

**Estudios de casos de barcos implicados en  
Pesca Ilegal, No Declarada y no Reglamentada N° 1**

# **La vergüenza secreta del Anuva**

**Marzo 2005**



**GREENPEACE**

## Introducción

Una de las principales amenazas a la que hace frente la biodiversidad en alta mar es el impacto de la *Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada* (INDNR). Parte de las actividades pesqueras más destructivas en aguas internacionales corresponde a actividades que no están reguladas, no es declarada y tiene importantes consecuencias sobre la biodiversidad en aguas internacionales. Así pues, eliminar la pesca INDNR no es tan sólo una cuestión de gestión pesquera, sino que requiere la atención de distintas agencias y acuerdos internacionales de gran relevancia que tienen la obligación de gestionar y proteger la diversidad biológica en aguas internacionales.

En octubre de 2004 el buque de Greenpeace **MV Esperanza** navegó por el Atlántico Nordeste para llamar la atención internacional sobre la destrucción causada a los ecosistemas en aguas profundas por el arrastre de fondo en aguas internacionales. El arrastre de fondo ha sido identificado por los científicos como la actividad más destructiva que actualmente afecta a los ecosistemas profundos. Algunas zonas particulares en aguas profundas, como los montes submarinos, son el soporte de especies muy longevas y de crecimiento lento que son particularmente sensibles a las perturbaciones. Los peces que habitan estos ecosistemas pueden vivir hasta 150 años y las estructuras de coral pueden alcanzar varios miles de años de edad. Una sola pasada con un arte de arrastre sobre un hábitat tan vulnerable puede no sólo destruir estas estructuras de coral, sino que también puede alterar la topografía en una forma que haga imposible su recuperación posterior. Precisamente porque muchas de estas criaturas -algunas de las cuales no han sido todavía descubiertas- sólo se dan en montes submarinos concretos, pueden ser llevadas a la extinción antes incluso de que hayan sido identificadas.

El **Esperanza** documentó las actividades de arrastre en aguas internacionales de los buques que se encontró a su paso. Uno de estos buques era el arrastrero de bandera lituana **Anuva**.

Proporcionamos el historial de propietarios, banderas y pesca del **Anuva** al grupo de trabajo sobre aguas internacionales de la OCDE como un ejemplo de pesca no regulada en aguas internacionales. Esperamos que el ejemplo de las actividades de este buque invite a los políticos a actuar para prevenir la destrucción de la biodiversidad en alta mar por otros muchos buques como éste.

## Los primeros años

El 9 de marzo de 1963 en Scheveningen, Holanda, fue botado el arrastrero **VL73 Eilly** (hoy llamado **Anuva**). Era el primero de una serie de 5 arrastreros. Fue encargado y construido por la compañía pesquera W. Kwakkelstein, con base en Vlaardingen, en Holanda. En 1979 la compañía se deshizo del buque como resultado de la reducción subvencionada de la flota pesquera holandesa.

En 1980 su propiedad pasó a la compañía registrada en Panamá *Harford Shipping SA* y fue reabanderado en Panamá. La información sobre las actividades del buque entre 1980 y

1987 son muy escasas. La información de Lloyds sobre el buque para este periodo es inconsistente. Sin embargo, el 1 de enero de 1987 el arrastrero fue registrado como operado por Julián Álvarez González, una compañía registrada en Vigo, España. El 30 de marzo del mismo año el **Elly** zarpó de Ijmuiden en Holanda.

El **Anuva** está actualmente clasificado por Germanischer Lloyd. Su historial muestra que ha tenido dos grandes reconversiones: una en 1980 y otra en 1988. De hecho su superestructura es distinta, con el puente movido hacia adelante, una nueva cubierta superior y nuevos elementos en la popa.

## Propietarios, Banderas y Operadores del Anuva

La propiedad, bandera, nombre y operador del **Anuva** ha cambiado en numerosas ocasiones desde 1963 (ver la tabla inferior). El único factor consistente parece ser que después de que el buque fuera vendido en Holanda, todos sus operadores han tenido base en el puerto de Vigo y ha portado bandera de países reconocidos como *banderas de conveniencia*.

Año	Nombre	Bandera	Propietario	Operador
1963	VL74 Elly	Holanda	Visserij Mij. W. Kwakkelstein	Visserij Mij. W. Kwakkelstein
1980	Elly	Panamá	Harford Shipping, Panamá	Julian Álvarez González, España
1993	Albri II	Belize	Blue Tide Corp. Belize	Blue Tide S.L., España
1995	Albri II	Desconocida	Blue Tide Corp. Belize	Blue Tide S.L., España
1997	High Sierra	Desconocida	Blue Tide Corp. Belize	Blue Tide S.L., España
1998	High Sierra	Sierra Leona	Blue Tide Corp. Belize	Blue Tide S.L., España
1999	High Sierra	Sierra Leona	Blue Tide Corp. Belize	Pesquera Albri SA, España
1999	Albri II	Belize	Blue Tide Corp. Belize	Pesquera Albri SA, España
2000	Albri II	Sierra Leona	Blue Tide Corp. Belize	Pesquera Albri SA, España
2000	Anuva	Lituania	Blue Tide Corp. Belize	Pesquera Albri SA, España
2001	Anuva	Lituania	"JSC" Anuva, Lituania	Pesquera Albri SA, España

## Área de Operaciones

Aunque no podemos afirmarlo con total seguridad parece que el buque siempre ha trabajado en el Atlántico Norte y en el Mar del Norte. Mientras el barco era propiedad holandesa operó probablemente en el Mar del Norte, pero la conversión sufrida parece indicar que fue adaptado para faenar en zonas más profundas y el clima más duro del Atlántico.

El 28 de abril de 1995 el **Albri II** fue des-registrado de Belize tras la presión de las autoridades de Canadá. El buque era sospechoso de pescar ilegalmente fletán negro en el área de regulación de la Organización de Pesca del Atlántico Norte (NAFO). No sabemos bajo que bandera operaba entre 1995 y 1999, pero según Lloyd's, en 1999 fue abanderado en Sierra Leona, si bien ya había sido observado un año antes portando la bandera de este

país.

Entre enero y abril de 1999, tanto el “**High Sierra**” como el “**Albri II**”, de hecho el mismo barco, fueron observados en el área de regulación de NAFO nuevamente portando bandera de Belize. NAFO llamó la atención sobre el hecho de que estos barcos cambian a menudo de bandera y se re-registran entre varios países como Belize, Honduras y Santo Tomé y Príncipe.

NAFO, en su informe a la FAO de 6 de mayo de 1999, afirma que como un resultado práctico de sus intentos para detener la pesca INDNR, el buque “**Albri II**” de Belize fue identificado en el puerto de Torshavn, en las Islas Faeroe (12 de febrero de 1999) por la Unidad de Inspección de Faeroe, y se prohibió la descarga de sus productos pesqueros.

Durante 1998 y 1999, NAFO inició gestiones diplomáticas en relación a este barco con Honduras y Panamá (por parte de Canadá); Belize (por parte de Estados Unidos); y con Sierra Leona (conjuntamente por Canadá y Estados Unidos). Además, Canadá informó del desarrollo de una carta formal canadiense a Santo Tomé y Príncipe.

En 2001, la Convención de Pesca para el Atlántico Nordeste (NEAFC) comenzó a identificar buques INDNR en su área de competencia después de que se hiciera evidente que había buques que se movían entre las áreas NAFO y NEAFC. La actividad de NEAFC sobre buques INDNR es limitada, ya que sólo se centra en aquellos barcos que están abanderados en Partes No Contratantes (PNC) de la Convención. Como las PNCs no están cubiertas por la Convención NEAFC, sus actividades son “no reguladas”.

El **Anuva** fue observado como **Albri II**, pescando en el área NEAFC en agosto de 1999. Fue identificado como “sin bandera” después de una búsqueda que incluyó Belize, Sierra Leona y Honduras sin encontrar datos en sus registros.

El **Anuva** fue observado pescando con arrastre de fondo en aguas internacionales del Atlántico nordeste a principios de noviembre de 2004 por el buque de Greenpeace **Esperanza**. Los fotógrafos de Greenpeace documentaron asimismo el contenido de las redes del **Anuva**, que incluían trozos de coral. En ese momento el Departamento de Pesca noruego confirmó que el buque había sido incluido en su lista negra tras haberlo observado en la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de este país.

Ciertamente, el **Anuva** no es el único buque de este tipo que está llevando a cabo pesca de arrastre de fondo en el área NEAFC. Entre 1999 y 2003, se realizaron 66 avistamientos de buques de Partes No Contratantes pescando en el área NEAFC. La bandera de estos buques era: Belize, Chipre, Estonia, Honduras, Japón, Lituania, Latvia, Sierra Leona, San Vicente y Granadinas, Santo Tomé y Príncipe, Togo y Dominica.

El registro de buques de Dominica fue establecido en el año 2000 y parece ofrecer una nueva oportunidad para buques INDNR. Siete de sus buques están operando con arrastre de fondo en el Atlántico nordeste. Todos ellos son buques ex-rusos que primero fueron reabanderados a Belize y después a Dominica en 2003.

Durante los primeros 6 meses de 2004, 12 buques de PNCs fueron observados en el área NEAFC. Siete de estos eran de Dominica, uno de Belize, tres de Panamá y uno de Togo. La mayoría de estos buques fueron observados al suroeste de Islandia y figuran actualmente en

la lista NEAFC de buques INDNR (*NEAFC IUU List A-2004*).

Uno de estos buques era el **Sunny Lisa**, un barco de transporte refrigerado registrado en Belize, que fue observado por las autoridades suecas transbordando en alta mar el 9 de junio de 2004. Había zarpado desde Eemshaven en Holanda en septiembre de 2004 y regresó al mismo puerto el 8 de noviembre de 2004 sin haber entrado en ningún otro puerto. En otros periodos de 2004 también entró en puertos de Rusia, Canadá, Islas Canarias y África Occidental. Greenpeace cree que este buque podría estar dando servicio a operaciones de pesca ilegal en el Atlántico Norte. Este buque está operado por la compañía Sunpian con base en Panamá. Previamente estuvo abanderado en Chipre y Lituania.

## Recomendaciones

El **Anuva** proporciona el caso de un barco con un pasado bien conocido que ha sido observado recientemente portando la bandera de un Estado miembro de la Unión Europea, operado por una compañía con base en otro Estado miembro de la UE, y pescando en las aguas de una Organización Regional de Pesca de la que la UE es miembro. Es de la incumbencia de la UE el hacer frente a las acciones de este buque en base a sus obligaciones internacionales, acuerdos regionales y a la legislación nacional de al menos uno de los estados miembros relacionados con este buque.

Además, Greenpeace mantiene que entre las medidas que deben ser adoptadas para luchar de forma efectiva contra la pesca INDNR, la comunidad internacional debe:

- Establecer una autoridad central de seguimiento, control y cumplimiento para todos los buques que operan en aguas internacionales. Tal autoridad central podría ser financiada por los Estados, con una cantidad determinada por el número de buques de cada Estado autorizados a llevar a cabo actividades extractivas en aguas internacionales. Tal sistema podría ser aplicado en áreas regionales específicas. En áreas nacionales, el cumplimiento y seguimiento podría ser financiado con cuotas pagadas por los buques que tienen licencia para pescar en estas aguas. Esto haría que estos buques no “hicieran la vista gorda” con respecto a los buques INDNR, ya que les estarían costando dinero.
- Requerir sistemas de seguimiento vía satélite (VMS) centralizados para todos los buques con licencia para pescar en aguas internacionales, con el fin de permitir a los Estados distinguir entre buques pescando en alta mar de aquellos que pescan en la ZEE. Un sistema de este tipo debería ser operado por la autoridad central de seguimiento (ver más arriba) e informar a todos los Estados y organizaciones regionales relevantes sobre las infracciones cometidas por cualquiera de los buques en el sistema, así como permitir a cualquier Estado que forma parte del sistema tomar acciones contra estos barcos en sus jurisdicciones respectivas.
- Denegar autorización para pescar a los buques (y a sus propietarios/operadores) que incumplan las medidas de conservación en aguas internacionales o en acuerdos regionales. Esta denegación será de aplicación a cualquier método y especie, en aguas internacionales, en aguas sometidas a acuerdos regionales, así como en ZEEs (p.e. “listas rojas” de buques, compañías, beneficiarios, capitanes y operadores).
- Adoptar legislación que haga ilegal para sus nacionales reabanderar buques con el fin de evitar cumplir las regulaciones.

- Cerrar sus puertos a buques pesqueros que no cumplen las normas así como a buques que porten pabellón de países que no cumplen las normas.
- Llevar a cabo inspecciones intensivas en puerto de buques pesqueros, incluyendo la negociación de acuerdos intergubernamentales relacionados con el acceso a puertos.
- Prohibir los trasbordos en el mar de cualquier especie que pueda ser capturada en alta mar.
- Cerrar sus mercados al pescado y los productos de la pesca que no dispongan de una certificación fiable que establezca que este pescado y productos de la pesca proceden de operaciones de pesca que disponen de licencia, y empleando regulaciones del comercio internacional (tales como CITES) para regular el comercio de especies que se encuentran amenazadas. Aprobar, cuando sea necesario, nuevas leyes y reglamentos que aseguren de forma efectiva el control sobre los ciudadanos nacionales implicados en actividades pesqueras, especialmente en áreas más allá de la jurisdicción nacional.
- Intercambio, compilación y puesta a disposición pública de información relativa a buques y compañías involucradas en pesca en aguas internacionales (incluyendo a los operadores, capitanes, beneficiarios de estos buques, y aquellos que proporcionan servicios bancarios, aseguradores y otros servicios a estos) para permitir a los estados tomar acciones apropiadas.
- Requerir que la información sobre los buques y compañías interesadas en llevar a cabo actividades pesqueras en alta mar sea proporcionada a la autoridad central de seguimiento, control y cumplimiento, en un formato internacional estándar, antes de que estos reciban autorización para pescar en aguas nacionales o internacionales o sean abanderados por un Estado. En los casos en que estos barcos, compañías, operadores o beneficiarios hayan sido incluidos en una "lista roja" por la Autoridad, la autorización para pescar no será concedida.
- Requerir en las legislaciones nacionales, que antes de que ningún barco sea abanderado en un Estado, la información citada anteriormente sea enviada a la autoridad central de seguimiento, control y cumplimiento. Un requisito para permitir el abanderamiento debería ser que esta autoridad central confirme que el barco ha cumplido con todas las regulaciones nacionales e internacionales.
- Cooperar con los Estados costeros y con aquellos que participan en acuerdos regionales relevantes para asegurar que todos los Estados tienen capacidad suficiente para gestionar y controlar sus pesquerías costeras y en las ZEE para asegurar el cumplimiento de las legislaciones nacionales y de sus obligaciones internacionales.