban el papel que éstos desempeñan en el blanqueo de las capturas ilegales. Finalmente, se declaró una amnistía para las flotas responsables de la captura ilegal de miles de toneladas de atún rojo.

En 2006, los buques de pesca continuaron siendo reabanderados en países que no están cumpliendo con sus responsabilidades como estados de pabellón. Las partes contratantes de la CICAА siguieron sin declarar sus capturas de manera adecuada, dificultando en gran medida la labor de los científicos para poder realizar recomendaciones precisas. Taiwan, un país cuyos buques de pesca están probablemente entre los mayores responsables de la precaria situación que atraviesa la población de patudo en el Atlántico, ha asistido al levantamiento de las sanciones que pesaban sobre él, a pesar de las evidencias de que ha vuelto a exceder su cuota en 2006. (véase sección 4.1).

1.4. LA NECESIDAD DE UN GIRO RADICAL

Las organizaciones regionales de ordenación pesquera deben reformarse de modo que puedan poner en práctica eficazmente el enfoque basado en el ecosistema, de acuerdo con el mandato de la UNFSA. Así, reformuladas como *Organizaciones regionales de ordenación del ecosistema* deberán obtener no sólo el mandato sino también la capacidad y los medios necesarios para hacer frente a los impactos más amplios que ejerce la actividad humana sobre los océanos del mundo¹⁵.

Las partes contratantes de la CICAА deben tomar medidas urgentes a fin de garantizar la conservación de las poblaciones de peces que gestionan en el Atlántico y el Mediterráneo. Para ello, debe darse prioridad a la lucha contra la pesca INDNR en el área de la Convención. Las partes contratantes deben acordar también una disminución inmediata y sustancial de su capacidad de pesca, en consonancia con la necesaria para capturar una cuota precautoria. Estas medidas deben adoptarse con urgencia, antes de que especies como el atún rojo terminen por desaparecer.

¹⁵ Greenpeace Internacional. "Freedom for the Seas, for Now & for the Future. Greenpeace proposals to revolutionise oceans governance". Mayo de 2005.



© Greenpeace/Newsman

Atún rojo cautivo dentro de una jaula de transporte. La jaula estaba siendo remolcada desde el caladero libio a granjas de atún en Sicilia.

2. REABANDERAMIENTOS DE BUQUES PESQUEROS NO DECLARADOS A LA SECRETARÍA DE LA CICAA

Una de las muchas formas en que las empresas que operan ilegalmente eluden la normativa de ordenación de las pesquerías es a través de las denominadas “banderas de conveniencia” (BDC) o “registros abiertos”. Ciertos estados carecen del interés y a veces de la capacidad necesarios para cumplir adecuadamente con sus responsabilidades internacionales, tales como el control de las actividades pesqueras y la puesta en práctica de las medidas acordadas con los organismos internacionales de los que forman parte o con los cuales cooperan. Los estados que enarbolan estos pabellones están poniendo en peligro la conservación de los ecosistemas marinos¹⁶.

El cambio frecuente de banderas y nombres para eludir sanciones y juicios, también conocido como “*flag hopping*”, ha sido durante mucho tiempo una práctica habitual para algunos barcos. En 1992, la declaración de la Agenda 21 y su programa de acción destacaban los problemas provocados por la pesca no reglamentada incluyendo “el reabanderamiento de buques para eludir su control”¹⁷. Éste ha sido también el caso de los pesqueros que faenan en el área de la Convención de la CICAA, en particular cuando los países han sido sometidos a sanciones comerciales¹⁸.

Actualmente, La Federación Internacional de Transportes¹⁹ tiene en su lista 32 banderas de conveniencia²⁰, entre ellas las de Belice, Camboya,

Panamá y Vanuatu. Los armadores cuyos buques aparecen en el registro de la CICAA bajo el pabellón de países como Japón o Corea continúan cambiando las banderas y los nombres de sus buques. Más aún, a menudo sus anteriores estados de pabellón ni siquiera han comunicado estos cambios a la Secretaría de la CICAA aunque dichos cambios se hubieran producido más de dos años atrás.

2.1. EL REGISTRO DE BUQUES DE PESCA DE LA CICAA

El establecimiento de una lista o registro de buques pesqueros autorizados a pescar es habitual en numerosas organizaciones regionales de ordenación pesquera. Estos registros sirven al propósito de reglamentar las actividades pesqueras, ordenar el esfuerzo pesquero o combatir la pesca INDNR.

Las *recomendaciones de la CICAA [00-17]* y *[02-22]* y la *Resolución de la CICAA [05-07]*²¹ establecieron los requisitos exigidos a las partes contratantes y a las partes cooperantes no contratantes (PCC) de la CICAA para remitir información relativa a los buques de pesca de más de 24 metros de eslora que cuentan con un permiso para la pesca de túnidos y especies afines en el Atlántico y el Mediterráneo. Los estados de pabellón están obligados a garantizar que los buques que enarbolan su bandera no tienen antecedentes de pesca INDNR, así como que los buques que no figuran en el registro de la CICAA no pescan estas especies en el área de la Convención de la CICAA.

Los miembros de la CICAA tienen también la obligación de mantener actualizadas sus entradas en el Registro de la CICAA. Se pide a las PCC que “*notifiquen puntualmente al Secretario Ejecutivo de la CICAA, tras el establecimiento del registro inicial, cualquier adición, supresión y/o modificación del registro de la CICAA en cualquier momento en que se produzcan estos cambios*”²².

2.2. BUQUES AUTORIZADOS FRENTE A BUQUES OPERATIVOS

Como se menciona en la introducción, se ha prestado muy poca atención a los problemas de exceso de capacidad en el área de la Convención de la CICAA. Esto contrasta con la inquietud expresada en relación a las actividades de pesca INDNR que han tenido lugar en las pesquerías de atún gestionadas por la CICAA. Y, sin embargo, es ampliamente aceptado que ambas cuestiones van de la mano: la reducción de la capacidad es imprescindible en último término porque, de otro modo, las actuales tentativas para acabar con la pesca INDNR están abocadas al fracaso. Siendo éste el caso, resulta sorprendente que, aunque la CICAA tiene más de 40 años, su primera discusión sobre exceso de capacidad tuvo lugar el pasado mes de julio²³.

¹⁶ Sin embargo, los efectos de las banderas de conveniencia no sólo van en detrimento de las medidas de ordenación y conservación para la explotación de los recursos pesqueros. Como afirma la Federación Internacional de Transportes (FIT), “*a los trabajadores de los buques con bandera de conveniencia se les niegan a menudo sus derechos humanos y sindicales ya que los registros de estos buques no exigen la provisión de un nivel mínimo de derechos sociales. Esto hace que la bandera resulte muy atractiva para los armadores (...)* En casi 55 años de campañas contra las BDC, la FIT ha desarrollado una red de inspectores que investigan los buques sospechosos. Sus informes revelan un catálogo de abusos a los marineros: sueldos muy bajos, precarias condiciones a bordo, alimentación y agua potable inadecuadas, largas jornadas de trabajo sin posibilidad de descansar adecuadamente lo cual provoca stress y fatiga. Véase <http://www.iftglobal.org/flags-convenience/index.cfm>.

¹⁷ Declaración conjunta de las ONG en el 6º Período de Sesiones del Proceso Consultivo Informal Abierto sobre Océanos y Derecho del Mar de Naciones Unidas.

¹⁸ En el año 2000 Greenpeace mostró su preocupación cuando el Gobierno de Panamá eliminó de su registro a algunos palangreros y se hizo miembro de la CICAA. Esto provocó que las empresas de pesca pirata buscaran otras banderas todavía más convenientes como las de Belice y Honduras. En 1998, los miembros de la CICAA adoptaron una resolución según la cual un número considerable de palangreros había cambiado su bandera de Belice, Honduras y Panamá por la de otros estados, tanto miembros como no miembros de la CICAA, para eludir las restricciones comerciales. Hasta donde sabemos, no se ha realizado ningún estudio exhaustivo sobre la relación que existe entre las medidas comerciales y los reabanderamientos de los buques que enarbolan el pabellón de los países sometidos a estas medidas.

¹⁹ Véase <http://www.iftglobal.org/about-us/moreabout.cfm>.

²⁰ Véase <http://www.iftglobal.org/flags-convenience-183.cfm>.

²¹ Recomendaciones de la CICAA: Recomendación [00-17] de la CICAA respecto al registro e intercambio de información sobre barcos que pescan túnidos y especies afines en la zona del Convenio, Recomendación [02-22] de la CICAA sobre el establecimiento de un registro de la CICAA de barcos de más de 24 metros con autorización para operar en la zona del Convenio, Resolución [05-07] de la CICAA sobre el cambio de matriculación y abanderamiento de buques

²² Párrafo 3 de la Recomendación [02-22].

²³ Doc.No.CAP-013B/2007. Informe del primer Grupo de Trabajo sobre Capacidad Pesquera de la CICAA. 20 de julio de 2007.



Redes de cerco turcas pescando atún rojo en el Golfo de Iskenderun, en junio de 2006.

Midiendo la capacidad en las pesquerías de la CICAA

De acuerdo con el informe del primer grupo de trabajo sobre capacidad de la CICAA, hay más de 3.400 buques de más de 24 metros de eslora autorizados a faenar legalmente en el área de la Convención. El tonelaje total registrado de estos buques supera las 860.000 t y la capacidad de transporte conjunta de los palangreros a gran escala, cerqueros y barcos de cebo vivo es de unas 561.000 toneladas. Alrededor de 6.600 embarcaciones de entre 15 y 24 metros podrían incrementar este potencial si fueran tomadas en cuenta. *“La capacidad potencial total es susceptible de exceder sustancialmente el nivel de capturas recientes de las especies gestionadas por la CICAA”.*

Sin embargo, ¿hasta qué punto son fiables estas cifras si países como Japón o Corea han incluido en el registro de la CICAA un elevado número de barcos que no están realmente faenando en el área de la Convención? ¿O si ciertos países continúan sin declarar a su debido tiempo las capturas ni los datos relativos al esfuerzo de pesca?

Según la CICAA *“la información disponible en las bases de datos de la CICAA que relaciona las capturas por país y artes de pesca con el esfuerzo realizado para obtener la captura es escasa y la diversidad de unidades empleadas para declarar el esfuerzo dificultan el cálculo de la capacidad de una manera exhaustiva”.*

El registro de buques de pesca de la CICAA podría darnos una idea clara de la capacidad pesquera desplegada por los distintos países en las pesquerías de la CICAA²⁴. Lamentablemente, los barcos inscritos no siempre se corresponden con los que están faenando. La diferencia entre las embarcaciones registradas y aquellas efectivamente activas es particularmente grande en el caso de algunas flotas de palangreros asiáticos a gran escala. Resulta especialmente importante establecer cifras precisas sobre los pesqueros de esta región, teniendo en cuenta que Japón, Taiwán y China juntos fueron responsables de alrededor del 50% de las capturas declaradas de patudo en el área de la Convención de la CICAA durante 2005 y de más del 25% de las capturas de atún blanco en ese mismo año. Asimismo, desempeñan un rol importante en otras pesquerías como la del atún rojo, donde Japón y Taiwán sumaron el 17% del total de capturas declaradas en 2005. Corea juega un papel

²⁴ De hecho, una de las razones para establecer el registro de buques pesqueros de la CICAA era la de controlar la capacidad. El preámbulo de la Recomendación de la CICAA [00-17] Recomendación de la CICAA respecto al registro e intercambio de información sobre barcos que pescan túnidos y especies afines en la zona del Convenio, dice que *“el Plan Internacional de Acción para la Ordenación de la Capacidad Pesquera de la FAO establece en su capítulo de Objetivo y Principios que los estados y las organizaciones regionales de pesca [...] deberían esforzarse inicialmente en limitar el nivel actual para ir reduciendo progresivamente la capacidad pesquera aplicada a las pesquerías afectadas”.*



Descarga de atún rojo desde el palangrero Chonkyu Maru 11 el pasado 23 de abril de 2007 en el Puerto de las Palmas.



Algunos de los cerqueros más potentes del Mediterráneo han sido construidos en los últimos años para capturar atún rojo. El español Nuevo Panchilleta es uno de ellos.

menor en estas pesquerías de acuerdo con sus capturas, sin embargo no podemos obviar que el Registro de la CICAA incluye 202 buques coreanos (Véase el cuadro 2.1).

Tabla 2.1. Número de pesqueros activos en el área de la Convención CICAA en flotas seleccionadas, según diferentes fuentes.

	Registro de buques de la CICAA	Informes nacionales	Diferencia (%)
Japón	505	220	43,56
Corea	202	13	6,43
Taiwán	109	–	–
China	37	26	70,27

El informe del primer grupo de trabajo sobre capacidad pesquera que se celebró en agosto de 2007 en Carolina del Norte (Estados Unidos), apuntó que es necesario aclarar la diferencia entre capacidad latente y la capacidad activa. "Se hizo referencia a la Comisión del Atún del Índico (IOTC en sus siglas en inglés) donde se han elaborado dos listas de buques en las que se indican, por un lado, el número total de buques autorizados a faenar y, por otro, el número de buques efectivamente activos. Se propuso que se adoptase un criterio similar en las pesquerías de la CICAA que contemplase la especificación de buques activos. Además, el grupo de trabajo señaló que una mayor precisión en la información relativa a los buques y flotas existentes sería beneficiosa para determinar la capacidad"²⁵.

²⁵ Doc.No.CAP-013B/2007. Informe del primer Grupo de Trabajo sobre Capacidad Pesquera de la CICAA. 20 de julio de 2007.

Exceso de capacidad en la pesquería de atún rojo

Los expertos en capacidad que se reunieron en la Consulta Técnica de la FAO sobre la Medición de la Capacidad Pesquera en diciembre de 1999, en Ciudad de México, definieron la capacidad pesquera como la "cantidad de pescado (o de esfuerzo pesquero) que puede producirse durante un periodo de tiempo (por ejemplo, un año o una temporada de pesca) por un buque o una flota, si se utiliza completamente y para una condición dada del recurso", donde "plena utilización en este contexto significa un uso normal pero ilimitado, más que un máximo físico o de ingeniería". O en otras palabras, la cantidad máxima de peces durante un periodo de tiempo (un año) que una flota pesquera podría razonablemente haber esperado capturar (descargar) en condiciones de operatividad normales y realistas, utilizando totalmente la maquinaria y los equipos a su disposición y dadas la tecnología, la disponibilidad y la aptitud de capitanes y tripulaciones, la abundancia de los stocks de peces, algunas o todas las reglamentaciones pesqueras y otras restricciones relevantes.

La aplicación de esta definición a la pesquería del atún rojo nos llevará inmediatamente a la conclusión de que el exceso de capacidad en la pesquería probablemente triplica el nivel necesario para una captura sostenible de atún rojo, tomando en cuenta que las capturas han superado las 50.000 t en los últimos años, cuando los científicos recomiendan que no se pesquen más de 15.000 t de este stock si se quiere evitar el colapso.

Para un análisis detallado de la capacidad de la flotas de atún rojo, ver WWF, 2006. "The plunder of bluefin tuna in the Mediterranean and East Atlantic in 2004 and 2005. Uncovering the real story".



El palangrero coreano Dae Sung 11 saliendo del Puerto de Dakar, Senegal, el pasado 12 de abril de 2007. Según la lista de buques de la CICAA, el Dae Sung 11 estaba autorizado a pescar solamente desde septiembre de 1998 hasta agosto de 2003.

Esta diferencia entre buques autorizados y operativos tiene implicaciones evidentes no sólo en las tentativas para calcular la capacidad o para estimar el exceso de capacidad en las pesquerías atlánticas de atún, sino también potencialmente en próximos programas destinados a reducir la capacidad pesquera a niveles sostenibles. Los resultados de cualquier futura negociación entre las partes contratantes de la CICAA para reducir la capacidad de las flotas pesqueras podrían ser inútiles si las discusiones se apoyan en los datos imprecisos del registro de buques de pesca de la CICAA. Peor aún, podrían beneficiar a los países cuyos niveles reales de actividad pesquera no se reflejan en el registro²⁶.

El caso de las flotas japonesa y coreana

De acuerdo con el registro de buques de pesca de la CICAA²⁷, 505 palangreros japoneses están autorizados a pescar túnidos y especies afines en el área de la Convención de la CICAA. La diferencia, sin embargo, entre el número de buques de pesca autorizados a faenar y aquellos que están efectivamente operando en la zona puede ser sustancial en función de las distintas fuentes. Según el Comité Científico de Investigación y Estadística (SCRS): "El palangre es el único arte de pesca utilizado por Japón actualmente en el Atlántico. Se estima que el número de palangreros japoneses que faenaron en el Atlántico

en 2004 es 202"²⁸. Otras fuentes han señalado cifras muy diferentes. De acuerdo con el profesor Makoto Miyake, alrededor de 370 buques palangreros a gran escala estaban operativos en 2001 dentro del área de la Convención de la CICAA²⁹. Por su parte, el Gobierno japonés declaró a la CICAA que ese año su flota se componía de 199 buques operativos³⁰.

La gran mayoría de los buques palangreros a gran escala que operan bajo pabellón japonés inscritos en la CICAA, están también inscritos en la IOTC, en la CIAT y en la Comisión del Pacífico Central y Occidental, de modo que podrían estar activos parte del año en un océano o mar y otra parte del año en un caladero diferente, bajo la jurisdicción de otra ORP. Esta situación provoca una serie de problemas en términos de control de la actividad pesquera, ya que se han dado casos bien conocidos de infradeclaraciones en las que la captura de un buque determinado era declarada como si se hubiera realizado en un océano diferente, del que lo era realmente³¹.

El registro de buques pesqueros de la CICAA contabiliza 202 palangreros bajo pabellón de Corea. Sin embargo, el informe nacional de Corea para la CICAA de 2006 afirma que en 2004 y en 2005 había 13 palangreros coreanos pescando túnidos y especies afines en el océano Atlántico y que capturaron un total de 2.607 y 2.895 toneladas de peces en 2004 y 2005 respectivamente. Según las autoridades coreanas, "desde la década de 1980 las capturas anuales de túnidos y especies afines en el Atlántico se han reducido gradualmente. Desde mediados de la década de 1990, se han registrado 54 palangreros en el área de la IOTC que, sin embargo alternaban entre el Índico y el Atlántico dependiendo de las condiciones de pesca. Los permisos de pesca coreanos se otorgan en función de los tipos de artes de pesca y no de los caladeros"³².

²⁸ Informe del Comité Científico de Investigación y Estadística (SCRS). Madrid, España, 2 al 6 de octubre de 2006. Informe de la CICAA para el Periodo Bianual, 2006-07. Parte I (2006)- Vol 1.

²⁹ *A review of the fishing capacity of the longline fleets of the world*, Peter Makoto Miyake, asesor científico, Federación japonesa de Asociaciones Cooperativas de Pesca de Atún. Segunda Reunión del Comité Técnico Consultivo de la Fao del proyecto "Gestión de la capacidad pesquera del atún: Conservación y socioeconómicos", del 15 al 18 de marzo de 2004. Madrid, España.

³⁰ Informe anual de Japón. Informe de la CICAA para el Periodo Bianual, 2006-07. Parte I (2006)- Vol 3.

³¹ En 2004, los buques frigoríficos *Lung Yuin* y *Suruga 1* fueron acusados por la agencia de pesca japonesa de "lavar" el atún capturado ilegalmente. En el caso del *Suruga 1*, se demostró que había habido fraude al declarar que el patudo que transportaba a bordo había sido capturado en los océanos Índico y/o Pacífico, cuando, en realidad se había pescado en el área de la Convención de la CICAA.

³² Seon-jae Hwang et al. Informe Anual de Corea. Informe de la CICAA para el Periodo Bianual, 2006-07. Parte I (2006)- Vol 3.

²⁶ Si los países acordaran un 25% de reducción de capacidad en el área de la Convención de la CICAA para el futuro, ¿aplicaría, por ejemplo, Japón este porcentaje a los 505 buques enumerados en el registro de la CICAA o a los 220 buques que faenaban en el Atlántico en 2004?

²⁷ Registro de la CICAA de buques de más de 24 metros de eslora autorizados a operar en el área de la Convención de la CICAA en su versión del 12 de julio de 2007. La última versión del registro puede consultarse en la red: <http://iccat.es/vessels.asp>

Algunas diferencias en la capacidad declarada por la flota japonesa

Al revisar los datos para este informe nos dimos cuenta de que los tonelajes de los palangreros japoneses declarados a la CICAA y los tonelajes brutos de esos mismos buques declarados a la Organización para la Promoción de Pesquerías Responsables de Atún (OPRT, en sus siglas en inglés) eran muy diferentes. Una revisión cruzada de los tonelajes registrados brutos (TRB) en 405 palangreros japoneses inscritos en la CICAA frente a los tonelajes (TB) de esos mismos 405 palangreros japoneses inscritos en la lista positiva de buques de la OPRT señalaba una diferencia del 33,71% (157.784 TRB declaradas a la CICAA frente a 236.666 TB declaradas a la OPRT).

Asimismo, nos dimos cuenta de que, en el caso de los buques coreanos, chinos y taiwaneses, los tonelajes declarados ante la OPRT concordaban casi exactamente con los TBR declarados por estas partes contratantes ante la CICAA para esos mismos buques autorizados.

2.3. CAMBIOS RECIENTES EN LAS FLOTAS JAPONESA Y COREANA

Como se apunta más arriba, entre las responsabilidades de las partes contratantes de la CICAA destaca la de mantener un registro preciso de los buques de pesca que operan en el área de la Convención de la CICAA. La *Recomendación [02-22]* exhorta a las PCC a "notificar puntualmente al Secretario Ejecutivo, tras la inscripción inicial en el Registro de la CICAA, cualquier adición, supresión o modificación del registro de la CICAA tan pronto como se produzca el cambio." Las partes contratantes de la CICAA deberían asimismo evitar las prácticas de reabanderamiento³³.

La información que sigue se ha obtenido a partir de los datos de la Unidad de Inteligencia Marina de Lloyd's y de los archivos de Lloyd's Register Fairplay³⁴. El número de buques que, como resultado de esta investigación, se ha comprobado que están erróneamente inscritos en la CICAA está seguramente subestimado. También hemos optado por excluir de esta lista a algunos barcos sobre cuya identidad teníamos dudas. Finalmente, seguramente hay más embarcaciones que han sido reabanderados, pero no han sido detectadas.

Japón ha expresado con vehemencia su inquietud acerca de las consecuencias de un mayor control sobre las actividades pesqueras o de los programas destinados a reducir la capacidad pesquera de un país, en caso de que no se prevengan posibles rescucios en el sistema. En el pasado, numerosas empresas han eludido el creciente control de las ORP y del estado de pabellón de sus buques sencillamente reabanderándolos a un país distinto que no ejerciera un control tan estricto sobre

³³ Párrafo 5 de la Recomendación [02-22].

³⁴ Accesible en <http://www.lloydsniu.com/lmiu/index.htm> y en <http://www.sea-web.com>.

Tras la pista de los cambios en las flotas pesqueras

Una visión general del registro de buques de pesca de la CICAA muestra numerosas lagunas en relación a la información disponible sobre numerosos países, en particular la referente a la propiedad de los buques incluidos en el registro y a los periodos durante los cuales se otorgan los permisos de pesca. El número del Organismo Marítimo Internacional (OMI) de un buque, que es de suma importancia para prevenir su reabanderamiento, así como para seguirle el rastro durante toda su vida, no tiene que ser comunicado a la Secretaría de la CICAA.

Como se muestra a lo largo de esta sección, el reabanderamiento de buques de pesca es motivo de gran preocupación, y se produce incluso hacia pabellones de países que están actuando en claro detrimento de los intentos de la CICAA por preservar las poblaciones de peces. Sin embargo, seguir el rastro de estas embarcaciones puede resultar extremadamente difícil y, en muchos casos, es imposible asegurar la anterior identidad de un barco en particular que ahora navega con una bandera de conveniencia.

La CICAA está, por fin, iniciando un procedimiento para llenar este vacío. En la reunión conjunta de las ORP de atún, celebrada en enero de 2007 en Kobe (Japón), se propuso que las ORP deberían trabajar en la creación de una lista armonizada de buques atuneros empleando un único identificador. La CICAA ya ha solicitado a sus partes contratantes que le proporcionen los números de la OMI de los buques de su pabellón y que expliquen cómo abordan este asunto en el ámbito doméstico (véase la Circular n° 202/07 de la CICAA).



El rastreo de los pesqueros puede ser extremadamente difícil. Las ORP deberían trabajar en la creación de una lista armonizada de buques atuneros empleando un único identificador, como el número de la OMI.

sus actividades. Ésta ha sido una práctica común para eludir sanciones, superar controles más estrictos, o, sencillamente, huir de los impuestos y beneficiarse de costos operativos más bajos. Como resultado, la capacidad de los Gobiernos para hacer cumplir las normas de pesca acordadas internacionalmente se encuentra seriamente dañada.

EL AI-Entisar, ex-Shinei Maru N° 8

El AI-Entisar es un palangrero libio que no está registrado en la CICAA y, por lo tanto, no está autorizado a pescar túnidos ni especies afines en el área de la Convención de la CICAA. A pesar de ello, el AI-Entisar estuvo faenando en el Mediterráneo en 2007 durante la estación de pesca del atún rojo. El buque fue fotografiado en el puerto de La Valeta (Malta) en varias ocasiones a lo largo de aquel verano.

Según la información proporcionada a la consultora Advanced Tuna-Ranching Technologies (ATRT), el número OMI del AI-Entisar declarado a la autoridad portuaria de La Valeta era 8904044, el mismo que el del palangrero de bandera panameña *Oasis 7*. De acuerdo con la base de datos de Lloyd's, el buque de bandera japonesa *Shinei Maru 8*, que figura aún en el registro de buques pesqueros de la CICAA con ese nombre, fue reabanderado en Panamá como el *Oasis 7* en agosto de 2006 y después a St Kitts & Nevis en diciembre de 2006. Desde abril de 2007, el pabellón del buque está registrado como desconocido. Pensamos que el *Oasis 7* es ahora el *AI-Entisar*.

Las autoridades japonesas y libias se encuentran presumiblemente en posición de confirmar si el *Shinei Maru N° 8* ha abandonado de hecho el registro de pesca japonés y enarbola ahora el pabellón libio.



El buque Shinei Maru 8, anteriormente abanderado en Japón y reabanderado actualmente a Libia bajo el nombre de AI-Entisar, entrando en el Puerto de La Valeta, Malta, el 30 de mayo de 2007. El barco no figuraba en el listado de buques de la CICAA.

El Yara y sus banderas

El *Yara* es un palangrero a gran escala con bandera panameña que fue visto en el puerto de Vigo, España, el 31 de mayo de 2007. El buque es perfectamente capaz de pescar túnidos pero no está registrado en la CICAA.

Las pruebas fotográficas sugieren que este buque es el ex *Hoyo Maru 21*, bajo pabellón japonés. Sin embargo, el *Hoyo Maru 21* figura todavía en el registro de buques de pesca de la CICAA como un buque con bandera japonesa.

¿Qué ha estado pescando este buque y qué estaba haciendo en el puerto de Vigo, en el corazón del área de la Convención de la CICAA, si no parece tener licencia de ninguna ORP para pescar en alta mar?

El 4 de octubre de 2007, mientras se terminaba de escribir este informe, el *Yara* pasó por el puerto de La Valeta, Malta, donde estuvo tan sólo dos horas. En esta ocasión enarbola la bandera Libia. El buque comunicó a la autoridad del puerto que procedía de Trípoli y se marchó con el mismo destino.

De nuevo nos planteamos la misma pregunta: ¿qué estaba haciendo este palangrero operando en el Mediterráneo sin haber sido registrado en la CICAA y cuatro meses después del cierre de la estación de pesca?

Japón alega haber prohibido la exportación de sus palangreros para evitar su reabanderamiento. Asimismo, en su último informe para la CICAA afirma que *"la exportación y el préstamo de palangreros y cerqueros japoneses están estrictamente vigilados por la Agencia de Pesca de Japón para evitar que sean utilizados en operaciones que pudieran mermar la eficacia de las medidas internacionales de conservación. Cuando Japón puso en marcha su programa de reducción de la flota, la Federación de Asociaciones Cooperativas de Pesca del Atún de Japón decidió que la exportación de palangreros japoneses se prohibiera en 1999"*³⁵.

Si esto es cierto, sería coherente con el Plan de Acción sobre pesca INDNR de la FAO³⁶. El párrafo 19 del Plan afirma que *"los estados deberían disuadir a sus nacionales de abanderar buques de pesca bajo la jurisdicción de un estado que no cumple con las responsabilidades del estado de su pabellón"*.

³⁵ Informe anual de Japón. Informe de la CICAA para el Periodo BIANUAL, 2006-07. Parte I (2006)- Vol 3.

³⁶ El Plan de Acción de la FAO para Prevenir, Impedir y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada está disponible en <http://www.fao.org/DOCREP/003/y1224e/y1224e00.HTM>.



El buque atunero Hoyo Maru 21, anteriormente abanderado en Japón, fue visto en el Puerto de Vigo, España, el 31 de mayo de 2007 bajo el nombre de Yara, abanderado en Panamá.

Sin embargo, al menos 14 buques japoneses que figuran actualmente en el Registro de la CICAA han cambiado de bandera (y, en muchos casos, también de nombre y/o de propietario), así que ya no son buques japoneses. Esta cifra es probablemente inferior a la real teniendo en cuenta que la base de datos de Lloyds es incompleta en lo referente a buques pesqueros. Nueve de estos buques se dieron de baja del registro japonés hace más de un año, tiempo suficiente para que Japón hubiera comunicado estos cambios a la CICAA.

Además, cinco de estos 14 buques navegan ahora con bandera de Camboya. El *Koei Maru 2*, el *Tenyu Maru 38*, el *Shoei Maru 52* y el *Tenyu Maru 68*, que aún hoy figuran en el registro de buques de pesca de la CICAA, parecen haber sido directamente reabanderados bajo el pabellón de Camboya (sus nombres actuales son *Koei Maru 2*, *Floreal*, *Shoei Maru 52* y *Florentina*, respectivamente). El *Choko Maru 1*, cuyo último nombre es *Forrester*, fue abanderado por Belice en octubre de 2006 y, tan sólo dos meses más tarde, en diciembre de 2006, fue reabanderado por Camboya. Otros tres ex-buques japoneses que aún están inscritos en el registro de la CICAA enarbolan actualmente la bandera de Rusia, otros dos la de Libia, dos la de Panamá y uno la de Corea. El Cuadro 2.2 facilita los detalles sobre estos buques, incluyendo su historial de nombres y de banderas, hasta donde se conoce.

Resulta muy preocupante el hecho de que los buques japoneses estén siendo directamente reabanderados en Camboya y, así, contribuyendo al incremento de la capacidad pesquera de un país que, según la CICAA, está actuando en detrimento de las medidas de conservación establecidas por una Convención de la que Japón es una parte contratante activa.

El registro de buques pesqueros de la CICAA enumera actualmente 202 palangreos coreanos de más de 24 metros de eslora que han sido autorizados a pescar en el área de la Convención. Calculamos que, al menos, nueve de ellos han cambiado de bandera (y, en muchos casos, de nombre y/o de propietario) y, por lo tanto, ya no son coreanos (ver detalles en el cuadro 2.2).

Camboya amenazada con sanciones comerciales

A menudo, la CICAA ha utilizado sanciones comerciales contra los países responsables de socavar sus medidas de conservación. Antes de imponerlas, el Comité de Cumplimiento (CC) de la CICAA o su Grupo de Trabajo Permanente (GTP) identifica qué estados han incumplido sus obligaciones según la normativa de la CICAA. Posteriormente, la Comisión les solicita que respondan a las acusaciones. Su respuesta es, a su vez, evaluada por el CC o por el GTP que deciden si revocan la identificación del país, si la mantienen, o si imponen medidas comerciales no discriminatorias.

En el pasado se han impuesto sanciones comerciales contra registros abiertos tan conocidos como los de Belice, San Vicente y Granadinas, Guinea Ecuatorial, Honduras, Bolivia, Camboya, Sierra Leona y Georgia.

El 16 de diciembre de 2005, la Secretaría de la CICAA escribió a Camboya solicitando información sobre su régimen de seguimiento, vigilancia y control y sobre las normas y procedimientos para el registro de sus buques, pero también buscando la confirmación de que varios buques con bandera camboyana que faenaban en alta mar habían sido comunicados a la FAO. En el encuentro anual de la CICAA, celebrado el pasado año en Dubrovnik, el GTP declaró que no había recibido ninguna respuesta y que Camboya no había informado sobre sus capturas. Por ello, se decidió volver a identificar a Camboya con una carta, en un primer paso hacia la imposición de sanciones comerciales.

Tres de estos nueve barcos tienen bandera de Camboya, cuatro de Panamá, uno de Sierra Leona y otro de Guinea Ecuatorial; países que ostentan un historial muy dudoso en el control de las actividades de sus pesqueros.



El palangrero Hoyo Maru 21, antiguamente abanderado en Japón, fue visto en La Valeta, Malta, el pasado 8 de octubre de 2007, esta vez bajo el nombre de Yara y pabellón libio.

Tabla 2.2. Palangreros de gran escala actualmente en la lista de buques de la CICAA que han sido reabanderados. Elaborado a partir de los archivos de Lloyds y observaciones directas.

Número de registro CICAA	Nombre según el registro CICAA	Bandera según el registro CICAA	Nombre actual	Número IMO	Historial de pabellón	Fecha del reabandera- miento	Comentarios
AT000JPN00002	CHOKO MARU 1	Japón	FORESTER	8713263	Camboya Belice Japón	Dic 2006 Octubre 2006	Propiedad de Floreal Marine Co. Ltd. que posee también el Floreal, el Forester y el Florentina (ver debajo). También posee el Nord, y el Taisei, ambos abanderados en Camboya. Éste último fue el Taisei Maru n° 18 hasta enero 02. East Shine Shipping es la empresa matriz.
AT000JPN00076	MIYAUURA MARU 15	Japón	LILU	8609826	Panamá Rep. Corea Japón	Sept 2007 Mayo 2006	Acaba de cambiar de nombre y de bandera nuevamente, pasando de ser el Taelim Lily, abanderado en Corea, a ser el Lilu, abanderado en Panamá. El propietario es desconocido en este momento.
AT000JPN00125	KAIKO MARU 2	Japón	EXPLORER	8821357	Dominica Japón	Enero 2006	Pertenece al International Fishing Group, propietario del Reefer Sapphire (visto por última vez en Gibraltar-Portugal)
AT000JPN00127	KOEI MARU 2	Japón		8421274	Camboya Japón	Dic 2005	
AT000JPN00148	SHOEI MARU 23	Japón	DENEBOLA	8706818	Panamá Belice Japón	Agosto 2007 Nov 2005	Cambio de nombre de nuevo el 14 de Agosto de 2007. Previamente se llamó Mirinae.
AT000JPN00258	TENYU MARU 38	Japón	FLOREAL	8708000	Camboya Japón	Enero 2006	Propiedad de Floreal, el cual posee el Floreal, el Forester y el Florentina (ver debajo). También posee el Nord, y el Taisei, ambos abanderados en Camboya. Éste último fue el Taisei Maru n° 18 hasta enero de 2002.
AT000JPN00296	SHOEI MARU 52	Japón		8916011	Camboya Japón	Marzo 2006	
AT000JPN00331	GYOKUHO MARU 6	Japón	UGULAN	8804074	Rusia Japón	Marzo 2007	Propiedad de Fish-Marin Co., el cual también posee el Suntar, que previamente fue el Daikoku Maru n° 8 y ha sido abanderado en Rusia desde enero 2006.
AT000JPN00368	TENYU MARU 68	Japón	FLORENTINA	8421107	Camboya	Enero 2006	Ver lo dicho anteriormente sobre el Floreal. Estuvo en Den Helder (Hol) el 30 de junio de 2006, ya ha sido reabanderado.
AT000JPN00373	CHOKO MARU 7	Japón	TALAN	9141194	Rusia Japón	Febrero 2007	
AT000JPN00396	SHOTOKU MARU 075	Japón	TAELIM JASMINE	8708191	Corea del Sur Tuvalu	Junio 2007 Octubre 2006	Propiedad de Taelim Shipping Co. Antes se llamó Sun Jazz y estuvo abanderado en Tuvalu.
AT000JPN00420	DAIKOKU MARU N° 8	Japón	SUNTAR	8810504	Rusia Japón		Propiedad de Fish-Marin Co.
AT000JPN00373	SHINEI MARU 8	Japón	AL ENTISAR	8904044	Libia S. Cristóbal y Nieves Panamá Japón		Cambió a Panamá inscrito como Oasis 7, en agosto 2006, luego a S. Cristóbal y Nieves en diciembre de 2006 y desde abril 2007, la bandera ha sido registrada como desconocida.

Tabla 2.2. Palangreros de gran escala actualmente en la lista de buques de la CICAA que han sido reabanderados. Elaborado a partir de los archivos de Lloyds y observaciones directas (continuación).

Número de registro CICAA	Nombre según el registro CICAA	Bandera según el registro CICAA	Nombre actual	Número IMO	Historial de pabellón	Fecha del reabanderamiento	Comentarios
AT000JPN00396	HOYO MARU 21	Japón	YARA	?	Libia Panamá Japón	?	No figura en Lloyds. Un palangrero de gran escala de tipo japonés bajo el nombre de Yara y abanderado en Panamá, antiguamente Hoyo Maru 21 fue visto en el Puerto de Vigo, el 31 de mayo de 2007. Visto el 5 de octubre de 2007 en la Valeta bajo bandera libia.
AT000KOR00004	HONG JIN 55	Corea	AJAX	7643162	Camboya	Abril 2005	Entre los nombres previos se incluyen el In Sung N° 55 y O Ryong N° 55. Propiedad de Oltrans Marine SA, propietario de el Ajax, el Alaid y el Koyo Maru. La empresa matriz de los tres barcos es Rosmarin, con sede en Tokio.
AT000KOR00014	DAE SUNG 16	Corea	NORD 1	8808654	Camboya Corea Honduras	Sept 2006 Sept 2000	Propietario actualmente desconocido, aunque fue propiedad de Ji Sung Shipping Co., que también posee el Ji Sung N° 5 (en la lista de la CICAA). Antes fue propiedad de Inter-Burgo Co. Ltd también antiguo propietario del Dae Sung 17.
AT000KOR00015	DAE SUNG 17	Corea	DAKS	8808666	Panamá	Abril 2006	Registrado en la CICAA como Dea Sung 17, nosotros pensamos que se trata de un error ortográfico y este es el mismo buque ahora llamado Daks y abanderado en Panamá. Los propietarios son desconocidos en este momento, aunque solía ser Inter-burgo Co.
AT000KOR00076	ORION 3	Corea	AIDAR	8028802	Panamá	Julio 2004	Propiedad de Olves Co. LTD.
AT000KOR00079	CHANCE 303	Corea	KOYO MARU	8518261	Camboya	Abril 2006	Entre los nombres previos se incluyen el In Sung N° 55 y el O Ryong N° 55. Propiedad de Oltrans Marine SA, propietario de el Ajax, el Alaid y el Koyo Maru. La compañía matriz de los tres barcos es Rosmarin, con domicilio en Tokyo.
AT000KOR00160	O RYONG 78	Corea	O RYONG 078	8031548	Panamá	Marzo 2006	Propiedad de East Shine Shipping Co. Ltd., también la compañía matriz de el Floreal, el Forester, el Florentinaand y el Taisei, todos abanderados en Camboya y registrados aún con sus nombres originales en la CICCA
AT000KOR00161	O RYONG 82	Corea	AURIS	8007561	Panamá	Agosto 2005	Propietarios actualmente desconocidos.
AT000KOR00017	DAE HYUN 205	Corea	GREVILLE	7815600	Sierra Leona	Mayo 2007	Ha sido el Dae Hyun solo desde 2005, aunque ha sido abanderado por Corea desde que fue construido.
AT000TAI00194	CHIN CHENG WEN	Taiwán	CHIN CHENG WEN	7407520	Guinea Ecuatorial Desconocido Belice	2005 2001 1997	Tonelaje bruto como en la CICAA, LOA muy similar. Los propietarios concuerdan con la información de Seaweb, Chin Cheng Wen Fishery. No está en Lloyd.

3. PRESENCIA DE PALANGREROS NO REGISTRADOS EN EL ÁREA DE LA CONVENCIÓN DE LA CICAA

La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) constituye uno de los mayores problemas en el área de la Convención de la CICAA³⁷. Las actividades de los buques pesqueros no reglamentados son una importante fuente de preocupaciones. Actualmente, cientos de buques de pesca operan en alta mar a pesar de que en ninguna ORP consta que estén autorizados a pescar. Un estudio de 2005 enumeraba 1.267 buques pesqueros a gran escala que navegaban con banderas de los 14 registros abiertos más importantes: “*Un análisis detallado de las listas de buques de pesca autorizados de la CICAA, la CIAT, la Agencia de Pesca del Foro del Sur del Pacífico, la IOTC y CCAMLR reveló que (suponiendo que no hubiera repeticiones en las listas) 188 de estos buques estaban autorizados a pescar merluza negra, atunes y otras poblaciones de peces altamente migratorios en el océano Atlántico (incluyendo el mar Mediterráneo y el Mar Caribe), el océano Índico, el Pacífico Sur, el Pacífico oriental y el océano Antártico*”³⁸. Los autores del estudio se preguntan dónde están pescando los restantes 1.079 buques.

Definición de pesca INDNR*

La pesca ilegal se refiere a actividades:

- que realizan buques nacionales o extranjeros en las aguas bajo la jurisdicción de un estado, sin su permiso o en contravención de sus leyes y reglamentaciones.
- realizadas por buques que enarbolan el pabellón de estados que son parte de una organización regional de ordenación pesquera pero operan en contravención de las medidas de conservación y ordenamiento adoptadas por esa organización y que vinculan a los estados o de disposiciones relevantes del derecho internacional aplicable;
- que vulneran leyes nacionales o de obligaciones internacionales, incluyendo aquellas que obligan a estados cooperantes o a una organización regional de ordenación pesquera.

La pesca no declarada se refiere a actividades pesqueras:

- que no han sido declaradas, o se han declarado de forma incorrecta, a la autoridad nacional pertinente, en contravención de las leyes y reglamentaciones nacionales;
- que han sido emprendidas en el área de competencia de una organización regional de ordenación pesquera que no han sido

declaradas o se han declarado de forma incorrecta en contravención de los procedimientos de declaración de esa organización.

La pesca no reglamentada se refiere a las actividades pesqueras:

- en el área de aplicación de una organización regional de ordenación pesquera que son dirigidas por buques sin nacionalidad, o por buques que enarbolan el pabellón de un estado que no es miembro de la organización, o por una entidad pesquera, de una manera que no concuerda con o contraviene las medidas de conservación y ordenación de esa organización;
- realizadas en áreas o con poblaciones de peces para los cuales no existen medidas aplicables de conservación y ordenación y donde tales actividades pesqueras se llevan a cabo de una manera que no concuerda con las responsabilidades del estado en relación a la conservación de los recursos marinos vivos según el derecho internacional.

* Como aparece definida en el Plan internacional de acción para prevenir, impedir y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. FAO, Roma 2001.

3.1. PRESENCIA DE PALANGREROS NO REGISTRADOS

El cuadro 3.1 enumera 28 pesqueros atuneros que Greenpeace ha podido identificar positivamente en el área de la Convención de la CICAA, desde enero de 2004, por medio de datos oficiales de Tráfico Marítimo y portuario así como mediante avistamientos directos respaldados por pruebas fotográficas. Obviamente, se trata de una fracción del total de palangreros atuneros no registrados que faenan en el Atlántico y en el

El palangrero Topaz, anteriormente abanderado en Corea y actualmente abanderado por Jamaica, saliendo del Puerto de Dakar el 12 de abril de 2007. El Topaz no está incluido en la lista de buques de la CICAA.



³⁷ Véase cuadro en página 7.

³⁸ High Seas Task Force (2006). Closing the net: Stopping illegal fishing on the high seas. Governments of Australia, Canada, Chile, Namibia, New Zealand and the United Kingdom, WWF, IUCN and the Earth Institute at Columbia University.

Tabla 3.1. Palangreros de gran escala no registrados en la CICAA que han sido observados en el Área de la Convención de la CICAA desde enero de 2004 hasta julio de 2007.

Nombre del buque	Nº Registro CICAA	Bandera	Nº IMO	IRCS	Fecha	Hora	Descripción	Puerto o Puertos más cercanos	Propósito	Agente consignatario, o propietario en Puerto
CHOKYU MARU 22	No registrado	Japón			14/09/2006 14/09/2006		Llegada Salida	Las Palmas Las Palmas		
CHOKYU MARU 23	No registrado	Japón	8974611	JH3483	23/06/2006	23:14:00	Llegada	Gibraltar		
CHOKYU MARU 24	No registrado	Japón			23/06/2006 10/04/2006 13/04/2006	23:14:00	Salida Llegada Salida	Gibraltar Las Palmas Las Palmas		
CHOKYU MARU 25	No registrado	Japón			14/09/2005 16/09/2005		Llegada Salida	Las Palmas Las Palmas		
CHOKYU MARU 26	No registrado	Japón			30/06/2005		Llegada	Las Palmas		
CHOKYU MARU 29	No registrado	Japón			29/11/2004 29/11/2004		Llegada Salida	Canal Panamá Canal Panamá		
CHOKYU MARU 33	No registrado	Japón			22/07/2004 22/07/2004		Llegada Salida	Egipto, Suez Egipto, Suez		
CHOKYU MARU 34	No registrado	Japón			17/07/2004		Llegada	Malta, Valeta		
CHOKYU MARU 36	No registrado	Japón			05/04/2004 07/04/2004		Llegada Salida	Las Palmas Las Palmas		
FUKUTOKU MARU 78	No registrado	Japón	8708050	JKYA	17/07/2004		Llegada	Malta, Valeta		
FUKUYOSHI MARU 26	No registrado	Japón	8708165	7LOY	29/06/2004 29/06/2004	08:00:00 18:00:00	Llegada Salida	Las Palmas Las Palmas	Bunkers Pesca	Fransari, SA.
KINEI MARU 28	No registrado	Japón	8713249	JE2831	01/07/2005	16:28:00	Llegada	Gibraltar	Bunkers; Descarga; cambio tripulación	Sorek Shipping Limited
KINEI MARU 51	No registrado	Japón	8717013	8KGM	27/03/2005 04/08/2005 10/08/2005 16/08/2005 16/09/2005	08:01:00 18:01:00	Llegada Llegada Llegada Llegada Salida	Las Palmas Las Palmas Las Palmas Las Palmas Las Palmas	Bunkers Pesca	Fransari, SA. Fransari, SA. Fransari, SA. Fransari, SA. Fransari, SA.
KINPO MARU 58	No registrado	Japón	8603896	JFXB	31/05/2007	10:42:00	Llegada	Walvis Bay		
SHINSEI MARU 3	No registrado	Japón	8520094	JAAL	05/05/2005		Llegada	Cape Town		
SHOEI MARU 5	No registrado	Japón	8916097	JKKB	23/02/2004		Salida	Las Palmas		
SURIYOSHI MARU 75	No registrado	Japón			09/08/2006	15:37:00	Stopped	Cape Town	Reparaciones	
TAIKO MARU 78	No registrado	Japón	8614900	JGQJ	27/01/2003 04/02/2004	18:01:00 08:01:00	Salida Llegada	Las Palmas Las Palmas	Pesca Descarga	Fransari, SA. Fransari, SA.
TOKUJU MARU 38	No registrado	Japón	9057927	JPUE	11/05/2004 13/05/2004 27/06/2004 23/08/2004 01/07/2005 01/07/2005 24/06/2007 25/06/2007		Llegada Salida Llegada Salida Llegada Salida Llegada Salida	Las Palmas Las Palmas Las Palmas Las Palmas Las Palmas Las Palmas St. Vincent St. Vincent		
ZUIHO MARU 88	No registrado	Japón		JMSA	07/11/2004 03/07/2005 04/07/2005 20/09/2005 18/11/2005 23/11/2005 17/06/2007		Salida Llegada Salida Salida Llegada Salida Llegada	St. John's St. John's St. John's St. John's Las Palmas Las Palmas St. John's		Atlantsea Consignatarios, SL. Atlantsea Consignatarios, SL.

Tabla 3.1. Palangreros de gran escala no registrados en la CICAA que han sido observados en el Área de la Convención de la CICAA desde enero de 2004 hasta julio de 2007.

Nombre del buque	Nº Registro CICA	Bandera	Nº IMO	IRCS	Fecha	Hora	Descripción	Puerto o Puertos más cercanos	Propósito	Agente consignatario, o propietario en Puerto
ZUIHO MARU 88	No registrado	Japón		JMSA	29/09/2004	08:01:00	Llegada	Las Palmas	Descarga	Atlantsea Consignatarios, S.L.
					26/01/2004	18:01:00	Salida	Las Palmas	Pesca	Atlantsea Consignatarios, S.L.
					18/11/2005	13:01:00	Llegada	Las Palmas	Descarga	Atlantsea Consignatarios, S.L.
					23/11/2005	20:01:00	Salida	Las Palmas	Pesca	Atlantsea Consignatarios, S.L.
					13/10/2006	04:01:00	Llegada	Las Palmas	Descarga	Atlantsea Consignatarios, S.L.
					15/11/2006	20:01:00	Salida	Las Palmas	Pesca	Atlantsea Consignatarios, S.L.
CHIEN CHING 212	No registrado	Taiwán		BYYP	04/11/04	10:01:00	Llegada	Las Palmas	Reparaciones	Intertransport Canary Operations, S.L.
					30/11/04	20:01:00	Salida	Las Palmas	Pesca	Intertransport Canary Operations, S.L.
CHIN FU 1	No registrado	Taiwán		BH2747	02/08/04	08:01:00	Llegada	Las Palmas	Reparaciones	Canary Inter Tuna, S.L.
					31/08/04	20:01:00	Salida	Las Palmas	Pesca	Canary Inter Tuna, S.L.
SHIN SHUN FA 111	No registrado	Taiwán		BH3053	10/04/04	08:01:00	Llegada	Las Palmas	Descarga	Canary Inter Tuna, S.L.
					30/04/04	20:01:00	Salida	Las Palmas	Pesca	Canary Inter Tuna, S.L.
					19/05/04	08:01:00	Llegada	Las Palmas	Descarga	Canary Inter Tuna, S.L.
					26/05/04	22:01:00	Salida	Las Palmas	Pesca	Canary Inter Tuna, S.L.
					23/04/05	08:01:00	Llegada	Las Palmas	Bunkers	Canary Inter Tuna, S.L.
					30/04/05	22:01:00	Salida	Las Palmas	Pesca	Canary Inter Tuna, S.L.
FU YUAN YU 4	No registrado	China		BZUQ7	30/09/04	08:01:00	Llegada	Las Palmas	Reparaciones	Canary Inter Tuna, S.L.
					30/11/04	20:01:00	Salida	Las Palmas	Pesca	Canary Inter Tuna, S.L.
FU YUAN YU 6	No registrado	China		BZUR2	13/03/05	08:01:00	Llegada	Las Palmas	Reparaciones	Canary Inter Tuna, S.L.
					30/04/05	20:01:00	Salida	Las Palmas	Pesca	Canary Inter Tuna, S.L.
FU YUAN YU 9	No registrado	China		BZUR5	03/07/04	07:01:00	Llegada	Las Palmas	Reparaciones	Semimaritima, S.L.
					30/08/04	20:01:00	Salida	Las Palmas	Pesca	Semimaritima, S.L.
LIAO JIN LUN 107	No registrado	China		BZZB5	03/07/04	07:01:00	Llegada	Las Palmas	Reparaciones	Semimaritima, S.L.
					30/08/04	20:01:00	Salida	Las Palmas	Pesca	Semimaritima, S.L.
QING YUAN YU 5	No registrado	China		BZZP5	09/05/05	12:01:00	Llegada	Las Palmas	Reparaciones	Canary Inter Tuna, S.L.
					30/06/05	20:01:00	Salida	Las Palmas	Pesca	Canary Inter Tuna, S.L.
DAE SUNG 11	No registrado	Corea			12/4/2007		Salida	Dakar		
TOPAZ	No registrado	Jamaica			12/4/2007		Salida	Dakar		
AL ENTISSAR	No registrado	Libia			30/5/2007		Llegada	La Valeta		
YARA	No registrado	Libia			4/10/2007		Llegada	La Valeta		



El buque Kinpo Maru 58 abanderado por Japón, entró al Puerto de Walvis Bay, Namibia, el 31 de mayo de 2007. El barco no está registrado en la CICAA.

Mediterráneo, ya que tenemos una capacidad de seguimiento limitada y las fuentes de información sobre estos buques no siempre son precisas ni están disponibles.

El cuadro enumera 20 buques japoneses, cinco chinos, tres taiwaneses, dos libios, uno coreano y uno jamaicano. En algunos casos se trata de visitantes habituales del Atlántico, como en el del japonés *Tokuho Maru 38* y *Zuhio Maru 88*, o en el del taiwanés *Shin Shun Fa 111*. El *Zuhio Maru 88* ha sido detectado 13 veces desde 2004 y su objetivo declarado, como se refleja en los movimientos de la base de datos del Puerto de Las Palmas, ha sido bien el desembarco, bien la pesca.

La capacidad de seguimiento, control y vigilancia de numerosas partes contratantes de la CICAA está lejos de ser aceptable. Por ejemplo, el seguimiento que hace China de las actividades de sus buques pesqueros puede considerarse muy precario. Hasta el 1 de octubre de 2006 no se ha exigido a los grandes palangreros atuneros chinos que se equipen con un Sistema de Seguimiento de Buques (VMS)³⁹.

La presencia continua de palangreros atuneros no registrados en los puertos del área de la Convención de la CICAA plantea la cuestión de cómo los estados del pabellón pueden garantizar que no se verán involucrados en operaciones de pesca no declarada y no reglamentada. En muchos casos, los buques declaran que sus capturas proceden de otro océano o región en que están autorizados a pescar. Pero, cada vez más a menudo, los buques pesqueros no descargan su mercancía en el puerto, pasan la mayor parte del tiempo en el mar y sólo se acercan a los puertos para realizar reparaciones, repostar combustible o realizar cambios en la tripulación.

³⁹ Zhou Yingqi et al. Informe anual de la República Popular China. Informe bianual de la CICAA, 2006-07. Parte I (2006)- Vol 3.

3.2. EL CONTROL EN PUERTO

Como se menciona más arriba, probablemente hay cientos de buques de pesca faenando en alta mar de manera totalmente irregular. Una rápida revisión de palangreros de gran escala abanderados en registros abiertos bien conocidos y que fueron localizados en puertos españoles en los últimos 12 meses, dio como resultado la lista de buques que figura en el cuadro 3.2. No se trata en absoluto de una lista exhaustiva.

Greenpeace se puso en contacto con la administración pesquera española para solicitar información sobre las actividades de estos buques. Contestaron que sólo contaban con información sobre dos de ellos, el *Wedel* y el *Bouzon*, que declararon que el pescado que descargaban había sido capturado en el océano Índico. Por otro lado, el *Perseverance* había sido multado y había abandonado el puerto tras pagar la multa. El resto de los buques resultaban desconocidos para la administración, ya que no se les había expedido la autorización para descargar pescado. Si estos buques no llegaron a descargar pescado en los puertos españoles, ¿dónde lo hicieron?, ¿qué especies estaban pescando?

El hecho de que los buques de pesca cada vez dependan menos de las actividades portuarias exige que se desarrollen nuevos instrumentos jurídicos de modo que los estados del puerto puedan iniciar acciones contra estas embarcaciones no reglamentadas. En casos como los del *Perseverance* en Vigo o el *Amor Inn* en Las Palmas (véase cuadro 3.2), ambos en la lista negra de la *Convención para la Conservación de los Recursos Marinos de la Antártida*, existe base legal para denegarles el acceso al puerto. Desde que el *Perseverance* pagó su multa y abandonó el puerto no se ha vuelto a saber de él.

Tabla 3.2. Palangreros de gran escala, encontrados en puertos españoles en los últimos doce meses, abanderados en registros abiertos bien conocidos.

Nombre del buque	Bandera	Puerto	Fecha
Furabolos	Mauricio	Vigo	26/10/06
Cruz del Sur	Panamá	Vigo	18/01/07
Yara	Panamá	Vigo	31/05/07
Badminton	Togo	Vigo	29/07/07
Perseverance	Guinea Ec.	Vigo	04/08/07
Nuevo Atún	Vanuatu	Vigo	09/08/07
Ecoatun	Panamá	Vigo	30/08/07
Weddel	Mauricio	Vigo	en puerto
Centauro I	Panamá	Marín	16/05/07
Masai	Togo	Marín	11/06/07
Lolo	Panamá	Marín	19/06/07
Bouzon	Seychelles	Marín	3-14/07/07
Amazonas Reefer	Desconocido	Ribeira	2006
Antillas Reefer	Desconocido	Ribeira	2006
Triton	Desconocido	Ribeira	09/12/06
Enxembre	S. Cristóbal y Nieves	Algeciras	14/05/07
Amor Inn	Togo	Las Palmas	03/2007

El control en puerto debe fortalecerse y es necesario aprobar nuevas normas que permitan identificar eficazmente el origen del pescado que llega a puerto. Sin embargo, hasta que la laguna de los transbordos en alta mar no esté

cerrada y se obligue a los cargueros frigoríficos que comercian con túnidos y especies afines a llevar a bordo observadores independientes, será muy difícil evitar las actividades de los buques de pesca no reglamentados en alta mar.



1.- Amor Inn. El palangrero de gran escala Amor Inn, abanderado por Togo, fue visto en Las Palmas, el 11 de marzo de 2007. El buque está en la lista negra de la Convención para la Conservación de los Recursos Marinos de la Antártica. **2.- Badminton.** El palangrero a gran escala Badminton, abanderado por Togo, fue visto en Vigo el 29 de julio de 2007. **3.- Bouzon.** El palangrero a gran escala Bouzon, abanderado en la República de las Seychelles fue visto en Marín el 3 de julio de 2007. **4.- Centauro I.** El palangrero a gran escala Centauro I, abanderado en Panamá, fue visto en Marín el 16 de mayo de 2007. **5.- Enxembre.** El palangrero a gran escala Enxembre, abanderado en Panamá, fue visto en Algeciras el 14 de mayo de 2007. **6 y 7.- Gloria Brasil.** El palangrero a gran escala Gloria Brasil, abanderado en Namibia, fue visto en Vigo el 1 de julio de 2007. **8.- Lolo.** El palangrero a gran escala Lolo, abanderado en Panamá, fue visto en Marín el 19 de junio de 2007. **9.- Masai.** El palangrero Masai, abanderado en Togo, fue visto en Marín el 11 de junio de 2007. **10.- Nuevo Atun.** El palangrero a gran escala Nuevo Atun, abanderado en Vanuatu, fue visto en Vigo el 9 de agosto de 2007. **11 y 12.- Perseverance.** El palangrero a gran escala Perseverance, abanderado en Guinea Ecuatorial, fue visto en Vigo el 4 de agosto de 2007. De acuerdo con las autoridades españolas, el barco, incluido en la lista negra de la Convención para la Conservación de los Recursos Marinos de la Antártica, fue multado. Desde que pagó la multa y abandonó el puerto, está en paradero desconocido. **13.- Tolirova.-** El palangrero a gran escala Tolirova, abanderado en Panamá, fue visto en Vigo el 10 de septiembre de 2007. **14.- Tritón.** El palangrero a gran escala Tritón fue visto en el Puerto de Ribeira, España, el 9 de diciembre de 2006. La bandera es desconocida para Greenpeace. **15.- El Yara,** ex-Hoyo Maru 21. El buque atunero Hoyo Maru 21, antiguamente abanderado en Japón, fue visto en el Puerto de Vigo el pasado 31 de mayo de 2007 bajo el nombre de Yara, abanderado en Panamá. **16.- Río Congo.** El palangrero a gran escala Río Congo, abanderado en Santo Tomé y Príncipe, fue visto en Marín el 11 de junio de 2007. Todas las fotografías son cortesía de ATRT, SL, excepto la número 14, ©J.B.Muñiz.

4. CIFRAS QUE NO ENCAJAN: INFRADECLARACIÓN DE CAPTURAS A LA CICAA

Aunque se considera que el nivel de pesca INDNR es alto en numerosas pesquerías gestionadas por la CICAA (el patudo y el atún rojo son las dos especies mejor documentadas), es difícil calibrar su verdadero alcance. La propia naturaleza de la pesca INDNR es, en definitiva, que no aparece registrada en ninguna parte.

Recabar pruebas indiscutibles de pesca INDNR puede ser extremadamente difícil, ya que existe muy poco control sobre las actividades pesqueras en alta mar. Las actividades de pesca INDNR suelen llevarse a cabo lejos del escrutinio público y la capacidad de vigilancia en alta mar de los estados es muy limitada. Sin embargo, Greenpeace ha logrado obtener estas pruebas gracias al trabajo de documentación que han llevado a cabo nuestros barcos⁴⁰.

La comparación de las capturas registradas en un determinado país con las importaciones declaradas desde ese estado por un tercer país ha representado, sin embargo, un medio extremadamente provechoso para cuantificar las capturas INDNR, ya que la trazabilidad del comercio es mayor que la de las actividades pesqueras.

4.1. ¿PESCA TAIWÁN ILEGALMENTE MIENTRAS ESTÁ SOMETIDO A SANCIONES?

Las actividades de los buques pesqueros taiwaneses en el área de la Convención de la CICAA han sido un motivo importante de preocupación a lo largo de los últimos años, en particular para las pesquerías de patudo⁴¹. La *Recomendación de la CICAA [04-01] sobre un Programa multianual de conservación y ordenación del patudo* aprobada en 2004, estableció un límite de 98 buques taiwaneses autorizados a pescar 16.500 toneladas de patudo cada año desde 2005 hasta 2008. Taiwán había excedido en 8.000 toneladas su cuota de patudo en 2003⁴². Taiwán declaró capturas de patudo de 21.908 toneladas ese año y de 17.566 toneladas en 2004.

En su reunión anual de 2005, las partes contratantes de la CICAA acordaron que Taiwán había *“tomado medidas insuficientes para rectificar la situación”* y continuaba *“faenando de modo tal que compromete la eficacia de las medidas de conservación y ordenación de la CICAA”*⁴³. En con-

secuencia, adoptaron la *Recomendación [05-02] relativa al control de la pesquería del patudo atlántico de Taipei Chino*. En respuesta a las extendidas actividades de pesca ilegal por parte de la flota taiwanesa, esta recomendación recortó drásticamente la cuota de patudo de Taiwán, que pasó de 14.900 t a 4.600 t en 2006 y aprobó una serie de medidas de control. Más aún, la CICAA amenazó a Taiwán con sanciones comerciales si no demostraba el cumplimiento de estas condiciones⁴⁴.

Para someterse a los requisitos anteriores y ajustar el tamaño de su flota a las oportunidades de pesca disponibles, en 2005 y 2006 Taiwan invirtió más de 220 millones de dólares en la aplicación de la Recomendación [05-02], con el lanzamiento de un programa de reducción de flota para comprar y desguazar 160 buques en dos años⁴⁵.

Capturas y datos de comercio de Taiwán en 2006

La Recomendación [05-02] impuso a Taiwán un límite máximo de capturas de patudo de 4.600 t en 2006. Esta cuota se dividía entre 15 buques que estaban autorizados a pescar hasta 3.300 t de patudo⁴⁶ y 60 buques de pesca de atún blanco autorizados a retener a bordo capturas accidentales *“hasta un máximo de 1.300 t anuales de patudo”*. Así, la pesca de patudo por parte de buques taiwaneses en el área de la Convención de la CICAA se limita a estos 75 barcos bajo las condiciones establecidas por esta recomendación.

En cumplimiento de lo dispuesto en la Recomendación [05-02], Taiwán remite a la Secretaría de la CICAA informes trimestrales en los cuales detalla los datos sobre las capturas de los 15 buques que pescan directamente patudo⁴⁷. El total de capturas declarado por estos 15 buques en 2006 (resumido en el cuadro 4.1) ascendía a 4.858 t de peces, de las cuales 2.519 t eran de patudo⁴⁸. Esto parece indicar que, junto con el máximo permisible de capturas accidentales de 1.300 t, la cantidad total de patudo capturada por Taiwán en 2006 debería estar en torno a las 3.800 t.

⁴⁰ Véanse algunos ejemplos en la sección 7.

⁴¹ Un documento presentado por la Agencia de Pesca de Japón calculaba que *“Japón importó entre 15.000 y 19.000 toneladas de atún rojo del Atlántico en 2003 con el nombre de productos del océano Índico”*. Véase ICCAT SCRS/2004/185.

⁴² Párrafo 5 de la Recomendación de la CICAA [04-01].

⁴³ El preámbulo de la Recomendación de la CICAA [05-02], acusa a Taiwán de *“inter alia, la continuación de capturas excesivas y de actividades de lavado en las pesquerías de patud, la falta de control eficaz de los buques palangreros a gran escala registrados en el Taipei Chino y la continua participación de los buques del Taipei Chino en la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”*.

⁴⁴ Párrafo 3 de la Recomendación de la CICAA [04-01].
⁴⁵ Un informe completo sobre este programa y su puesta en práctica puede consultarse en la Circular de la CICAA n° 1879/06.

⁴⁶ La recomendación establece también un número de medidas de seguimiento y de cumplimiento para los 15 buques de pesca de patudo que incluyen la prohibición de transbordos en el mar, la descarga en sólo dos puertos designados (Ciudad del Cabo y Las Palmas), informes de capturas diarios al Gobierno de Taiwán, obligaciones del Gobierno de Taiwán de presentar informes de capturas trimestrales a la CICAA y 100% de cobertura de observadores, entre otras.

⁴⁷ Circular de la CICAA n° 1000/06, Circular de la CICAA n° 839/06, Circular de la CICAA n° 1282/06, Circular de la CICAA n° 1879/06 y Circular de la CICAA n° 0105/07.

⁴⁸ Esto significa también que estos buques no han sido capaces de pescar las 3.300 t de patudo asignadas a esta flota.



El palangrero taiwanés Yu Feng 67 descargando atún en el Puerto de Las Palmas el 5 de junio de 2007.

Tabla 4.1. Capturas declaradas trimestralmente por 15 buques taiwaneses que pescaban patudo en 2006. Datos en t.

Trimestre	Albacora norte	Albacora sur	Rabil	Atún rojo	Pez espada norte	Pez espada sur	Patudo
Q1	4,01	4,97	154,82	2,85	28,73	82,39	992,16
Q2	0,40	0,50	129,70	6,90	26,40	17,50	686,50
Q3	0,60	3,70	181,20	0,00	20,40	41,00	496,70
Q4	0,20	0,60	126,30	0,00	36,70	42,90	343,80
2006 Total	5,21	9,77	592,02	9,75	112,23	183,79	2.519,16

Las circulares de la CICAA n° 1867-06 y 627-06⁴⁹ documentan las importaciones de atún rojo, patudo y pez espada declaradas por Japón en 2006. Proporcionan una información extremadamente valiosa que

⁴⁹ Circular CICAA 1847-06 (Informe Bianual del Programa Japonés de Documentación Estadística) y Circular CICAA 627-06 (Informe Bianual de datos recopilados por el Programa Japonés de Documentación Estadística de la CICAA, segunda mitad del 2006 + Anexo).

incluye los países exportadores y el punto de exportación (véase cuadro 4.2). Los datos sobre Japón señalan importaciones de 4.836,98 t de patudo procedente de Taiwán. Esta cifra se refiere al producto procesado: una vez convertido a peso fresco⁵⁰, corresponde a 5.610 t, casi 1.800 t o un 47% por encima del límite legal de capturas de Taiwán.

⁵⁰ Todas estas importaciones se declaran sin tripas y sin agallas (GG en sus siglas en inglés). El factor de conversión de GG a peso fresco es 1,16.

Tabla 4.2. Exportaciones taiwanesas de patudo a Japón en 2006, según declaraciones de Japón a la CICAA. Datos en kg.

Punto de Exportación	País de Exportación	País de Importación	Referencia	Capturado en	Arte	Origen	Tipo producto	Peso Producto	Peso en fresco equivalente
Abiyán	Costa de Marfil	Japón	ICCAT1847-06	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	2.344.225,00	2.719.301,00
Cape Town	Sudáfrica	Japón	ICCAT1847-06	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	576.337,00	668.550,92
Cristobal	Panamá	Japón	ICCAT1847-06	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	78.300,00	90.828,00
Kaohsiung	Taiwán	Japón	ICCAT1847-06	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	251.662,00	291.927,92
Las Palmas	España	Japón	ICCAT1847-06	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	419.393,00	486.495,88
Puerto de España	Trinidad & Tobago	Japón	ICCAT1847-06	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	37.000,00	42.920,00
Walvis Bay	Namibia	Japón	ICCAT1847-06	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	39.330,00	45.622,80
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S40937	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	1.757,00	2.038,12
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S40991	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	60.922,00	70.669,52
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S41000	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	95.908,00	111.253,28
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S40984	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	85.387,00	99.048,92
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S41040	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	33.267,00	38.589,72
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S40983	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	48.915,00	56.741,40
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S41041	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	71.000,00	82.360,00
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S41060	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	436,30	506,11
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S40970	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	76.624,00	88.883,84
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S41013	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	60.000,00	69.600,00
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S41204	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	1.715,20	1.989,63
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S41219	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	1.941,00	2.251,56
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S41230	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	8.000,00	9.280,00
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S41327	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	9.400,00	10.904,00
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S41236	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	14.542,00	16.868,72
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S41215	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	30.907,00	35.852,12
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S41212	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	38.300,00	44.428,00
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S41221	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	45.333,00	52.586,28
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S41214	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	21.028,00	24.392,48
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S41239	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	540,00	626,40
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S41237	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	541,00	627,56
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S41238	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	556,00	644,96
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S41240	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	158,00	183,28
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S40780	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	53.500,00	62.060,00

Tabla 4.2. Exportaciones taiwanesas de patudo a Japón en 2006, según declaraciones de Japón a la CICAA. Datos en kg. (continuación)

Punto de Exportación	País de Exportación	País de Importación	Referencia	Capturado en	Arte	Origen	Tipo producto	Peso Producto	Peso en fresco equivalente
Cape Town	Sudáfrica	Japón	GL95S41211	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	36.333,00	42.146,28
Las Palmas	España	Japón	GL95S41023	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	32.025,00	37.149,00
Las Palmas	España	Japón	GL95S41025	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	24.170,00	28.037,20
Las Palmas	España	Japón	GL95S41024	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	28.250,00	32.770,00
Las Palmas	España	Japón	GL95S41012	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	15.151,00	17.575,16
Las Palmas	España	Japón	GL95S41010	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	29.357,00	34.054,12
Las Palmas	España	Japón	GL95S41188	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	309,00	358,44
Las Palmas	España	Japón	GL95S41192	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	19,40	22,50
Las Palmas	España	Japón	GL95S41241	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	21.420,00	24.847,20
Las Palmas	España	Japón	GL95S41227	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	13.350,00	15.486,00
Las Palmas	España	Japón	GL95S41228	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	24.000,00	27.840,00
Las Palmas	España	Japón	GL95S41278	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	229,60	266,34
Las Palmas	España	Japón	GL95S41198	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	16.782,00	19.467,12
Las Palmas	España	Japón	GL95S41202	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	33.500,00	38.860,00
Las Palmas	España	Japón	GL95S41201	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	30.000,00	34.800,00
Las Palmas	España	Japón	GL95S41011	Atlántico	LL	Salvaje	FR GG	25.176,00	29.204,16
Total								4.836.996,50	5.610.915,94

Estas cifras no toman en consideración las posibles exportaciones taiwanesas a otros países aparte de Japón durante 2006, ni tampoco la mercancía descargada en Taiwán destinada al consumo local.

Merece la pena destacar también que 2.750 t de patudo procesado, equivalente a 3.190 t de producto en fresco, fueron exportadas desde puertos que no eran los de Las Palmas y Ciudad del Cabo. Se trata de más del doble del máximo de capturas de patudo permitido a aquellos buques taiwaneses, distintos de los 15 buques que pescaban directamente patudo.

Si estas cifras son correctas, resulta difícil justificar la adopción de la *Recomendación de la CICAA [06-01] sobre Taipei Chino* del año pasado, que restablecía la cuota taiwanesa, "reconociendo con satisfacción que Taipei Chino ha cumplido las condiciones establecidas en la *Recomendación [05-02] para cooperar con la CICAA en la conservación y ordenación de los túnidos y especies afines*". Esta nueva recomendación, que reemplaza a la *Recomendación [05-02]*, exige tan sólo un 10% de cobertura de observadores y reclama una inspección de puertos "apropiada", así como un programa de muestreo a fin de verificar el cumplimiento de las cuotas y otras normas, además de otros requisitos genéricos destinados a combatir la pesca INDNR.

4.2. ¿HA INFRADECLARADO LIBIA SUS CAPTURAS EN 2005 Y 2006?

El Comité de Cumplimiento de la CICAA ha prestado una atención creciente a Libia durante los últimos años debido al rápido desarrollo que ha tenido la flota de este país, a la mala calidad de los informes que envía a la CICAA y a las deficiencias que presenta en lo referente al seguimiento, control y vigilancia de sus buques de pesca.

Los argumentos esgrimidos por Libia durante el pasado mes de enero al presentar una objeción formal a la *Recomendación [06-05] sobre un plan multianual de recuperación del atún rojo*, parecen alimentar esta preocupación. Libia expresó su insatisfacción respecto a los criterios de asignación de las cuotas, cuestionó la utilidad de los sistemas VMS y reclamó que los observadores a bordo de los buques de pesca podrían entorpecer el trabajo de los capitanes. Libia llegó incluso a cuestionar la autoridad de la CICAA para hacer obligatoria la presencia de observadores en los buques frigoríficos⁵¹. Finalmente, Libia retiró su objeción el 6 de mayo de 2007 como consecuencia de la presión internacional⁵².

⁵¹ Circular CICAA 191/07.

⁵² Circular CICAA 785/07.



El palangrero a gran escala Al Najma Al Baidha, abanderado en Libia, fue visto en Malta en mayo de 2007.

Datos sobre el comercio y las capturas de Libia en 2005

Las capturas declaradas por la flota Libia de palangreros durante 2005, de acuerdo con la base de datos de la Tarea I de la CICAA⁵³, ascendían a 318 t de atún rojo del Mediterráneo y 73 t de rabil del Atlántico.

Los datos comerciales de Japón, declarados a la CICAA durante la segunda mitad de 2005, muestran que Japón compró directamente e importó 263,52 t de atún rojo capturado en el Mediterráneo por los palangreros libios. El producto estaba ya congelado, destripado y sin agallas⁵⁴, por lo cual equivalía a 320,73 t de atún rojo en peso fresco. Ninguna de las partes contratantes de la CICAA volvió a declarar durante 2005 más importaciones de atún rojo, patudo o pez espada, fresco o congelado, procedentes de Libia. Esta información aparece resumida en el cuadro 4.3.

Resulta muy difícil dar credibilidad a estos datos. Significaría que Japón importó el 100% del atún rojo capturado por los palangreros libios durante 2005 y que todo el pescado procedía del Mediterráneo.

Así, de acuerdo con estas cifras, o bien los palangreros libios no faenaron en el Atlántico oriental, o bien sus capturas fueron igual a cero.

En la base de datos sobre el tráfico del puerto de Las Palmas tan sólo hemos podido encontrar dos desembarcos de atún por parte de los palangreros libios durante 2005: el Al Manara y el Al Yam, los días 22 de agosto de 2005 y 27 de agosto de 2005, respectivamente. Entre ambas fechas descargaron unas 58 t declaradas.

Sería muy difícil justificar dos descargas de atún, con una media de 29 t por barco, teniendo en cuenta que esa cantidad no cubriría los gastos de un viaje de casi cinco días desde Trípoli hasta Las Palmas⁵⁵. Más aún, una pregunta legítima sería por qué dos palangreros libios que han concluido oficialmente su estación de pesca en el Mediterráneo el 15 de julio, navegarían hasta Las Palmas para descargar 58 t de atún rojo del Mediterráneo pescado hace más de 40 días.

De acuerdo con la consultora ATRT, nueve palangreros de gran escala libios faenaron durante 2005. Dejando a un lado el hecho de que Libia no declaró ni una sola captura de patudo o pez espada en 2005, es muy difícil de creer que cualquiera de estos buques pudiera cubrir sus costes operativos con una media de capturas por buque de 35,33 t de atún rojo y 8.11 t de rabil durante 2005⁵⁶.



El palangrero a gran escala Al Nagn Al Sata, abanderado en Libia, en el Puerto de Trípoli, Libia, el 21 de marzo de 2007.

⁵³ Actualizado en febrero de 2007, disponible en <http://iccat.es/t1.asp>

⁵⁴ De las cuales 58 t se habrían exportado a través del puerto de Las Palmas, 176 se habrían exportado a través de un puerto libio y 29,52 t se habrían exportado a través del puerto de Pusan en Corea. Véase Circular CICAA 760/06.

⁵⁵ No se han declarado capturas de atún rojo por buques libios en 2005 en el Atlántico oriental.

⁵⁶ Según el personal que ha trabajado en Libia con ATRT, S.L., la media de capturas de atún rojo en el caladero libio por parte de los palangreros a gran escala coreanos y japoneses, operativos durante 2002 y 2003, superaban en gran medida las 100 toneladas.

Tabla 4.3. Exportaciones libias de túnidos a Japón en 2005, según declaró a la CICA. Datos en kg.

Punto de Exportación	País de Exportación	País de Importación	Referencia	Capturado en	Arte	Origen	Tipo producto	Peso Producto	Peso en fresco equivalente
Las Palmas	Libia	Japón	ICCAT CR 760/06	Mediterráneo	LL	Salvaje	FR GG	58.000,00	67.280,00
Libia	Libia	Japón	ICCAT CR 760/06	Mediterráneo	LL	Salvaje	FR GG	176.000,00	204.160,00
Marsaxlokk	Libia	Corea	ICCAT CR 684/06	Mediterráneo	LL	Salvaje	FR OT	3.900,00	7.800,00
Marsaxlokk	Libia	Corea	ICCAT CR 684/06	Mediterráneo	LL	Salvaje	FR OT	15.386,00	30.772,00
Marsaxlokk	Libia	Corea	ICCAT CR 684/06	Mediterráneo	LL	Salvaje	FR OT	294,00	588,00
Marsaxlokk	Libia	Corea	ICCAT CR 684/06	Mediterráneo	LL	Salvaje	FR GG	18.709,00	21.702,44
Marsaxlokk	Libia	Corea	ICCAT CR 684/06	Mediterráneo	LL	Salvaje	FR GG	19.329,00	22.421,64
Marsaxlokk	Libia	Corea	ICCAT CR 684/06	Mediterráneo	LL	Salvaje	FR GG	26.205,00	30.397,80
Total								317.823,00	385.121,88



El palangrero a gran escala Al Shafq, abanderado en Libia, entrando en el Puerto de La Valeta, Malta el 14 de julio de 2007.

Datos sobre el comercio libio durante 2006

Las capturas declaradas por Libia a la base de datos de la Tarea I de la CICA para 2006 no están aún disponibles. Si bien, de acuerdo con los datos comerciales de Japón declarados a la CICA, Japón compró directamente e importó 167 t de atún rojo que había sido capturado por palangreros libios en el mar Mediterráneo y el océano Atlántico. El producto estaba ya congelado, destripado y despojado de agallas. De ellas, 47 t fueron capturadas en la primera mitad del año en el Atlántico oriental y exportadas desde el puerto de Cartagena y las otras 120 t durante la segunda mitad del año en el Mediterráneo (55 exportadas a través de La Valeta, Malta y 65 a través de Las Palmas)⁵⁷ lo cual equivalía a 193,72 t de atún rojo en peso fresco. Ninguna de las partes contratantes de la CICA ha declarado más importaciones de

⁵⁷ Véanse ICCAT Circulares 1847/06 y 627/07.

atún rojo, patudo o pez espada, congelado o fresco, procedentes de palangreros libios en 2006.

¿Se está convirtiendo Libia en bandera de conveniencia?

Como hemos visto en esta sección, las capturas y datos comerciales declarados por Libia merecen una seria discusión, tomando en cuenta el tamaño actual de la flota libia y lo reducido de las capturas declaradas a la CICA.

Algunos de los buques libios que pasaron por el Puerto de Las Palmas en 2006 llamaron nuestra atención por haber sido mencionados anteriormente en informes de Greenpeace. Ya en el año 2000, Greenpeace denunciaba la práctica del “flag hopping” para eludir las sanciones comerciales de la CICA. Algunos buques, antes bajo el pabellón de Panamá, habían cambiado esta bandera por la de Belice y se encontraban operando desde el puerto de Las Palmas. Entre ellos estaban el Al Shafq, Al Nassim y Al Najma Al Baidha, los cuales, según Lloyds, pertenecían en aquella época a la empresa Sea Horizons Co. de Las Palmas.

Los tres buques navegan ahora con bandera libia. El Al Nassim parece que pertenece a Saraya Maritime, también con sede en Las Palmas. El Al Shafq y el Al Najma Al Baidha operaban desde Las Palmas en 2006.

En el año 2000, estos barcos cambiaron de bandera para eludir las medidas de control. Sus propietarios y armadores se ocultaban tras estas banderas y no mantenían relación alguna con el estado de su pabellón. En este sentido, Libia debería aclarar si estas empresas están utilizando ahora la bandera libia para seguir declarando capturas inferiores a las reales.

En la base de datos de los movimientos del puerto de Las Palmas no hemos encontrado ninguna descarga realizada por palangreros libios durante 2006. Los únicos movimientos realizados por buques libios recogidos en la base de datos de Las Palmas son los correspondientes al Alfajr Almunir⁵⁸, Al Shafq⁵⁹ y Najma Al Baidha⁶⁰.

A menos que en Libia se hayan consumido localmente y no exportado cantidades significativas de túnidos, el total de capturas realizadas por este país no puede ser sustancialmente superior a las cifras de las exportaciones. Si damos crédito a estos datos comerciales, entonces las capturas de atún rojo, patudo y pez espada a cargo de los palangreros libios en el Atlántico sumaron solamente 47 t.

Según ATRT, en 2006 faenaron diez palangreros libios a gran escala. Por otro lado, según las estadísticas sobre las importaciones japonesas, la cantidad de túnidos exportada por palangrero (que debería acercarse a la cantidad de túnidos capturada por estos buques) habría sido de tan

⁵⁸ Llegada a puerto el 27/07/2006 desde aguas internacionales de alta mar con motivo reparaciones y salida el 04/08/2006 hacia los caladeros. Llegada el 18/09/2006 para bunkers y salida el 23/09/2006 hacia los caladeros.

⁵⁹ Llegada el 20/11/2006 desde Malta para bunkers y salida el 21/11/2006 hacia los caladeros.

⁶⁰ Llegada el 01/10/2006 desde Trípoli para reparaciones y salida el 30/10/2006 hacia los caladeros.



El palangrero a gran escala Al Yam, abanderado en Libia, en el Puerto de La Valeta, Malta, el 6 de junio de 2006.

sólo 19,37 t. Esta cifra, obviamente, no es creíble y desafía cualquier lógica de beneficio empresarial.

La única explicación posible es que se haya declarado mucho menos de lo que realmente se ha comercializado, bien sea mediante transbordos en el mar a buques refrigeradores, bien mediante transbordos en los puertos del Mediterráneo y del Atlántico y/o descargas ilegales/ no declaradas de túnidos en los puertos del Mediterráneo y del Atlántico.



El palangrero a gran escala Zarqa Al Yamana, abanderado en Libia, en el Puerto de la Valeta, Malta, el 19 de julio de 2007.

5. CASOS DOCUMENTADOS DE ACTIVIDADES DE PESCA INDNR

Desde mayo hasta julio de 2006, dos barcos de Greenpeace, el *Rainbow Warrior* y el *Esperanza*, surcaron el mar Mediterráneo documentando las actividades de las flotas atuneras, en especial en los caladeros próximos a Egipto, Chipre y Turquía. En mayo y junio de 2007, el *Rainbow Warrior* regresó al Mediterráneo, esta vez para centrarse en los caladeros del sur de Malta. Parte de esta documentación se ha presentado en anteriores informes de Greenpeace⁶¹.

Los casos de esta sección se exponen en orden cronológico. Desde nuestro punto de vista, ilustran la ausencia de controles sobre las actividades de pesca de túnidos en alta mar en el área que gestiona la CICA. Junto con las evidencias de infradeclaraciones de capturas por parte de Taiwán en el Atlántico Central, ofrecen una imagen extremadamente decepcionante y demuestran la necesidad de llevar a cabo un cambio radical en la forma en que las partes contratantes de la CICA gestionan estas pesquerías.

Como se apuntaba en la introducción, las capturas de atún rojo declaradas por las flotas de la Unión Europea superan las 20.000 t en al menos un 20% la cuota asignada por la CICA. La UE acapara más del 50% de la cuota total compartida por todas las partes contratantes para este stock.

Parece que todos los países están haciendo trampa en esta pesquería y estas cifras no hacen más que confirmar lo que ya hemos observado durante los dos últimos años de trabajo en el mar.

5.1. ¿PALANGREROS JAPONESES FAENANDO ILEGALMENTE EN EL MEDITERRÁNEO?

La mañana del día 11 de junio de 2006, el barco de Greenpeace *Rainbow Warrior* se encontraba al sur de la isla italiana de Sicilia, aproximadamente en la posición 37° 22 N y 17° 11 E. La tripulación de Greenpeace avistó nueve palangreros que estaban calando sus artes de pesca en dirección norte-sur. Unos minutos después, uno de los palangreros fue identificado como el *Koryo Maru N° 1*, de bandera japonesa⁶². Aunque el *Rainbow Warrior* pudo aproximarse lo suficiente a tres de los buques como para confirmar que se trataba de clásicos



El palangrero Koryo Maru 1, abanderado en Japón, fue visto en el Puerto de Las Palmas, España, el 27 de noviembre de 2006. El 11 de junio de 2006, el *Rainbow Warrior* divisó el Koryo Maru 1 pescando ilegalmente al sur de la isla italiana de Sicilia.

palangreros japoneses, la tripulación no fue capaz de identificar sus nombres. Cuando el barco de Greenpeace pasó por la popa del último buque del grupo, pudo identificar al *Chokyu Maru N° 12*⁶³, así como fotografiar y documentar sus operaciones de pesca.

Greenpeace informó al Gobierno japonés de la presencia y de las actividades que realizaban estos barcos. Asimismo, se puso a disposición de la agencia de pesca japonesa el material disponible sobre la operación pesquera del *Chokyu Maru N° 12*. La correspondencia posterior mantenida con las autoridades niponas confirmó que las embarcaciones estaban faenando ilegalmente, violando una orden ministerial que prohíbe la captura de atún rojo en el Mediterráneo durante el mes de junio. Se ordenó a los buques que regresaran a Japón y permanecieran 50 días en el puerto correspondiente. De acuerdo con la agencia de pesca japonesa, esta multa acarreó pérdidas económicas de más de cien millones de yenes para las empresas implicadas.

El Gobierno de Tokio alegó que en 2006 habían reconstruido su sistema de seguimiento de buques y que la fase de ejecución del nuevo sistema estaba causando dificultades a la hora de controlar las actividades pesqueras. Así, resulta imposible saber si se produjeron más casos como los descritos en esta sección.

⁶¹ Véase "The mismanagement of the bluefin tuna fishery in the Mediterranean. Observations from the Greenpeace ships MY *Esperanza* y MY *Rainbow Warrior* during 2006". Contribución de Greenpeace a la 15ª Reunión Especial de la CICA en Dubrovnik (Croacia), 17 a 26 de noviembre de 2006; o Losada, S. "Greenpeace contribution to the hearing on bluefin tuna of the Fisheries Committee of the EU Parliament", 28 de junio de 2007. Disponible en <http://www.greenpeace.org/espana/reports/la-desastrosa-gesti-n-del-atn>

⁶² Registro CICA AT000JPN00536, apelativo de llamada JJWU, número de registro TY1-185.

⁶³ Registro CICA AT000JPN00065, apelativo de llamada JIHM, número de registro ME-865.



El palangrero japonés Koryo Maru 1 fue visto en el Puerto de Las Palmas, España, el 27 de noviembre de 2006. El 11 de junio de 2006, el Rainbow Warrior divisó al Koryo Maru 1 pescando ilegalmente al sur de la isla italiana de Sicilia.

5.2. EL MELILLA 206, ACTUALMENTE TUNA PRO 1: REABANDERAMIENTOS EN LA INDUSTRIA DE LAS GRANJAS DE ATÚN

El 17 de junio de 2006, el barco de Greenpeace *Esperanza* navegaba por el estrecho que separa Turquía de la isla de Chipre, en una travesía desde el Golfo de Anatolia hasta el Golfo de Iskenderun, cuando avistó



El Tuna Pro 1 el 26 de noviembre de 2004, llamado en ese momento Focus 101, fue fotografiado en el Puerto de La Valeta, Malta.



El Tuna Pro 1 el 17 de junio de 2006, cuando se llamaba 206 Melilla. Fue encontrado en el canal entre Turquía y Chipre por el barco de Greenpeace *Esperanza* y transbordando atún desde pesqueros turcos.

lo que parecía ser un buque palangrero de gran escala, el *Melilla 206*, de bandera guineana. En las bases de datos de Lloyds no se encontró ninguna información ni archivo sobre él, sin embargo, el buque parecía ser el anterior *Focus 101* de bandera panameña, ya que aún podía leerse este nombre sobre el casco. Los miembros de Greenpeace se aproximaron al barco y tuvieron la oportunidad de conversar con su tripulación, principalmente coreana, que les confirmó que no estaban pescando



El palangrero a gran escala Kyung Yang 1, abanderado en Corea, entrando al Puerto de La Valeta, Malta, el 15 de julio de 2007. El buque no está registrado en la CICAA.

sino comprando atún rojo a otros barcos pesqueros de la zona. La tripulación les explicó que el barco solía descargar en Turquía y, desde allí, el atún rojo se exportaba a Japón⁶⁴. Así pues, el *Melilla 206*, operaba como buque carguero refrigerado, transbordando atún rojo desde pesqueros turcos⁶⁵.

Greenpeace difundió la información sobre las actividades del *Melilla 206* en la 15ª Reunión Anual de la Comisión, celebrada en Dubrovnik en noviembre de 2007. Hasta donde sabemos, no se ha iniciado ninguna acción contra este buque ni contra sus propietarios o armadores. Desde entonces, el *Melilla 206* ha vuelto a cambiar de nombre, ahora se llama *Tuna Pro 1*, navega aún con bandera de Conakry y estuvo faenando en el Mediterráneo durante la estación de pesca del atún rojo de 2007, utilizando como base el puerto de La Valeta, en Malta. El *Tuna Pro 1* no figura en ningún archivo de la CICAA⁶⁶ y actualmente su propietario registrado, según el archivo de Lloyds, es una empresa denominada Malta Fishfarming.

De acuerdo con ATRT, el *Tuna Pro 1* ha estado plenamente operativo dentro de las 62 mn de la Zona de Protección Pesquera libia durante toda la estación estival de pesca de atún rojo. Su armador o agente en Malta es, según la autoridad portuaria en La Valeta, Salina Aquaculture/ Aquaculture Development, Ltd., una sociedad conjunta libio-maltesa de acuicultura y pesca de atún.

El *Tuna Pro 1* se utiliza actualmente como buque de apoyo en alta mar de la granja atunera de Ta' Mattew, cerca de Marsaxlokk (Malta)⁶⁷. La creación en 2007 de esta granja de atún parece responder a intereses coreanos, lo cual explicaría la presencia casi constante en la granja y



El Tuna Pro 1, de bandera guineana, en el Puerto de La Valeta, Malta, el 18 de marzo de 2007.

en el puerto de La Valeta del palangrero de gran escala con bandera coreana *Kyung Yang 1*, que no aparece registrado en la CICAA. El *Tuna Pro 1* ha sido observado mientras operaba con los buques frigoríficos *Remora I* y *Kurikoma*, ambos con bandera panameña. El *Remora* no está incluido en ningún Registro de la CICAA.

Todo parece indicar que, a pesar de las nuevas medidas de ordenación aprobadas por la CICAA, aún hay toda una flota de buques de apoyo, remolcadores, arrastreros y expalangreros navegando por el Mediterráneo y contribuyendo a las operaciones de engorde de atún sin someterse a los controles pertinentes (véase también la sección 5.7)

⁶⁴ La información obtenida más tarde en conversaciones con la tripulación de los buques turcos confirmó lo que la tripulación del *Melilla 206* había explicado. El capitán del buque turco Haa Ogullari II explicó que este atún era embarcado desde Turquía rumbo a Corea y desde allí hasta Japón. Fuentes del buque turco indicaron también que el Gobierno turco les había advertido que se les multaría si comerciaban con atún en este buque. Está bastante claro que Turquía no hizo cumplir esta medida, ya que el *Melilla 206* parecía estar operando con regularidad entre los caladeros y los puertos turcos.

⁶⁵ La Recomendación de la CICAA [97-11] sobre transbordos y avistamiento de buques en vigor en ese momento exigía que los transbordos fueran declarados anualmente ante la Comisión.

⁶⁶ Incluyendo el Registro de la CICAA de buques de granjas de atún rojo establecido por la Recomendación de la CICAA [05-04] *Recomendación de la CICAA para enmendar la Recomendación sobre cría de atún rojo [Rec. 04-06]*. Esta lista de buques puede consultarse en <http://iccat.es/vesselsfar.asp>

⁶⁷ Este barco se utiliza para guardar el cebo congelado en sus cámaras frías así como el atún capturado con fines de congelación.



El palangrero Tuna Pro 1, de bandera guineana, fue visto el 18 de agosto de 2007 al lado de los buques frigoríficos panameños *Ramora I* y *Kurikoma*, anclado en la granja atunera de Ta' Mattew, de Marsaxlokk, Malta.

5.3. REDES DE DERIVA, AÚN EN USO EN LA FLOTA ITALIANA

Desde el 17 de junio hasta el 15 de julio de 2006, Greenpeace documentó las actividades realizadas por la flota italiana de pesca de pez espada con redes de deriva en los mares Tirreno y Jónico. Cinco buques italianos fueron observados pescando pez espada con redes de deriva. El cuadro 5.1 presenta los detalles y posiciones de los buques. El empleo

continuado de redes de deriva a pesar de su prohibición es motivo de gran preocupación en el Mediterráneo.

La *Recomendación de la CICAA [03-04] sobre el pez espada del Mediterráneo*, prohíbe el uso de redes de deriva en las pesquerías de grandes pelágicos del Mediterráneo. Las partes contratantes de la



Rederos de deriva en el puerto italiano de Giardini Naxos en abril de 2007.



Tripulación de Greenpeace en una lancha rescatando una tortuga de una red de deriva ilegal italiana en el verano de 2006. Todas las especies de tortugas marinas en el Mediterráneo están clasificadas como amenazadas.

Tabla 5.1. Rederos de deriva italianos vistos por el Rainbow Warrior operando en el mar Mediterráneo en 2006.

Nombre del buque	Registro Nacional	Fecha	Posición	Localización	Longitud de la red	Tamaño de malla	Notas
Bagio Anna	3CS822	23 Junio 2006	40° 14.4' N 12° 54.7' E	35 mn al sur de la isla de Ponza, aprox.	6 a 8 km	100 mm	Subvención de 9.861,57 € por "reconversión". Una tortuga marina fue rescatada de ella. Los medios de comunicación informaron de que se encontraron capturas de pez espada más tarde en este buque.
Athena	5RC868	25 Junio 2006	39° 23.8' N 14° 36.2' E	A 43 mn de Capo Palinuro, aprox.	15 a 20 km	210 mm	Subvención de 28.682,07 € por "reconversión".
Odissea	5RC1076	25 Junio 2006	39° 26.2' N 14° 44.7' E	Cerca de Atenas	15 a 20 km	200 mm	No se encontraron luces para marcar la red.
Maria Grazia Genovese	4CT1056	29 Junio 2006	37° 32.5' N 15° 17.5' E	A 5 mn de Capo Mulini, aprox.	La red no estaba totalmente calada. Posiblemente más de 2.5 km a bordo	100 mm	La guardia costera confirmó primero la declaración de los pescadores de que había a bordo una red adicional de 2.5 km, y más tarde afirmó que ésta era de hecho una red confiscada (y precintada).
Orsa Maggiore	14ME619	29 Junio 2006	37° 33.4' N 15° 27.8' E	A 12,7 mn de Acireale, aprox.	6 a 8 km	80 mm	Intentó ocultar el número cuando Greenpeace se aproximó.



Rederos de deriva ilegales recuperando sus redes y un pez espada. Greenpeace ha denunciado el continuo uso de redes de deriva por la flota italiana desde 2004 a 2007.

CICAA tienen la responsabilidad de hacer cumplir esta recomendación, así como de adoptar un plan de ordenación específico para proteger la población de pez espada del Mediterráneo y mantener esta pesquería.

Hasta 1998, más de 600 buques italianos estuvieron utilizando redes de deriva, violando las resoluciones de la AGNU. Se trataba probablemente de la mayor flota ilegal de redes de deriva del mundo en aquel tiempo y provocó la muerte de unos 8.000 cetáceos cada año. Esta actividad ilícita continuada debería haber llegado a su fin cuando la Unión Europea prohibió el uso de redes de deriva para capturar una gran variedad de peces pelágicos⁶⁸. Como parte de un programa de reconversión, se destinaron varios millones de euros a las flotas de la UE que empleaban este arte de pesca, incluida la flota italiana. En aquella época, Greenpeace insistió en que las redes debían ser confiscadas y destruidas. Sin embargo, en Italia no sólo no lo fueron sino que, según los informes, algunas de ellas se vendieron a los pescadores de otros países ribereños mediterráneos, y es evidente que muchas otras siguen siendo utilizadas aún por los buques italianos.



Pez espada muerto enredado en una red de deriva ilegal confiscada del sur de Italia por el barco de Greenpeace Rainbow Warrior en el verano de 2006. A pesar de ser ilegal, la pesca con redes de deriva continúa y amenaza el futuro del mar Mediterráneo.

⁶⁸ Reglamento CE/1239/98, que entró en vigor en enero de 2002.

En 2004 y en 2005, Greenpeace denunció el uso de redes de deriva en Italia. En 2005, siete años después de la adopción de la reglamentación de la UE y tres años desde que la legislación entró en vigor, las autoridades italianas anunciaron que habían requisado 800 km de redes de deriva. En junio de 2006, el Gobierno italiano declaró que en la primera mitad de 2006 se habían confiscado otros 400 km de redes de deriva ilegales.

Datos recientes parecen indicar que actualmente entre 90 y 100 buques italianos están faenando con redes de deriva. Esta cifra, sin embargo, podría ser inferior a la real, teniendo en cuenta que las autoridades italianas han confiscado un total de 1.200 km de redes de deriva entre 2005 y 2006. Si la longitud media de las redes oscila entre los 10 y los 12 km, esto implicaría que de 100 a 120 buques han sido acusados por las autoridades. Una tasa tan elevada de control nos parece improbable y contrasta con el hallazgo por parte de Greenpeace, otras ONG y las autoridades italianas de actividades ilegales de pesca con redes de deriva también durante el verano de 2007. Por todo lo anterior, Greenpeace cree que el número de buques italianos podría ser incluso mayor.

5.4. GREENPEACE ENCUENTRA UNA FLOTA TUNECINA QUE FAENA CON REDES DE DERIVA

La mañana del 20 de junio de 2007, una docena de buques fueron avistados desde el *Rainbow Warrior*, entre ellos seis buques tunecinos con redes de deriva que fueron identificados pescando en alta mar. Los detalles sobre los buques se detallan en el Cuadro 5.2. El uso continuado de redes de deriva constituye todavía una realidad para muchas flotas en el Mediterráneo.



El redero de deriva tunecino Sadik fue divisado en aguas internacionales de el Mediterráneo central el 20 de mayo de 2007.



El redero de deriva tunecino Ahmed Khalil fue visto en aguas internacionales del Mediterráneo central el 20 de mayo de 2007.



El redero de deriva tunecino El Jazira fue divisado en aguas internacionales del Mediterráneo central el 20 de mayo de 2007.

Tabla 5.2. Rederos de deriva tunecinos observados por el *Rainbow Warrior* operando en el mar Mediterráneo en 2007.

Nombre del buque	Nº Registro Nacional	Fecha	Posición del <i>Rainbow Warrior</i>
Ahmed Khalil		20 de Junio de 2007	34° 23.24 N 12° 55.50 E
Ahmed Helmi		20 de Junio de 2007	34° 23.24 N 12° 55.50 E
Aladin	MO 800	20 de Junio de 2007	34° 23.24 N 12° 55.50 E
El Jazira	MO 818	20 de Junio de 2007	34° 23.24 N 12° 55.50 E
Molka	MO 801	20 de Junio de 2007	34° 23.24 N 12° 55.50 E
Sadik	MO 827	20 de Junio de 2007	34° 23.24 N 12° 55.50 E



El redero de deriva tunecino Aladin fue visto en aguas internacionales del Mediterráneo central el 20 de mayo de 2007.

5.5. ¿TIENEN LAS EMPRESAS ATUNERAS SU PROPIA FLOTA DE AVIONETAS?

Durante el trabajo de documentación que han llevado a cabo los barcos de Greenpeace a lo largo de las dos últimas temporadas de pesca, hemos presenciado con regularidad el uso de aviones de localización para localizar los bancos de atún en los caladeros de atún rojo. Estos vuelos están prohibidos por el nuevo plan de recuperación del atún rojo acordado por la CICAA⁶⁹.

El 14 de junio de 2007, cuando tan sólo había transcurrido un día del nuevo plan de ordenación de la CICAA, Greenpeace presenció y documentó las actividades pesqueras de tres buques cerqueros italianos, el *Ligni Primo*, el *Maria Antonietta* y el *Luca Maria*⁷⁰. Uno de ellos, el *Luca Maria* no está incluido en el registro de la CICAA de buques pesqueros autorizados a pescar atún rojo. La flota italiana estuvo rodeada de aviones de localización durante toda la operación de pesca.

⁶⁹ Art. 18 de la Recomendación [06-05]. "Las PCC adoptarán las medidas necesarias para prohibir el uso de aviones o helicópteros para buscar atún rojo en el área de la Convención". La Recomendación [96-02] ya prohibía el uso de aviones de localización durante el mes de junio antes de que el nuevo plan de ordenación entrara en vigor.

⁷⁰ Los tres buques estaban operando en posición 34° 32',57"N, 013° 43.33'E.



La avioneta I-GEMK, registrada en Italia, operando en el Mediterráneo central durante la temporada de pesca de atún rojo de 2007. Curiosamente, la avioneta muestra dos números de registro diferentes.



La avioneta N6318F, registrada en Estados Unidos, operando en el Mediterráneo central durante la temporada de pesca de atún rojo de 2007.



La avioneta N337SM, registrada en Estados Unidos, operando en el Mediterráneo central durante la temporada de pesca de atún rojo de 2007.



La avioneta N415D, registrada en Estados Unidos, operando en el Mediterráneo central durante la temporada de pesca de atún rojo de 2007.



Los cerqueros italianos Ligny Primo y Luca María sobrevolados por una avioneta el 14 de junio de 2007.

Ese mismo día, Greenpeace identificó a cuatro aviones de localización, tres americanos y uno italiano⁷¹. Un quinto avión de localización fue interceptado el 20 de junio⁷². La actividad de los aviones de localización había sido observada con regularidad desde el comienzo de nuestro trabajo en la región el 16 de mayo de 2007⁷³.

Greenpeace cuenta con pruebas de la utilización del aeropuerto italiano de Lampedusa por una flota de, al menos, 11 avionetas a lo largo del

⁷¹ Los números de registro de los aviones eran N415D, N6318F, N3375M y I-GEMK. Eran Cessna 337 y Partenavias P68, los modelos típicos empleados para localizar bancos de peces.

⁷² El número de registro de este avión americano era N 5441S.

⁷³ El 27 de junio de 2006, un avión localizador de EEUU, con número de registro N415D fue identificado y fotografiado cuando volaba por delante de una pequeña flota de cerqueros italianos.



Los cerqueros italianos Maria Antonietta y Luca María sobrevolados por un avión de localización el 14 de junio de 2007.



El cerquero italiano Maria Antonietta con sus redes de cerco en el agua el 14 de junio de 2007.



El cerquero italiano Ligny Primo con su bote en el agua el 14 de junio de 2007.

mes de junio de 2007. Seis de las avionetas eran italianas, cuatro estaban registradas en Estados Unidos y una era española⁷⁴. La implicación de cinco de ellas en las actividades de observación de atunes ya había sido comprobada por el *Rainbow Warrior* en la región⁷⁵.

⁷⁴ Los números de registro de los aviones eran I-RRPG, I-AGSD, I-FINA, I-EAG, I-GEMK, I-OBSW, N451D, N5441S, N6318F y EC-IFX.

⁷⁵ I-GEMK, N415D, N337SM, N6318F fueron observadas el 14 de junio de 2007. N5441S fue observada el 20 de junio de 2007.

Alto Direzione Circondaria Aeronautica - Palermo Punta Raisi
Ufficio Controllo Traffico di Lampedusa

Numero Registro: I-OBSW Albr. N° _____
 Tipo Registro: _____ Numero Volo: _____
 Peso Max al Decollo (tonni): 2 Identità EPN: OR
 Scadenza Certificato di Navigazione: OR Scadenza Assicurazione: OR
 Scadenza Certificato Acustico: OR Scadenza Lic. Stan. Radio: OR
 Associazione: ASS. PROD. TIRRENO Tipo di volo (jet-cum-pesca): PVT
 Indirizzo Proprietario: SEVERINO - GALLI

Arriva da: <u>LICD</u> Data: <u>14/06/07</u>	Partenza per: <u>LICR</u> Data: <u>14/06/07</u>
PILOTA: _____ CO-PILOTA: _____	PILOTA: _____ CO-PILOTA: _____
Generalità: <u>WURONA</u>	Generalità: <u>INDIPIA</u>
Servizi: <u>COL/20</u>	Servizi: <u>COL/20</u>
Scadenza: <u>OR</u>	Scadenza: <u>OR</u>
Passaporto n°: <u>2</u> Equipaggio n°: <u>1</u>	Passaporto n°: <u>1</u> Equipaggio n°: <u>1</u>

DICHIARO CHE I DATI SOPRAINDICATI SONO ESATTI E VERITIERI
 IL COMANDANTE: [Signature]

Si prega di restituire questa "FOGLIO DI CONTROLLO" all'Ufficio Controllo Traffico prima della partenza.
 Form. 100/07 (DIP. 100/07) - in tutti i casi l'Ufficio Controllo Traffico

Greenpeace ha obtenido evidencias del uso del puerto italiano de Lampedusa, por una flota de al menos 11 avionetas, en junio de 2007. En esta hoja, puede verse que la avioneta italiana IOBSW es propiedad de una asociación productora de atún. A pesar de este claro vínculo, se le permitió volar.

Resulta llamativo que, al menos en el caso de tres avionetas italianas, el propietario registrado parece ser la "Associazione Produttori Tonnieri del Tirreno" (Asociación de Productores de Atunes del Tirreno)⁷⁶. Las autoridades italianas han autorizado a estas avionetas a sobrevolar los caladeros de atún rojo durante la temporada pesquera de 2007, a pesar de su clara vinculación con la industria atunera y de la reciente prohibición sobre el uso de avionetas de reconocimiento en la pesquería.

⁷⁶ I-RRPG, I-AGSD y I-OBSW.

Ala Direzione Circondariale Aeroportuale - Palermo Ponte Reali
Ufficio Controllo Traffico di Lampedusa

Nome/Azienda: IAGSD ABBR. N° _____
Aut. Superiore: _____ Numero Volo: _____

Peso Max al Decollo (max): _____ Idoneità EPR: NO
Max Take-off weight: _____ @ Certified

Scheda Certificato di Navigazione: OK Scheda Ambarascione: OK
Altitudine certifica (m): _____ Instr. max opy

Scheda Certificato Acustico: _____ Scheda Lic. Sinc. Radio: OK
Acoustic certifica (m): _____ Lic. radio max opy

Espresso/Proprietario: AGI. PROD. TUN. S.p.A. Tipo di volo (pre-rem-poc-amb): AGI. PROD. TUN. S.p.A.
Operazione: THROUGH OK LAMPEDUSA Flight type: _____

Arrivo da: <u>PANTELLERIA</u>	Partenza per: <u>PANTELLERIA</u>
Data: <u>25-09-2011</u> ATA: <u>1111</u>	Data: <u>25-09-2011</u> ATD: <u>1111</u>
PILOTA: <u>DE BIASIO</u>	PILOTA: <u>DE MARTINO</u>
CO-PILOTA: _____	CO-PILOTA: _____
Comando: <u>CPL</u>	Comando: <u>ATPL</u>
Numero: <u>1</u>	Numero: <u>1</u>
Scheda: <u>OK</u>	Scheda: <u>OK</u>
Passaporto: _____	Passaporto: _____
Equipaggio n°: <u>1</u>	Equipaggio n°: <u>1</u>

IL COMANDANTE
[Firma]

Si prega di restituire questo "FOGLIO DI CONTROLLO" all'Ufficio Controllo Traffico prima della partenza.

Ala Direzione Circondariale Aeroportuale - Palermo Ponte Reali
Ufficio Controllo Traffico di Lampedusa

Nome/Azienda: IRRPG ABBR. N° _____
Aut. Superiore: _____ Numero Volo: _____

Peso Max al Decollo (max): 2 Idoneità EPR: NO
Max Take-off weight: _____ @ Certified

Scheda Certificato di Navigazione: OK Scheda Ambarascione: OK
Altitudine certifica (m): _____ Instr. max opy

Scheda Certificato Acustico: _____ Scheda Lic. Sinc. Radio: OK
Acoustic certifica (m): _____ Lic. radio max opy

Espresso/Proprietario: AGI. PROD. TUN. S.p.A. Tipo di volo (pre-rem-poc-amb): PVT
Operazione: TURISMO Flight type: _____

Arrivo da: <u>LICD</u>	Partenza per: <u>LICD</u>
Data: <u>25-09-2011</u> ATA: <u>1111</u>	Data: <u>25-09-2011</u> ATD: <u>1111</u>
PILOTA: <u>DE BIASIO</u>	PILOTA: <u>DE MARTINO</u>
CO-PILOTA: _____	CO-PILOTA: _____
Comando: <u>CPL</u>	Comando: <u>ATPL</u>
Numero: <u>1</u>	Numero: <u>1</u>
Scheda: <u>OK</u>	Scheda: <u>OK</u>
Passaporto: _____	Passaporto: _____
Equipaggio n°: <u>1</u>	Equipaggio n°: <u>1</u>

IL COMANDANTE
[Firma]

Si prega di restituire questo "FOGLIO DI CONTROLLO" all'Ufficio Controllo Traffico prima della partenza.

Greenpeace ha obtenido evidencias del uso del aeropuerto italiano de Lampedusa, por una flota de al menos 11 avionetas en junio de 2007. En esta hoja puede verse que las avionetas italianas IAGSD y IRRPG son propiedad de una asociación productora de atún. A pesar de este claro vínculo, se les permitió volar:

Greenpeace cree que deben llevarse a cabo más investigaciones para identificar a los buques que pertenecen a esta asociación de productores de atún, así como para averiguar cuánto atún han capturado estos barcos y con qué granjas de atún están faenando. Las capturas y la producción derivada del proceso de engorde deberían ser consideradas pesca INDNR y, por lo tanto, su comercialización tendría que estar prohibida.

5.6. ¿QUIÉN REGULA LOS TRANSBORDOS?

El año pasado, la CICA A aprobó la Recomendación [06-11] sobre el establecimiento de un programa para el transbordo, que prohibía los transbordos en el mar, con la excepción de los palangreros de gran escala, que están autorizados a transbordar sus capturas en el mar siempre y

cuando se cumplan una serie de requisitos⁷⁷. Las actividades de transbordo son consideradas una de las principales formas en las que se realiza el blanqueo de las capturas INDNR. Sin embargo, esta recomendación —en realidad el nuevo plan de recuperación del atún rojo en su conjunto— no

⁷⁷ Desde el 13 de junio de 2007, la Recomendación [06-11] de la CICA A exige que "Salvo en las especiales condiciones señaladas más arriba en la Sección 2 para las operaciones de transbordo en el mar, todas las operaciones de transbordo de túnidos y especies afines de la Convención de la CICA A deben realizarse en puerto". Las condiciones especiales de la sección 2 se refieren sólo a palangreros a gran escala, así que la recomendación prohíbe efectivamente que los cerqueros realicen transbordos en mar abierto.



El cerquero italiano Vergine del Rosario al lado del buque frigorífico panameño Daniela el 11 de junio de 2007.



El cerquero italiano Vergine del Rosario transbordando atún rojo al buque frigorífico panameño Daniela el 11 de junio de 2007.



El buque frigorífico panameño Graciela se aproxima al Vergine del Rosario y al Daniela el 11 de junio de 2007. Ambos, el Daniela y el Graciela son operados por la empresa atunera española Grupo Ricardo Fuentes.



Activistas de Greenpeace se aproximan al buque frigorífico Daniela el 20 de junio de 2007. Como puede verse en la fotografía, tiene sus defensas Yokohama desplegadas a estribor, como si otro barco fuera a colocarse a su lado.

entró en vigor hasta el 13 de junio de 2007, esto es, 17 días antes de que el grueso de la temporada de pesca llegase a su fin. Greenpeace documentó actividades de transbordo en alta mar tan sólo unos minutos antes de que entrase en vigor la prohibición. La presencia constante de buques frigoríficos en el caladero fue verificada a continuación, incluso tras la entrada en vigor de la prohibición de los transbordos en mar abierto.

El 11 de junio de 2007, Greenpeace reunió pruebas fotográficas que daban testimonio del transbordo de atún rojo entre el buque de pesca italiano *Vergine del Rosario* y el carguero frigorífico *Daniela*, con bandera panameña⁷⁸. A lo largo de la tarde del 12 de junio de 2007, Greenpeace documentó también al buque francés *Jean Marie Christian VI* mientras capturaba atún rojo para transbordarlo posteriormente al buque frigorífico de bandera panameña *Astraea 102*, hacia las 22:30 de ese mismo día⁷⁹. El transbordo finalizó tan sólo cinco minutos antes de la medianoche, cuando los transbordos en alta mar eran ya ilegales de acuerdo con el nuevo plan de ordenación. Además, parte de las capturas que se transbordaron estaban claramente por debajo del tamaño mínimo de 30 kg establecido para el atún rojo en la reunión de la CICA A de 2006⁸⁰.

⁷⁸ El transbordo tuvo lugar a las 12:40 en posición 34° 26.15N, 013°47.51 E.

⁷⁹ El *Astraea 102* es un carguero refrigerador con bandera de Panamá y, de acuerdo con el registro de la CICA A, Japón es el estado responsable de declarar sus capturas. El buque refrigerador está siendo operado por la empresa japonesa Kanemoto Co. Ltd. El transbordo se produjo en posición 34° 06.77 N, 014° 15.18 E.

⁸⁰ Aunque esta resolución fue adoptada en la última reunión de la CICA A, el 11 de junio de 2007 el Consejo Europeo de Ministros retrasó la adopción de este nuevo tamaño mínimo de descarga hasta el 30 de junio, lo cual significa que se permitió que las flotas europeas de buques cerqueros continuaran pescando juveniles de hasta 10 kgs durante la estación de pesca de 2007.



El cerquero francés Jean Marie Christian VI y III pescando juntos el 12 de junio de 2007.

Desde el 18 hasta el 20 de junio de 2007, cuando la Recomendación [06-11] estaba ya en vigor, Greenpeace observó de nuevo al *Daniela* en los caladeros situados al sudoeste de Malta⁸¹. El 20 de junio de 2007, activistas de Greenpeace subieron a bordo del buque y hablaron con su capitán, quien se negó a dar cualquier información sobre las actividades que realizaba el buque en la zona. El buque frigorífico tenía sus defensas Yokohama desplegadas a estribor, como las encontraríamos si un barco fuera a colocarse a su lado. Obviamente, ningún observador viajaba a bordo del carguero frigorífico⁸².

La presencia del *Daniela* indica que los buques frigoríficos siguieron operando después de la entrada en vigor de la prohibición de los transbordos en mar abierto. El *Daniela* pertenece a la empresa atunera española Grupo Fuentes. Greenpeace sostiene que la Secretaría de la

⁸¹ La posición en el momento del avistamiento era 35° 27.01 N, 013°34.4'E.

⁸² Como lo establece el párrafo 15 de la Recomendación [06-11].



El Astraea 102 entrando al Puerto de La Valeta, Malta, el 26 de noviembre de 2005.



El cerquero francés Jean Marie Christian VI transbordando atún rojo al buque frigorífico panameño Astraea 102, en la noche del 12 de junio de 2007, unos pocos minutos después de la entrada en vigor de la Recomendación [06-05].

CICAA debería poder verificar si el *Daniela* tenía o no observadores a bordo y si los transbordos producidos entre el *Vergine del Rosario* y el *Daniela* y entre el *Jean Marie Christian VI* y el *Astraea 102* han sido o no declarados en plazo ante la Comisión, tal y como establece la reglamentación de la CICAA.

5.7. ¿A DÓNDE REMOLCAN ESTE ATÚN?

En el transcurso de la temporada de pesca de atún rojo de 2007, Greenpeace fue testigo de una auténtica armada de remolcadores, buques de apoyo, expalangereros y arrastreros que apoyaban las activida-



Remolque de una jaula de atún desde caladeros libios hasta una granja en Sicilia.



des de las granjas de engorde de atún rojo (véanse detalles en el cuadro 5.3). Por ejemplo, Greenpeace encontró arrastreros de profundidad de Malta, España y Túnez arrastrando jaulas de atún en los caladeros y participando en operaciones de transferencia de atún.

La Recomendación de la CICAA [05-04] para enmendar la Recomendación sobre cría de atún rojo [Rec. 04-06] requiere a todos los buques pesqueros que participan en operaciones de transbordo de atún rojo que estén debidamente registrados en un registro especial de la CICAA y que cuenten con un mecanismo de seguimiento por satélite (VMS) a bordo. Presumiblemente, los estados de pabellón de estos



El Slebech, un palangrero abanderado en Sierra Leona, en el Puerto de La Valeta, Malta.



El Slebech, un palangrero abanderado en Sierra Leona, remolcando dos jaulas a unas 60 millas del sur de Malta, el 17 de junio de 2007. ¿Está siguiendo el gobierno de Sierra Leona las operaciones de este buque?

buques podrán clarificar si los barcos llevaban efectivamente un sistema VMS a bordo o no, y si han hecho seguimiento de las actividades de pesca de atún que los buques han realizado a lo largo de este año.

Por ejemplo, durante la tarde del 17 de junio de 2007, el *Rainbow Warrior* se encontró con el *Slebech*, un palangrero exirlandés, reabanderado en Sierra Leona en 2006 y que pertenece actualmente a la empresa chipriota Redcastle Shipping Ltd. En esta ocasión, el buque iba remolcando hacia el sur dos jaulas de atún, a unas 60 millas de Malta. ¿Se ocupa la administración pesquera de Sierra Leona de seguir a este buque y de garantizar que las operaciones de transbordo en las que participa son puntualmente comunicadas, que declara con precisión la cantidad de atún que remolca y que las instalaciones de la granja a donde transporta el atún han sido también debidamente declaradas?



Un arrastrero de profundidad tunecino arrastrando una jaula de transporte en los caladeros del sur de Malta durante la temporada de pesca de atún rojo de 2007.



El arrastrero español Puig Campana estuvo remolcando jaulas de atún en el Mediterráneo central durante la temporada de pesca de atún rojo de 2007.

5.8. EL AL DAFNIA: ¿BUQUE FRIGORÍFICO O PALANGRERO?

El 4 de septiembre de 2007, el buque de pabellón libio *Al Dafnia*⁸³ llegó al Puerto de La Valeta a las 11:45. El buque atracó en Magazine Wharf y, casi inmediatamente, empezó a descargar 96 t de atún rojo congelado, 60 t que había pescado el propio *Al Dafnia*, y 36 t que había pescado el *Lebdah*⁸⁴, también con bandera libia.

⁸³ ICCAT Register: AT000LIB00008, etc.

⁸⁴ ICCAT Register: AT000LIB00007, etc.



La bodega del *Al Dafnia* como se fotografió en el Puerto de La Valeta, Malta, el 4 de septiembre de 2007.



Atún siendo descargado desde el *Al Dafnia* en el Puerto de La Valeta, el 4 de septiembre de 2007.

La Recomendación [06-05] establece que “la pesca del atún rojo estará prohibida en el Atlántico oriental y en el Mediterráneo para los buques de palangre pelágico a gran escala de más de 24 metros durante el periodo comprendido entre el 1 de junio y el 31 de diciembre”. El hecho de que este carguero tardase más de tres meses en descargar su mercancía desde el fin de la temporada pesquera para los palangreros en el Mediterráneo (que termina el 1 de junio), así como el color de la carne del atún rojo congelado⁸⁵, hacen que sea muy improbable que este pescado fuera capturado durante la temporada de pesca.

⁸⁵ De acuerdo con fuentes consultadas por ATRT, el color de la carne indica la reciente congelación.



El palangrero libio Al Dafnia entrando en el Puerto de La Valeta, el 4 de septiembre de 2007 para descargar 96 t de atún rojo.

Destacamos con preocupación que no es posible poner en práctica estas recomendaciones si se permite que los palangreros transiten por el Mediterráneo hasta tan entrado el año. Sin embargo, parece que otras disposiciones de la Recomendación [06-05] tampoco han sido respetadas. Por ejemplo, la que establece que los pesqueros de atún rojo deberían inscribirse en un registro especial de buques autorizados. De acuerdo con la información de que disponemos, el *Al Dafnia* y el *Lebda* no figuraban en tal registro según las versiones del 2 y del 6 de julio de 2007⁸⁶. Por lo que sabemos, no fue hasta el 18 de julio que estos dos buques fueron añadidos a la lista: esto es, una vez que la temporada de pesca de atún rojo del año 2007 había terminado para los palangreros de gran escala.

⁸⁶ El párrafo 30 de la Recomendación de la CICAA [06-05] establece que "La Comisión establecerá y mantendrá un registro de la CICAA de todos los buques pesqueros autorizados a pescar activamente atún rojo en el Atlántico oriental y en el mar Mediterráneo. Para los propósitos de esta recomendación se estima que los buques de pesca que no figuren en el registro no están autorizados a pescar, tener a bordo, transbordar, transportar, transferir o descargar atún rojo en el Atlántico oriental y en el mar Mediterráneo.

Todo lo anterior parece indicar que los dos buques pescaron el atún ilegalmente: antes del 1 de junio, cuando los buques no estaban autorizados por la CICAA para pescar atún; entre el 1 de junio y el 18 de julio, cuando no estaban registrados para pescar y, en cualquier caso, la temporada había terminado y después del 18 de julio cuando ya estaban registrados pero pescar era ilegal porque la temporada ya había concluido.

Según la información facilitada por ATRT, creemos que se produjo un trasbordo de atún rojo desde el *Lebda* hasta el *Al Dafnia* en el puerto de Trípoli, Libia. Trípoli no es, sin embargo uno de los puertos en los que la CICAA ha autorizado que se realicen trasbordos de atún⁸⁷ y el

⁸⁷ El párrafo 35 de la Recomendación de la CICAA [06-05] establece que "los buques autorizados sólo podrán transbordar las capturas de atún rojo en los puertos designados. Para ello, cada PCC designará puertos en los que esté autorizado el transbordo de atún y comunicará una lista de estos puertos a la Secretaría de la CICAA antes de junio de 2007". La lista de puertos designados puede consultarse en la red en: <http://iccat.es/Port.asp>

Al Dafnia ni siquiera figura en el registro de la CICA A de buques autorizados a recibir estos transbordos de atún⁸⁸.

En este sentido, nos resulta difícil entender cómo los representantes del Ministerio de Asuntos Rurales y de Medio Ambiente de Malta fueron capaces de declarar que éste "había llevado a cabo su propia investigación sobre el asunto y comprobado que el desembarco había sido parte de un transbordo de atún perfectamente legal. Los dos buques implicados en el transbordo estaban, de hecho, en posesión de certificados originales de

*transbordo de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICA A), emitidos por un oficial libio autorizado. Los certificados fueron emitidos también antes de que la estación fuera clausurada. El Gobierno se ha puesto en contacto tanto con la Comisión Europea como con la CICA A para aclarar la cuestión pero, por lo que respecta a las autoridades maltesas, el transbordo está aclarado.*⁸⁹"

A pesar de que Greenpeace pidió a las autoridades maltesas que tomaran medidas contra el *Al Dafnia*, el buque zarpó de La Valeta



© Courtesy by ATRV, S.L.

El palangrero libio *Al Dafnia* en el Puerto de La Valeta, Malta, el 5 de septiembre de 2007. Las manchas negras en su casco corresponden a las marcas dejadas por las defensas Yokohama, parece que hay claras evidencias de que este barco ha participado en un transbordo recientemente.

⁸⁸ Véase <http://www.iccat.es/Vesselscar.asp>

⁸⁹ Fuente: The Independent, Malta, 7 de septiembre de 2007.



El palangrero libio *Alfajr Almunir*, fue visto en Las Palmas el 11 de marzo de 2007.

rumbo al puerto libio de Khoms el 8 de septiembre de 2007 a las 06:53.

5.9. ¿DÓNDO ESTÁ DESCARGANDO EL ALFAJR ALMUNIR?

Greenpeace ha estudiado con interés los datos presentados por el Gobierno de Japón acerca de los buques pesqueros que operan en contravención de las medidas de conservación de la CICAA⁹⁰. Entre estos buques, que se han propuesto para ser incluidos en la lista negra de la CICAA, figura el palangrero libio *Alfajr Almunir*, que fue avistado por un patrullero japonés en los caladeros occidentales de atún rojo. El Gobierno libio envió información a la Secretaría de la CICAA recientemente⁹¹ explicando que el *Alfajr Almunir* no estaba pescando cuando fue visto, aunque según las pruebas fotográficas facilitadas por Japón, parece evidente que el buque tenía su palangre en el agua en el momento de ser avistado.

Según nuestros datos, la primera vez que el *Alfajr Almunir* entró en un puerto después del 22 de enero de 2007 (fecha del avistamiento comunicado por Japón) fue el 11 de marzo de 2007, cuando el buque llegó

al puerto de las Palmas. Es obvio que el *Alfajr Almunir* debe de haber estado pescando entre la fecha del avistamiento y el 11 de marzo tomando en cuenta que se trata de un intervalo de casi dos meses.

Según los datos de que disponemos, parece que el *Alfajr Almunir* entró en el puerto vacío y que no se produjo ninguna descarga ni transbordo durante el tiempo que el palangrero libio permaneció en Las Palmas. Este extremo puede ser presumiblemente confirmado por la autoridad portuaria en Las Palmas, que habría registrado cualquier descarga o transbordo. El *Alfajr Almunir* regresó a Las Palmas el 12 de abril de 2007. De nuevo, según nuestros datos, el barco se marchó sin haber descargado ni transbordado mercancía ninguna. Por todo ello, suponemos que el buque libio tuvo que transbordar su mercancía en alta mar, antes de llegar a puerto.

Si este fuera el caso, la CICAA debería tener un registro del transbordo. El párrafo 13 de la Recomendación [06-11] sobre el establecimiento de un programa para el transbordo, establece que "el capitán del buque receptor completará y transmitirá la declaración de transbordo de la CICAA a la Secretaría de la CICAA [...] dentro de las 24 horas siguientes a la finalización del transbordo." La Secretaría de la CICAA debería estar en disposición de aclarar si algún buque carguero le ha comunicado un transbordo desde el *Alfajr Almunir*.

⁹⁰ Véase Circular ICCAT 1421/07 en el borrador de listado de buques ilegales de 2007.

⁹¹ Véase Circular ICCAT 1567/07.

6. CONCLUSIONES



Documentando barcos atuneros en 2006. Tripulación de Greenpeace desde el Esperanza entrevistando al capitán del cerquero francés Jean Marie Christian III durante el verano de 2006.

El nivel actual de pesca INDNR en el área gestionada por la CICA A es motivo de gran preocupación. Resulta cuanto menos desalentador, teniendo en cuenta que en otro tiempo la CICA A estuvo en la primera línea de la lucha contra la pesca INDNR. Fue, por ejemplo, una de las primeras ORP en adoptar medidas comerciales no discriminatorias contra los países que estuvieran actuando en detrimento de los esfuerzos regionales de conservación. A lo largo de los últimos años, sin embargo, se ha puesto de manifiesto que las operaciones ilegales están aún sumamente extendidas y que las partes contratantes de la CICA A no están respondiendo al problema de forma adecuada.

Las pesquerías de patudo y de atún rojo se convertirán en casos de estudio sobre cómo una ORP ha sido incapaz tanto de adoptar medidas de ordenación de los stocks de peces acordes con el conocimiento científico disponible, como de garantizar el cumplimiento de las normas aprobadas a nivel internacional.

La sección 2 de este informe subrayaba algunos de los problemas vinculados a la medición de la sobrecapacidad en las pesquerías de la CICA A, incluyendo la existencia de lagunas de información del registro de sus buques de pesca. Asimismo, exponía el hecho de que este registro no refleja con precisión el número de embarcaciones que operan en el área de la Convención y presentaba ejemplos de prácticas de reabandeamiento por parte de buques que están inscritos en el registro de la

CICA A, incluso hacia el pabellón de estados que menoscaban los esfuerzos de conservación de la CICA A. En este sentido, destacaba que las lagunas que existen en el registro actual dificultan el seguimiento de los cambios de bandera. Es preciso que las partes contratantes de la CICA A cumplan con su obligación de mantener un registro de buques de pesca actualizado y preciso.

Las partes contratantes de la CICA A deben reconocer que el exceso de capacidad pesquera conduce a la sobrepesca y al incremento de la pesca INDNR. La eliminación del exceso de capacidad constituye un elemento esencial, si no un requisito previo, del éxito en la lucha contra la pesca INDNR. En este sentido, es preciso clarificar los niveles actuales de capacidad en las distintas pesquerías de la CICA A.

– Los países miembros de la CICA A deben adoptar urgentemente un acuerdo de obligado cumplimiento para eliminar la sobrecapacidad en las pesquerías de atún que gestionan, según criterios de pesca sostenible.

– Las partes contratantes deben ordenar a la Secretaría de la CICA A la creación de un registro exhaustivo de buques de pesca, incluidos los barcos frigoríficos, que cuente con información disponible sobre la propiedad efectiva y un único sistema de identificación de los buques, en la línea del esquema del número de identificación de embarcaciones de la

OMI adoptado por el Convenio SOLAS. Greenpeace recomienda que el sistema incluya información sobre el historial de cumplimiento (o incumplimiento) del buque respecto a las regulaciones pesqueras, el/los nombre/s y bandera/s previo/s, el/los anterior/es propietario/s y el/los propietario/s efectivo/s. La presentación de toda esta información debería ser obligatoria para la concesión de la correspondiente licencia de pesca de especies objetivo gestionadas por la Comisión.

– Se debe instar a los estados del pabellón a que reformen sus legislaciones nacionales para exigir que, antes de abanderar un barco, obtengan información del anterior estado del pabellón así como de las ORP a fin de garantizar que el buque, sus propietarios y armadores no han contravenido ninguna reglamentación nacional ni internacional.

La **sección 3** examinaba las actividades realizadas en el área de la Convención de la CICAA por palangreros no registrados. Muchos de los buques mencionados en esta sección han pescado túnidos y especies afines en el pasado; sin embargo, el hecho de que no descarguen habitualmente las capturas de atún en los puertos del área de la Convención dificulta enormemente que los estados ribereños tomen medidas contra ellos. Estos buques aún dependen de las instalaciones portuarias para realizar reparaciones y proveerse de combustible y otros suministros.

– Las regulaciones de control de puertos deben extremarse para permitir controles más estrictos por las partes contratantes de la CICAA. Las acciones deberían incluir, aunque no limitarse, a la adopción de normas de obligado cumplimiento en la línea del Plan de Control de Puertos de la FAO. Asimismo, es preciso contar con más medios de inspección; las inspecciones deberían dar prioridad a los buques que enarbolan el pabellón de estados que no son partes contratantes ni cooperantes o a aquellos sospechosos de haber participado en operaciones de pesca INDNR.

– Debe revertirse la carga de la prueba de modo que estos buques tengan que probar que el pescado que transportan ha sido legalmente capturado. Debe rechazarse el uso del puerto para descargar, transbordar, repostar y reabastecerse cuando existan indicios claros para creer que un buque de pesca ha participado en o ha apoyado la pesca INDNR en las aguas fuera de los límites de su jurisdicción.

– Todos los buques de pesca y de apoyo que entren en un puerto deben estar marcados según las especificaciones de la FAO sobre identificación de barcos.

El blanqueo masivo de capturas INDNR en el área de la Convención de la CICAA es un fenómeno ampliamente reconocido. La **sección 4** de este informe señalaba dos casos en los cuales los datos sobre comercialización y las capturas declaradas indican que podría haberse declarado

menos de lo que realmente se había pescado. En particular, el papel que desempeñan los buques frigoríficos y los transbordos en el blanqueo de las capturas de atún está ampliamente reconocido aunque no cuantificado. Este vacío en relación a los transbordos en el mar debe ser inmediatamente cubierto para que la lucha contra la pesca INDNR tenga éxito. La **sección 5** presentaba casos de prácticas INDNR en las pesquerías de atún rojo denunciadas por Greenpeace a lo largo de los últimos dos años.

– Todos los buques pesqueros industriales en el área de la Convención de la CICAA deben equiparse con un sistema de seguimiento de buques no manipulable (VMS). La CICAA debe aprobar una recomendación según la cual este sistema esté coordinado por un departamento central de seguimiento, control y cumplimiento en la CICAA que tuviera acceso a esta información en tiempo real. Este departamento de cumplimiento se financiaría por medio de las cuotas de las partes contratantes en función del número de buques autorizados a realizar actividades extractivas en alta mar. El departamento debería coordinarse con otras ORP.

– La CICAA debería ilegalizar inmediatamente los transbordos en el mar, sin excepciones. Los transbordos deberían permitirse solamente en los puertos específicamente designados a este fin, informando en tiempo real a la Secretaría. Los requisitos del VSM deberían ser también obligatorios para los buques frigoríficos y buques de apoyo que transporten túnidos y especies afines.

– La CICAA precisa crear un cuerpo de observadores independientes. Así, debería elaborarse un plan regional de observadores internacionales, empezando con un 100% de cobertura de observadores en los buques cargueros frigoríficos. Todos los buques industriales autorizados a pescar en el área de la Convención de la CICAA deben ser instados a llevar a bordo un observador internacional independiente que informe directamente a la Comisión.

La aplicación estricta de la actual normativa de la CICAA es igualmente importante. No deberían hacerse excepciones a la legislación vigente y las normas sobre penalizaciones por el exceso de capturas de las partes contratantes en años anteriores deben ser aplicadas.

El Comité de Cumplimiento y el Grupo Permanente de Trabajo de la CICAA deben encargarse de identificar aquellos países que han superado sus cuotas en las pesquerías de atún rojo y de patudo con el objetivo de deducir esta sobrepesca de futuras asignaciones de cuota. Los países responsables de la sobrepesca deben ser penalizados ya que, de otro modo, la CICAA estará enviando una señal extremadamente negativa, de debilidad y de falta de convicción a los armadores sin escrúpulos de estas pesquerías.





© Greenpeace/Care

BOTÍN PIRATA: El fracaso de la CICA A en la lucha contra la pesca ilegal

Greenpeace es una organización internacional e independiente que actúa para cambiar actitudes y comportamientos, para proteger y conservar el medioambiente y para promover la paz.

Greenpeace España. C/ San Bernardo, 107, 1º. 28015 Madrid, España
Tlf. +34914441400 Fax. +34914471598 www.greenpeace.es

Impreso en papel reciclado post consumo 100% y libre de cloro



GREENPEACE