



TESTIGOS DEL SAQUEO 2006

Cómo el Pescado Capturado Ilegalmente en Aguas Africanas
Llega a los Puertos y Mercados Comunitarios



GREENPEACE



Greenpeace observó el Elpis junto con el Zhang Yuan Yu 1, el Lian Run 25 y el Lian Run 29 el 31 de marzo de 2006 en aguas de Guinea. Más tarde el buque fue visto realizando un trasbordo con el Kum Woong 103, el Sakoba 1 y el Kim Marine 533 en la noche del 4 de abril en aguas de Sierra Leona.
© Greenpeace/Gleizes

CONTENIDOS

1.- Resumen	4
2.- Del Mar al Supermercado: una Red Llena de Agujeros	10
3.- Confusión: Observando la Pesca Pirata de Cerca	11
- 3.1. Confusión en aguas guineanas	11
- 3.2. Confusión en Las Palmas	18
- 3.3. Haciendo la vista gorda en el mercado	19
4.- Las Víctimas	20
5.- El Impacto Ambiental	23
6.- Conclusiones y Recomendaciones	24
- 6.1. Las responsabilidades de la UE	25
- 6.2. Las responsabilidades de los Estados costeros	31
- 6.3. La cooperación regional	32
- 6.4. Recomendaciones a nivel internacional	33
- 6.5. ¿Hay esperanzas?	33
7.- Anexos	34

Publicado por: Greenpeace, c/ San Bernardo, 107, 28015 Madrid

Autores: Hélène Bours y Sebastián Losada

Traducción del original en inglés: Sebastián Losada y Paloma Colmenarejo

Editores: Michael Earle, Sari Tolvanen y Marta San Román

Fecha: Marzo 2007

Diseño:

xul  www.xul.es

Greenpeace agradece a las autoridades guineanas de pesca su cooperación, y en especial a la Inspectora Jefe del Ministerio de Pesca de Guinea, Mamayawa Sandouno.

Greenpeace agradece igualmente a Ana Pérez Corrales y a Rafael Yago su trabajo y colaboración en la documentación realizada para la elaboración de este informe.

1. RESUMEN

La pesca ilegal, No Declarada y No Reglamentada (INDNR) ha recibido en los últimos años gran atención en todo el mundo, tanto en medios de comunicación como en discusiones internacionales al más alto nivel. Entre las iniciativas que esta atención ha generado están el Plan Internacional de Acción (PIA) de la FAO sobre Pesca INDNR (2001)¹, el propio Plan de Acción sobre la Pesca INDNR de la UE (2002)², la High Seas Task Force (2003-2006)³, el estudio del Grupo de Evaluación de los Recursos Marinos (MRAG) (2005)⁴, o el estudio de la OCDE (2005)⁵, por nombrar algunas de las de más alto nivel.

El énfasis se ha puesto principalmente en la pesca INDNR en aguas internacionales, en áreas en mar abierto que se encuentran fuera de las Zonas Económicas Exclusivas (ZEE). La pesca INDNR tiene lugar en todas partes, tanto en aguas internacionales como en las ZEE. En las aguas de los países en desarrollo los impactos de la pesca INDNR son particularmente dramáticos. La pesca ilegal, a menudo llevada a cabo por flotas industriales, agrava todavía más el agotamiento de los recursos marinos haciendo que las comunidades costeras pierdan sus medios de vida. Pescadores artesanales resultan dañados y en ocasiones muertos en colisiones con arrastreros ilegales que faenan cerca de la costa. Y los países costeros son privados de ingresos de los que están muy necesitados. Es difícil evaluar la magnitud e impacto económico de la pesca INDNR, especialmente en áreas donde existen pocos mecanismos de control, seguimiento y vigilancia. El MRAG⁶ estima que el África sub-sahariana pierde mil millones de dólares USA cada año debido a la actividad de estas flotas ilegales.

Las flotas piratas realizan su actividad incumpliendo las normas de gestión y conservación, las normativas laborales y las leyes fiscales. Las tripulaciones empleadas por estos barcos piratas a menudo viven en condiciones de semiesclavitud.

Entre la información que ha sido recopilada una y otra vez en los últimos años por las diferentes iniciativas nacionales, internacionales, intergubernamentales y privadas, la misma pregunta sigue sin una clara respuesta: ¿se vende pescado ilegal en la Unión Europea, el mayor mercado mundial de pescado?

Greenpeace ha recopilado evidencias en el mar y en varios puertos, como Las Palmas y Eemshaven (Holanda), que demuestran la confusión sembrada deliberadamente en la cadena de custodia de estos productos. Dada la falta de trazabilidad de los productos pesqueros desde el mar hasta el mercado, tal como se describe en este informe, es evidente que el pescado originado en actividades INDNR termina en el mercado comunitario. Este informe tiene como objetivo exponer los elevados niveles de pesca ilegal en aguas de Guinea Conakry y explicar cómo este pescado consigue llegar al Puerto de Las Palmas.

Uno de los principales incentivos para la pesca pirata es una creciente y a menudo indiscriminada demanda de pescado en la UE y otros grandes mercados⁷. Los consumidores y distribuidores esperan disponer de una gran variedad de pescados y mariscos de todo el planeta a un precio razonable, a pesar del hecho de que los recursos marinos sufren un acusado descenso en todo el mundo⁸.

1. http://www.fao.org/figis/servlet/static?dom=org&xml=ipoa_IUU.xml

2. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2002/com2002_0180en01.pdf

3. Ver "Informe final de la High Seas Task Force - Cerrando la Red. Deteniendo la pesca ilegal en alta mar" en <http://www.high-seas.org/documents.htm>

4. Ver "Review of Impacts of Illegal, Unreported and Unregulated Fishing on Developing Countries", julio 2005, en <http://www.dfid.gov.uk/pubs/files/illegal-fishing-mrag-report.pdf>

5. Estudio del comité de pesca de la OCDE: "Why Fish Piracy Persists: The Economics Of Illegal, Unreported And Unregulated Fishing - ISBN- 9264010874 © OECD 2005

6. Grupo de evaluación de los recursos marinos (Marine Resources Assessment Group, MRAG)

7. Por ejemplo, en relación a China, según la Shanghai International Fisheries & Seafood Exposition (SIFSE), "con la industrialización y desarrollo económico crecientes, no sólo los consumidores chinos pueden permitirse comer más pescado y marisco, sino que la industria que se lo proporciona ha extendido su capacidad de suministrar productos al mercado. En los últimos 10 años, el mercado minorista, sin incluir las ventas de supermercado y catering, o el suministro a las industrias de procesado de pescado y piensos, ha crecido en valor en más del 200%. Al mismo tiempo, el volumen de ventas al por menor ha crecido en casi el 70% y el consumo per cápita de estos productos ha crecido en más del 75% en los últimos 6 años".

8. Un reciente estudio sugería que la actual erosión de la diversidad se está acelerando a escala global. El informe asegura que "esta tendencia es una preocupación muy importante porque predice el colapso global de todos los taxones que se pescan desde mediados del siglo pasado para mediados del siglo XXI. Ver Worm, B et al. "Impacts of Biodiversity Loss on Ocean Ecosystem Services" Science Vol 314, 3 Noviembre 2006.

La sobreexplotación y el agotamiento de las poblaciones de peces ha conducido a normativas pesqueras más estrictas, que se cumplen en mayor o menor medida en aquellas partes del mundo en las que existe capacidad de control y vigilancia. Sin embargo, hay áreas que no poseen tal capacidad, como las aguas internacionales y las zonas económicas exclusivas de los países en desarrollo.

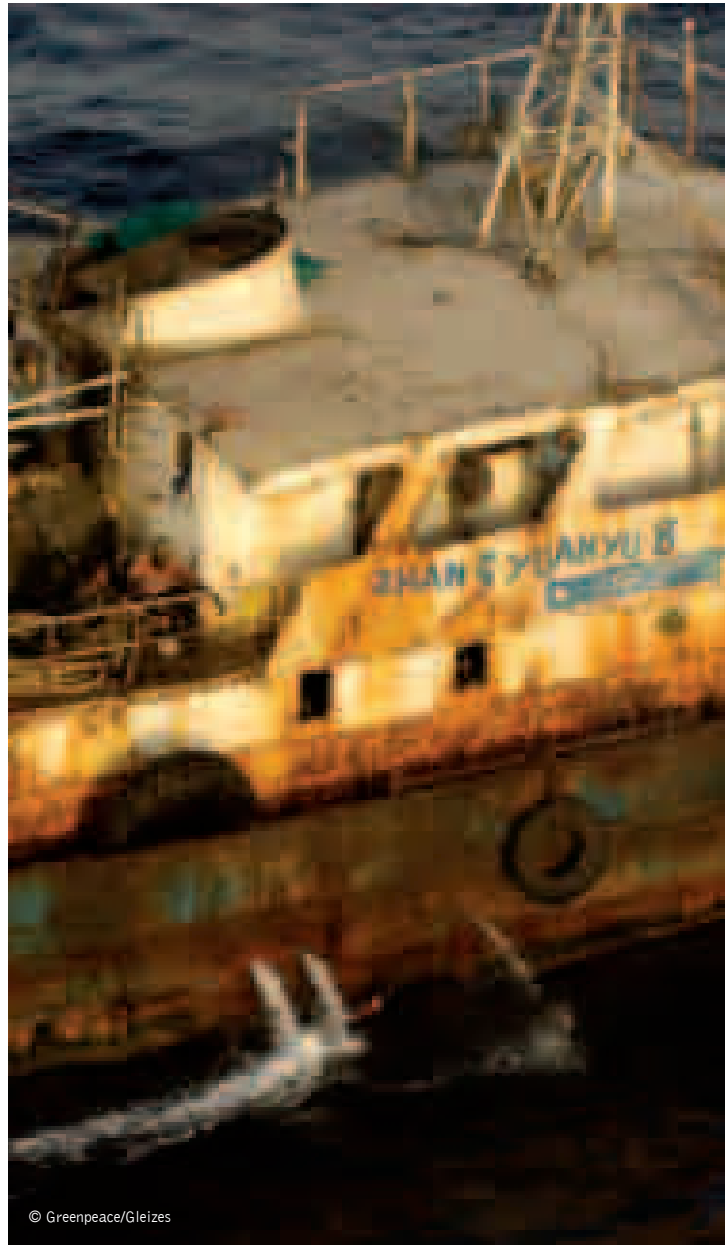
Para poner de relieve la gravedad de la situación en los países en desarrollo, Greenpeace realizó un seguimiento de las aguas de la costa occidental africana en marzo y abril de 2006, en colaboración con la Fundación para la Justicia Medioambiental (EJF, por sus siglas en inglés). Previamente, en septiembre de 2001, Greenpeace había llevado a cabo una expedición a la misma región, en la que documentó la destrucción causada por las flotas piratas⁹.

El objetivo de la expedición de 2006 era averiguar si había cambiado algo. ¿Ha conseguido toda esta atención internacional y demandas de acción para poner freno a la pesca pirata una reducción de la pesca INDNR en las aguas del África Occidental?

Desgraciadamente, los resultados de este informe señalan que muy poco ha cambiado en la región. Una vez más, Greenpeace encontró que la pesca ilegal prolifera en estas aguas. Observamos 92 barcos pesqueros en aguas de Guinea Conakry. Nuestras observaciones sugieren que cerca del 50% de estos buques estaban implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (esto incluye pesca sin licencia, pesca dentro de la zona de 12 millas reservada a la pesca artesanal, faenar sin nombre u ocultando la identidad del buque), o estaban vinculados a actividades que son ilegales de acuerdo a la legislación guineana, tales como los trasbordos en alta mar (Ver Tabla 1).

Durante esta expedición se trabajó también conjuntamente con las autoridades pesqueras de Guinea durante cinco días en los que el barco de Greenpeace, Esperanza, patrulló las aguas guineanas con el objetivo de proporcionar a la agencia de vigilancia pesquera (Centre National de Surveillance et de Protection des Pêches – CNSP) los medios logísticos necesarios para arrestar pesqueros que faenan ilegalmente en sus aguas. Esto permitió la detención del buque de pabellón chino Lian Run 14, que pescaba en aguas de Guinea sin licencia en ese momento.

9. Ver "Pesca pirata: testigos del saqueo" – Greenpeace, Noviembre 2001: "Durante una semana, fueron detectados 31 barcos arrastreros y 3 congeladores operando fuera de control. Dos de ellos no llevaban ningún nombre y otros dos tenían dos nombres en el casco. Algunos ocultaban su identidad. Nueve arrastreros habían sido hallados anteriormente pescando ilegalmente por los ocasionales vuelos regionales de vigilancia. Aquellos que pudieron ser identificados, utilizando la Lloyds Maritime Information Services, pertenecían en su mayoría a empresas chinas y coreanas. Diez operaban bajo bandera de Belice, una famosa bandera de conveniencia".
<http://www.greenpeace.org/espana/reports/pesca-pirata-testigos-del-saq>



© Greenpeace/Gleizes

Tabla 1: Buques observados por Greenpeace en aguas guineanas

Nombre	Ti	Lic	INDNR	LP	MA	Llo	Bandera	Apel.Lla.	Nro OMI	Propietarios	DG SANCO
Binar 4	RF						Panamá		8831431		
Chang Hai 3	RF						China				
CNFC 21	AF						China				3700/20040
CNFC 22	AF						China				3700/20041
CNFC 23	AF						China				3700/20042
CNFC 24	AF						China				3700/20043
CNFC 9310	AF						China				3700/20010
CNFC 9311	AF						China				3700/20026
Eleni S	AF						Corea				
Elpis	RF						Belize	V3UW5			
Guo Ji 805	AF						China	BASS	412201910		
Guo Ji 806	AF						China		412207920		
Hai Feng 823	RF						China	3FZ09	8863496	CNFC	
Hai Feng 829	RF						China	BCGM	7379400	CNFC	
Hai Feng 830	RF						China	BSST	7379412	CNFC	
Itti I	AF						Senegal	6WBC		Itti Atlantic	078/AJ/95
Itti II	AF						Senegal	GWBD		Itti Atlantic	079/AJ/95
Itti Guinee I	AF						Conakry	3XUS		Ittiguinee Sarl	016/N/MPA/DNPM
Itti Guinee II	AF						Conakry	3XSF	8126941	Ittiguinee Sarl	014/N/MPA/DNPM
Jiu Yuan 811	AF						China				1200/20014
Jiu Yuan 812	AF						China				1200/20037
Katan	FF						Comoros	D6BP2	6929090		
Kim's Marine 511	AF										
Koras No 6	AF						Corea		7410113		
Lian Run 1	AF						China				
Lian Run 7	AF						China				
Lian Run 9	AF						China				
Lian Run 10	AF						China				
Lian Run 11	AF						China				
Lian Run 13/Lian Yun 24	AF						China				
Lian Run 14	AF						China				2100/02791
Lian Run 17	AF						China				2100/02794
Lian Run 18	AF						China				2100/02795
Lian Run 19	AF						China				2100/02796
Lian Run 20	AF						China				2100/02797
Lian Run 21	AF						China				2100/02798

Nombre	Ti	Lic	INDNR	LP	MA	Llo	Bandera	Apel.Lla.	Nro OMI	Propietarios	DG SANCO
Lian Run 22	AF						China				2100/02799
Lian Run 23	AF						China				2100/02800
Lian Run 24	AF						China				2100/02801
Lian Run 25	AF						China				
Lian Run 26	AF						China				
Lian Run 28	AF						China				
Lian Run 29	AF						China				
Lian Run 30	AF						China			China Dalian	
Liao Yu 839	AF						China	HQIC9			
Liao Yu 840	AF						China	HQID3			
Long Way 008	AF						China		8934427		
Long Way 009	AF						China				
Long Way 010	AF						China				
Marcantonio Bragadin	AF						Senegal	6WE0			132/BT/99
Medra	AF						Honduras	DTBE3	8837526	Intermiso	
Min Yu 701	AF						China				1200/20019
Min Yu 702	AF						China				1200/20042
Nova Australia	RF						Singapore	9VGQ2	8415859	Seatrade	
Oymur	PT						Rusia	UAIT	8522236	Belomorsk	
Poong Lim 11	AF						Corea	6MUI		Poonglim Fisheries Co. Ltd.	KORF-097
Poong Lim 12	AF						Corea	6MWA		Poonglim Fisheries Co. Ltd.	KORF-095
Sakoba 1	AF							9LFZS			
Salvatore Primo	AF						Italy	IPZP	7938933	Italfish	
Saturnia	AF						Senegal		6617726		076/AX/95
Sonrisa	AF						Honduras	HQCA2	7355026	Intermiso	
Tae Wong 608	AF						Corea	6NGE		Samshin Fisheries Co, Ltd.	KORF-174
Trebba	AF						Senegal	6WEP	6705755	Italsen	131/BS/99
Two Star	AF						Corea	6NGA		Seokyung Corporation	KORF-102
Wofagui 2	AF						Senegal				
Wofagui 5	AF						Senegal	CSP-5			
Yan Yu 630	AF						China				3700/20024
Yan Yu 703	AF						China				

Nombre	Ti	Lic	INDNR	LP	MA	Llo	Bandera	Apel.Lla.	Nro OMI	Propietarios	DG SANCO
Yuan Yu 16	AF						China	BYZB2			1200/20029
Yuan Yu 17	AF						China	BYZB4			1200/20030
Yue Yuan 812	AF						China				
Yue Yuan Yu 7	AF						China				4400/20007
Yue Yuan Yu 8	AF						China				4400/20012
Zenab 3	AF							6MBA			
Zhang Yuan 2	AF						China				
Zhang Yuan Yu 1	AF						China				2100/02736
Zhang Yuan Yu 2	AF						China				2100/02737
Zhang Yuan Yu 7	AF						China				
Zhang Yuan Yu 8	AF						China	BZSY			
Zhang Yuan Yu 18	AF						China				
Zhi Jiang 04	AF						China				1200/20045
Zhi Jiang 05	AF						China				1200/20023
Zhou Yu 634	AF						China				

Identidad oculta AF Nueve buques no pudieron ser identificados

Leyenda

Nombre	Nombre del buque
Ti (Tipo)	RF (Reefer), AF (Arrastrero de fondo), AP (Arrastrero pelágico), BF (Barco Factoría)
Lic (Licencia)	Según la lista de buques de terceros países con licencia para pescar en aguas de Guinea proporcionada por el Ministerio de Pesca de Guinea (de fecha 24/03/2006). En blanco figuran aquellos barcos que contaban con licencia para pescar durante este periodo. En verde oscuro aparecen aquellos que no contaban con una licencia; en verde claro aquellos que contaban con una licencia pero que han sido vinculados a actividades irregulares tales como trasbordos ilegales.
INDNR	En verde oscuro figuran aquellos buques vinculados a actividades de pesca INDNR en el pasado.
LP (Las Palmas)	En verde oscuro figuran aquellos buques observados en el Puerto de Las Palmas en el pasado.
MA (Marcado)	En verde oscuro figuran aquellos buques que no mostraban claramente su nombre y apelativo de llamada.
Llo (Lloyd's)	Indica si existe información disponible sobre este buque en la base de datos Lloyds.
Bandera	Bandera del buque
Apel.Lla.	Apelativo de llamada del buque
Nº OMI, propietarios	Número OMI y propietarios de las embarcaciones según la base de datos Lloyds.
DG SANCO	Número sanitario proporcionado por la UE a los buques autorizados a exportar a la UE.



© Greenpeace

El Elpis descargando en el Puerto de Las Palmas, Islas Canarias

Análisis	
Tipo	De estos 92 buques observados por Greenpeace, 83 eran AF (90.22%), 7 eran RF (7.61%), en un caso se trataba de un AP (1,09%) y en otro de un BF (1,09%)
Licencia	17 buques o el 20.48% de los 83 buques identificados no contaban con una licencia para pescar (esto es 18.48% de los 92 buques observados). Otros 9 buques ocultaban su identidad o no mostraban en absoluto distintivos. En total, al menos 26 buques o el 28.26% de los 92 buques observados pescaban ilegalmente en todo momento. Si tenemos en cuenta a aquellos buques que han sido documentados mientras llevaban a cabo actividades ilegales o que operaban en colaboración con infractores, el total de buques ligados a actividades INDNR aumenta hasta 43 o el 46.74% de los buques observados (Ver Tabla 3 en la página 34 para más información)
INDNR	De los 83 buques identificados, 30 (o el 36.14%) habían sido identificados en el pasado en actividades de pesca INDNR.
LP	De los 83 buques identificados, al menos 14 (o el 16.87%) habían sido observados en el pasado en el Puerto de La Luz (Las Palmas)
MA	De los 92 buques observados, sólo 15 de ellos (o el 16.30%) mostraban claramente tanto su nombre cómo su apelativo de llamada. Esto significa que más del 83% de ellos no estaban rotulados de forma adecuada.
Bandera	De los 83 buques identificados, 57 (o el 68.67%) estaban abanderados en China, seis (o el 7.23%) estaban abanderados en Corea. En cuatro casos (3,61%) el Estado de pabellón no pudo ser identificado. En siete casos (8.43%) se trataba de buques abanderados en Senegal, uno en Panamá, uno en Belice, uno en Comoros, uno en Italia, uno en Rusia, dos en Honduras y uno en Singapur. Dos estaban abanderados en Guinea.
Info Lloyd's	De los 83 buques sólo encontramos información en la base de datos Lloyd's en 13 de los casos, esto es para el 15.48% de los buques identificados. En al menos cuatro de ellos la información contenida en Lloyds es incorrecta o falta la información más básica. En resumen, de 92 buques observados, para 84 de ellos o en el 91.30% de los casos, no pudo obtenerse información sobre quién es responsable o a quién pueden exigirse cuentas por sus acciones.
Nº DG SANCO	39 de los 83 buques identificados (46.99%) contaban con una autorización sanitaria para exportar productos pesqueros a la UE, incluyendo aquellos que han sido observados pescando ilegalmente como el ITTI II, Lian Run 14, Two Star, Yuan Yu 17, así como buques cuyos nombres han sido encontrados en cajas a bordo de buques involucrados en actividades ilegales de pesca.

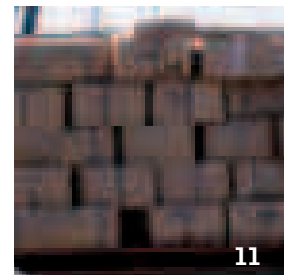
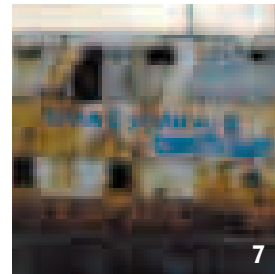
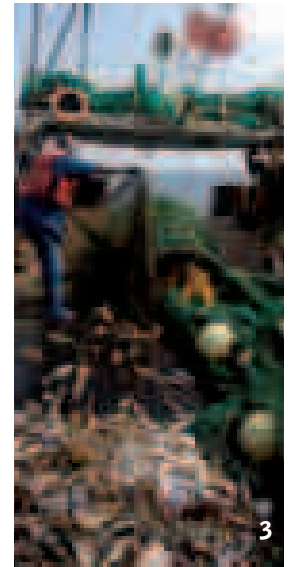
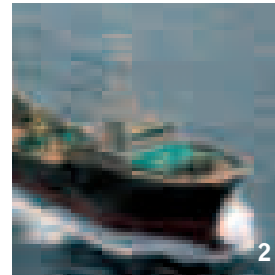
2. DEL MAR AL SUPERMERCADO: UNA RED LLENA DE AGUJEROS

Nuestra investigación muestra que hay muchos puntos a lo largo de la cadena que va del mar al filete que encontramos en los mostradores de los supermercados, a través de los que el pescado capturado ilegalmente consigue entrar en el mercado. Dejar tan sólo un resquicio en la cadena de custodia puede hacer que todos los esfuerzos sean inútiles

- Capturar el pescado de forma ilegal;
- Pescar sin licencia **1**;
- Pescar dentro de las 12 millas reservadas a la pesca artesanal y de pequeña escala **2**;
- Con tamaños ilegales de malla **3** o **4**;
- Ocultar/disfrazar/falsear la identidad del buque **5** o **6**;
- Emplear cualquier combinación de los anteriores **7**.
- Etiquetar el pescado ilegal como un producto legal **8**;
- Realizar trasbordos ilegales o trasbordar pescado capturado ilegalmente **9**;
- Desembarcar pescado ilegal **10**;
- Almacenar pescado ilegal **11**.
- ¿Vender y comer pescado capturado ilegalmente?

Parte del pescado descargado y almacenado en Las Palmas se dirige a España y a otros países europeos en barco y/o avión para ser procesado antes de ser vendido a distribuidores y consumidores que no conocen su origen.

Aunque la pista se hace más difícil de seguir cuando el pescado deja Las Palmas hacia su siguiente destino, el hecho de que pescado capturado ilegalmente sea descargado sin problemas y de forma regular en Las Palmas plantea la cuestión del origen del pescado que consumimos.



1.- El Lian Run 14 2.- El Kims Marine 511 3.- Un inspector de pesca de Guinea a bordo del Lian Run 14 4.- idem 5.- Un pesquero ocultando su nombre 6.- El Lian Run 13 también mostraba el nombre Lian Yun 24 7.- El Zhang Yuan Yu 8.- Rotulando cajas de pescado a bordo del Long Way 009 9.- El Binar 4 en aguas realizando un trasbordo en mar abierto 10.- Cajas descargadas por el reefer Elpis en el Puerto de Las Palmas 11.- idem

Todas las fotos ©Greenpeace/Gleizes, excepto nº 10 y 11 ©Greenpeace/Yago

3. CONFUSIÓN: OBSERVANDO LA PESCA PIRATA DE CERCA

¿Cómo consigue el pescado capturado ilegalmente llegar a los platos de los consumidores occidentales? La respuesta es, para decirlo de forma sencilla, "confusión". Confusión sobre dónde fue capturado el pescado, por quién y en qué condiciones. Confusión que los distintos agentes implicados en la pesca ilegal y en la venta de estos productos crean y mantienen de forma deliberada a través de la cadena de custodia. Confusión que debe ser eliminada si queremos acabar con el problema de la pesca ilegal.

En aguas guineanas fuimos testigos de algunas de las formas en las que se genera esta confusión. Muchas de ellas son las mismas que habíamos observado cuatro años antes, lo que sugiere que las cosas no han cambiado mucho.

Nuestras observaciones en el mar, discusiones con las comunidades locales costeras y grupos de interés, así como con las autoridades guineanas revelan una historia que no es alentadora. Pareciera que en regiones como África Occidental, en la que existen muchos otros problemas graves además de la pesca, es fácil encontrar excusas para no actuar, para culpar a otros, para no hacer nada, para permitir que la situación continúe deteriorándose y abandonar a las comunidades de pescadores a su destino.

Es hora de que los gobiernos, otras autoridades y organismos internacionales relevantes actúen en base a las evidencias y a las lecciones aprendidas. Es hora de ser realista y de admitir que los esfuerzos actuales no son suficientes y de identificar y apoyar esfuerzos positivos a lo largo de la cadena que va de África Occidental al mercado comunitario, así como globalmente. Nuestro estudio sugiere que hay cosas que pueden hacerse ahora mismo. Las recomendaciones que proponemos en este informe, relativamente simples, pueden marcar la diferencia en relación a la situación de África Occidental y, sencillamente, no hay excusas para que los gobiernos no actúen. No hacerlo significaría la extinción tanto de las poblaciones de peces como de las comunidades de pescadores en las regiones afectadas más severamente.

3.1. CONFUSIÓN EN AGUAS GUINEANAS

Los barcos que faenan en aguas guineanas tienen diversas formas, sencillos pero efectivos, de sembrar confusión sobre su identidad. El objetivo de la confusión es simple: si hay buques pescando legalmente en un momento dado en la región, entonces otros pueden pescar ilegalmente. Mientras no exista forma de distinguir entre ellos, es imposible saber quién pesca legalmente y quién lo hace de forma ilegal. Sin esta certeza en la identificación, los siguientes eslabones en la cadena de custodia, tales como la autoridad portuaria de Las Palmas, no pueden prevenir la descarga de pescado obtenido de forma ilegal.



Los barcos piratas ocultan sus nombres para evitar ser identificados

Identificación de los buques de pesca

La confusión comienza con la identificación de los barcos, o más bien con la ausencia de la misma. En 2006 Greenpeace fue testigo de varios casos:

- La rotulación de los buques impide su identificación (ya sea inexistente, oculta, o confusa, con distintos nombres en el mismo buque)¹⁰

10. Ver FAO Standard Specifications for the Marking and Identification of Fishing Vessels – 1989

- El 27 de marzo de 2006, cuatro barcos de propiedad italiana (uno abanderado en Italia, el Salvatore Primo, y tres abanderados en Senegal, Marcantonio Bragadin, Saturnia y Trebba), no figuraban en la lista de buques con licencia para pescar en aguas guineanas (de fecha 24 de marzo de 2006), sin embargo éstos contaban con licencias guineanas a bordo.
 - sus licencias de pesca tenían el mismo número que otros cuatro buques pesqueros en la lista de buques con licencia para pescar;
 - los buques, abanderados en Italia pero con una licencia guineana no figuraban en la lista guineana de buques con licencia para pescar ni en la lista comunitaria de buques autorizados a pescar en Guinea. Este hecho incumple el actual acuerdo pesquero entre la Unión Europea y Guinea (esta información ha sido comunicada a la Dirección General de Pesca de la U E).
- Algunos buques incluidos en la lista de barcos de pesca con licencia para pescar en Guinea figuran allí con el mismo apelativo de llamada.

Por ejemplo tanto el Lian Run 22 como el Lian Run 28, figuran con el apelativo de llamada BZSN7 en esta lista.

- El pesquero Poong Lim 11 observado en aguas guineanas es distinto del observado en Las Palmas en mayo de 2005 con el mismo nombre.

Buques que pescan ilegalmente

En aguas de Guinea, por cada buque que pesca con una licencia, puede haber varios que faenan de forma ilegal. Greenpeace ha tenido la oportunidad de ser testigo de muchos casos (Ver Tabla 2 para más detalles).

- Pesqueros que no se encuentran en la lista de buques autorizados a pescar por Guinea pero que lo hacen a pesar de todo (por ejemplo el Zenab 3 arrestado por las autoridades guineanas por pescar a tan sólo 4 millas de la costa en 2005 y cuya licencia fue retirada entonces, o el Two Star).
- Buques pescando en la zona de 12 millas reservada a la pesca artesanal.



- El Lian Run 14 fue interceptado pescando sin licencia en aguas guineanas. La licencia de pesca más reciente encontrada databa de 2003. A bordo se hallaron cajas para empaquetar el pescado congelado que llevaban los nombres de los buques Lian Run 2, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20 y Zhang Yuan Yu 2 así como los números SANCO de la UE relativos a los requisitos sanitarios que permiten la exportación de productos pesqueros a la UE. Lian Run 2, 13, 14, 15, 16 no figuran en la lista de buques con licencia para pescar en aguas de Guinea. Lian Run 13, 14, 15, 16 están en la lista SANCO (esta información ha sido comunicada a las Direcciones Generales para la Salud de los Consumidores (SANCO) y de Pesca).

Etiquetado

El etiquetado de las cajas se realiza a bordo de los buques de pesca añadiendo el nombre del buque, el lugar de origen y la identificación. Se trata del primer paso en el proceso de trazabilidad. Si el pescado se etiqueta incorrectamente, entonces es imposible verificar más tarde el origen real de las capturas. Greenpeace posee evidencias visuales de pesqueros que transportan cajas vacías con los nombres de varios buques pesqueros. No hay nadie que verifique si la etiqueta corresponde a la realidad. El correcto etiquetado de las cajas de pescado congelado, que es indispensable para un control adecuado en la llegada a puerto, simplemente no es posible.

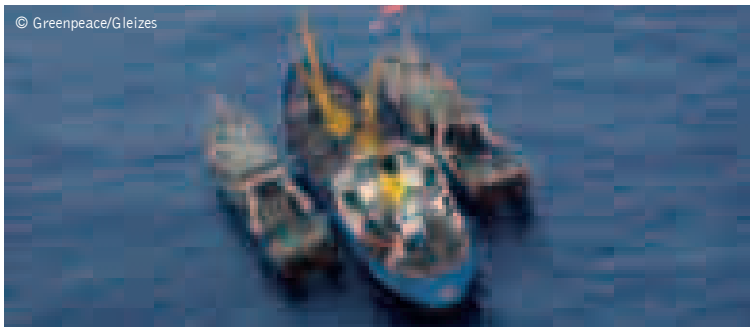
Trasbordos en mar abierto

La mayor parte de los buques de pesca que operan en aguas de Guinea no descargan directamente su pescado en puerto. Por el contrario, el pescado es transferido desde los pesqueros a buques frigoríficos de transporte que posteriormente llevan su mercancía a puerto. Sin embargo, la legislación guineana prohíbe los trasbordos en mar abierto y, en teoría, sólo pueden llevarse a cabo en el puerto o la dársena de Conakry y bajo la supervisión de inspectores pesqueros de este país, en el que los armadores de los barcos

pesqueros tienen la obligación de pagar impuestos en función de la cantidad de pescado capturado y trasbordado. Esto es así para que las autoridades guineanas puedan realizar un seguimiento de las cantidades de pescado capturado en sus aguas. Es evidente que no se están cumpliendo estas normas, y dada la falta de capacidad de vigilancia, una cantidad desconocida, y potencialmente muy elevada, de pescado es trasbordado en mar abierto, lejos de la costa.

Los trasbordos en mar abierto entre dos buques pesqueros o entre buques pesqueros y buques frigoríficos son muy comunes y suponen un nuevo paso a la hora de disfrazar el origen ilegal del pescado. Estas transferencias, a menudo lejos de la costa y de cualquier control, permiten que los buques ilegales de pesca mezclen sus capturas con las de los barcos que operan legalmente. En respuesta a lo que habitualmente se considera "blanqueo" de pescado, algunas organizaciones regionales de pesca han tomado medidas para mejorar el control de los trasbordos en mar abierto. Greenpeace fue testigo de varios casos de estos trasbordos.

El primero de ellos tuvo lugar el 17 de marzo de 2006 entre el buque frigorífico (reefer) Hai Feng 830 y el buque de pesca Jiu Yuan 812. Otro fue entre el reefer Hai Feng 829 y el pesquero CNFC 21, el 27 de marzo de 2006. El pesquero mostró una autorización de trasbordo otorgada por el CNSP. Ésta especificaba que el trasbordo debía tener lugar en presencia de un inspector de pesca y de un oficial de la armada. El único funcionario presente era un observador de pesca a bordo del pesquero. Hay que destacar que el mandato de un observador es totalmente distinto del de un inspector. La operación de trasbordo estaba incumpliendo la legislación guineana. El caso del Lian Run 14 muestra que el pescado capturado por un barco puede ser empaquetado en cajas bajo el nombre de otro buque y trasbordado en mar abierto en la ausencia de controles adecuados.



El Binar 4 fue visto realizando un trasbordo de pescado desde el Lian Run 24 y el Lian Run 29 en aguas internacionales el 6 de abril de 2006. Otros dos barcos, el Lian Run 28 y 27 esperaban en las inmediaciones.



El Chang Hai 3 se encontraba transfiriendo pescado desde los buques Lian Run 30, Lian Run 1 y Long Way 010 en aguas de Guinea el 24 de marzo de 2006. El Lian Run 1 no disponía de licencia para pescar en aguas guineanas en ese momento.

Tabla 2: Buques sin licencia observados en aguas de Guinea								
Nombre	Ti	INDNR	LP	MA	Llo	Bandera	DG SANCO	Comentarios
Itti II	AF					Senegal	079/AJ/95	
Kim's Marine 511	AF							Observado mientras esperaba para realizar un trasbordo al Elpis en aguas de Sierra Leona el 2 de abril de 2006. Visto aproximadamente a 9 millas de la costa en aguas guineanas el 3 de abril de 2006.
Lian Run 1	AF					China		El Long Way 1 fue encontrado pescando sin licencia en el año 2000, frente a las costas guineanas por pescar sin licencia. Observado trasbordando al chang Hai 3 el 24 de marzo de 2006.
Lian Run 10	AF					China		
Lian Run 13/Lian Yun 24	AF					China		El nombre Lian Run 13 estaba borroso en el casco cuando fue observado el 28 de marzo de 2006. El número 24 aparecía pintado cuando fue visto el 24 de abril. Encontramos cajas etiquetadas con este nombre a bordo del Lian Run 14. Arrestado en Guinea el 3 de febrero de 2005 por pescar sin licencia
Lian Run 14	AF					China	2100/02791	Arrestado por las autoridades guineanas a bordo del MV Esperanza el 28 de marzo de 2006. Había sido arrestado en Guinea el 3 de febrero de 2005 por pescar sin licencia.
Long Way 008	AF					China		
Trebba	AF					Senegal		
Two Star	AF					Corea	KORF-102	
Yan Yu 703	AF					China		
Yuan Yu 16						China		
Yuan Yu 17	AF					China	1200/20030	
Yue Yuan 812	AF					China		
Zenab 3	AF							
Zhang Yuan 2	AF							
Zhang Yuan Yu 7	AF					China		
Zhang Yuan Yu 18	AF					China		
Identidad oculta	AF	Nueve buques no pudieron ser identificados						

Leyenda	
Nombre	Nombre del buque
Ti (Tipo)	RF (Reefer), AF (Arrastrero de fondo), AP (Arrastrero pelágico), BF (Barco Factoría)
INDNR	En verde oscuro figuran aquellos buques vinculados a actividades de pesca INDNR en el pasado.
LP (Las Palmas)	En verde oscuro figuran aquellos buques observados en el Puerto de Las Palmas en el pasado.
MA (Marcado)	En verde oscuro figuran aquellos buques que no mostraban claramente su nombre y apelativo de llamada.
Llo (Lloyd's)	Indica si existe información disponible sobre este buque en la base de datos Lloyds.
Bandera	Bandera del buque.
Nº DG SANCO	Número sanitario proporcionado por la UE a los buques autorizados a exportar a la UE.

© Greenpeace/Gleizes



El Hai Feng 830 recibiendo pescado desde el Jiu Yuan 812

El Binar 4: Seguimiento del pescado trasbordado ilegalmente desde aguas de Guinea hacia Las Palmas

En muchas regiones, se ha demostrado una y otra vez que una de las formas en la que los buques pesqueros consiguen descargar el pescado capturado ilegalmente, no documentado o no regulado, es trasbordando sus capturas en mar abierto, donde no existen controles, más que descargándolo en puerto. Esto es particularmente cierto cuando los trasbordos tienen lugar en ausencia de un marco estricto de regulación, como sucede en alta mar y en zonas donde la vigilancia es casi inexistente, como en aguas de muchos países en costeros en desarrollo que no cuentan con los recursos o los medios para patrullar sus Zonas Económicas Exclusivas.

Por esta razón, la legislación pesquera guineana (2006) estipula que los buques con licencia para pescar en aguas de este país descarguen sus capturas o trasborden sólo en el puerto de Conakry.

Observaciones en el mar

El 6 de abril de 2006 a las 7:40 en la posición 9°20N, 17°40W (fuera de la ZEE guineana) Greenpeace observó al buque de carga refrigerado Binar 4 mientras realizaba un trasbordo con otros dos buques pesqueros. El Binar 4 había sido observado por Greenpeace el 1 de abril de 2006 en aguas de Guinea en la posición 9°42N, 15°18W. En el momento de la primera observación el reefer no realizaba trasbordos pero estaba claramente dentro de la ZEE de Guinea

Los dos buques amarrados al Binar 4 eran el Lian Run 24 y el Lian Run 29 y otros dos buques, el Lian Run 28 y el Lian Run 27, se encontraban cerca, presumiblemente esperando para realizar un trasbordo.

Los cuatro buques contaban en ese momento con licencia para pescar en aguas de Guinea y Greenpeace había observado previamente a tres de los cuatro barcos realizando actividades de pesca. El Lian Run 24 había sido observado pescando en aguas de Guinea el 17 de marzo y el 4 de abril. El Lian Run 27 había sido observado pescando el 4 de abril. De los dos barcos que se encontraban esperando, el Lian Run 28 había sido observado pescando en tres ocasiones, el 17 de marzo, el 26 de marzo y el 4 de abril.

Cuando los buques detectaron la presencia del barco de Greenpeace, taparon las escotillas de las bodegas, soltaron amarras y en 30



© Greenpeace/Gleizes

minutos el reefer navegaba hacia el norte mientras que los barcos pesqueros se dirigieron a los caladeros de la Zona Económica Exclusiva guineana.

Tras la documentación de este trasbordo ilegal, el Esperanza siguió al Binar 4 a Las Palmas, donde activistas de Greenpeace bloquearon el buque en puerto durante seis días para evitar que descargara su carga ilegal. Guinea impuso una multa de 150.000 dólares a los propietarios del Binar 4 por trasbordar ilegalmente, tras lo que fue liberado por las autoridades españolas.

Movimientos del Binar 4 al Puerto de Las Palmas

Llegada	Salida	Llegada	Salida
29-Ene-2006	09-Feb-2006	27-Dic-2004	02-Ene-2005
16-Dic-2005	24-Dic-2005	15-Nov-2004	20-Nov-2004
04-Oct-2005	06-Oct-2005	16-Sep-2004	08-Oct-2004
04-Ago-2005	11-Ago-2005	01-Ago-2004	07-Ago-2004
Después Jun-2005	22-Jun-2005	06-Jun-2004	11-Jun-2004
05-May-2005	12-May-2005	13-Abr-2004	20-Abr-2004
11-Mar-2005	30-Mar-2005	08-Feb-2004	11-Feb-2004
05-Feb-2005	10-Feb-2005	26-Dic-2003	31-Dic-2003

Fuente: Lloyd's Seasearcher.

El Elpis: Un ejemplo de los vínculos de la pesca pirata entre África Occidental y Europa

El 2 de abril a las 23:30 en posición 8°55N, 13°42W (en aguas de Sierra Leona) Greenpeace observó al barco refrigerado de transporte Elpis mientras realizaba un trasbordo con otros tres buques de pesca amarrados a su costado.

En esta ocasión, los tres buques documentados con el Elpis fueron el Sakoba 1, Kum Woong 103 y un tercer gran arrastrero de color negro cuyo nombre y apelativo de llamada estaban oscurecidos (estudiando las fotos y el vídeo pudimos descubrir un nombre previo en el casco, el Kim Marines 511). Había otros tres buques en las proximidades que no pudimos documentar, ya que dejaron rápidamente la zona.

El Sakoba 1 y el Kum Woong 103 contaban con licencia para pescar en aguas de Guinea y tal como afirmamos antes, es un requisito bajo la legislación pesquera guineana que el pescado sea descargado en el puerto de Conakry o trasbordado en puerto.

Tan sólo cinco minutos después de haber visto la lancha de Greenpeace, el reefer y los buques de pesca habían soltado amarras y dejaban la zona rápidamente. Todos estos buques apagaron sus luces, incluidas las de navegación.

Durante la documentación de la ZEE guineana llevada a cabo por Greenpeace y la Fundación para la Justicia Medioambiental, el Sakoba 1 fue observado pescando en dos ocasiones, el 25 de marzo y el 3 de abril a las 14:30. Ésta última el día después del trasbordo y aproximadamente a unas 9 millas náuticas de la costa (9°06N y 13°27W). El Kim Marines 511, que no cuenta con licencia para pescar en aguas guineanas fue también observado el 3 de abril dentro de la zona de las 12 millas (9° 07N y 13°26W).

El Elpis ya había sido visto el 31 de marzo en aguas de Guinea en 9°33N y 15°01W. En ese momento, el reefer no estaba realizando trasbordos de pescado, pero transfería cajas para empaquetar el pescado al Zhang Yuan Yu 1 y al Lian Run 25. Cuando el Elpis divisó el helicóptero de Greenpeace, abandonó la zona. El Lian Run 25 fue observado posteriormente transfiriendo cajas al Lian Run 29. Otros buques de pesca que se encontraban en las inmediaciones eran el Lian Run 22 (que disponía de licencia), el Long Way 009 (que disponía de licencia), Lian Run 9 (con licencia) y el Zhan Yuan Yu 7 (que no contaba con licencia para pescar).

Más tarde, se volvió a descubrir al Lian Run 29 realizando un trasbordo ilegal al Binar 4 en aguas internacionales (ver recuadro 1).

El Elpis fue observado en Las Palmas el 17 de marzo de 2006 descargando pescado. Los nombres que fueron identificados en las cajas eran Bellesol 7, Lian Run 1, Lian Run 2, Lian Run 13, Lian Run 14, Lian Run 15, Lian Run 17, Lian Run 19, Lian Run 21, Lian Run 22, Lian Run 24, MV 3, MV 6, Ocean 7 y Poong Lim 12. La mayoría de estos barcos contaban con licencia para pescar en aguas guineanas y habían sido vistos durante el trabajo del Esperanza en la zona. Sin embargo, ninguno de ellos aparecía en la autorización especial para realizar trasbordos del CNSP.

Ni el Elpis ni ninguno de los pesqueros citados anteriormente o cuyos productos fueron documentados en Las Palmas como descargados por el Elpis figuran en la autorización especial para realizar trasbordos del CNSP.

Visitas regulares a Las Palmas

El Elpis ha visitado regularmente el puerto de Las Palmas, tal como puede observarse en la tabla. La evidencia presentada en este dossier de Greenpeace es sólo un ejemplo de lo que podría pasar con vez que el Elpis ha descargado en el puerto de Las Palmas.

Movimientos del Elpis al Puerto de Las Palmas

Llegada	Salida	Llegada	Salida
17-Mar-2006	*	25-Feb-2005	05-Mar-2005
05-Dec-2005	13-Dic-2005	19-Ene-2005	25-Ene-2005
28-Oct-2005	Before 17 Nov-2005	10-Dic-2004	17-Dic-2004
After 12-Aug-2005	30-Sep-2005	07-Nov-2004	11-Nov-2004
06-Aug-2005	12-Ago-2005	02-Oct-2004	07-Oct-2004
02-Jul-2005	08-Jul-2005	10-Jul-2004	17-Jul-2004
20-May-2005	26-May-2005	01-Jun-2004	07-Jun-2004
09-Apr-2005	16-Abr-2005	25-Abr-2004	29-Abr-2004

Fuente: Lloyd's Seasearcher excepto en * que corresponde a una observación de Greenpeace.

Muy recientemente el Elpis ha cambiado su nombre y bandera. Ahora se llama Somang y está abanderado en Panamá. Continúa operando en África Occidental.



El Lian Run 13, observado por Greenpeace en aguas guineanas, no contaba con una licencia para pescar. El mismo barco fue visto con dos nombres distintos pintados en el casco (el otro nombre era Lian Yun 24). Cajas con el rótulo "Lian Run 13" fueron encontradas a bordo del Lian Run 14.

3.2. CONFUSIÓN EN LAS PALMAS

Cuando el pescado llega a puerto, es imposible asegurar si ha sido capturado legalmente o no. Las Palmas de Gran Canaria es el principal puerto de descarga del pescado capturado en África Occidental, antes de que el pescado continúe hacia el mercado europeo y a otros destinos.

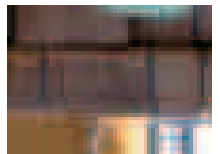
Los casos del Lian Run 2 y el Lian Run 13 proporcionan evidencias adicionales en este sentido.

El 24 de marzo de 2006, Greenpeace y la Fundación para la Justicia Medioambiental vio al Lian Run 2 junto con otros barcos, anclado a 60 millas frente a la costa de Conakry. Su tripulación estaba en estado de semiabandono y pudimos comprobar las condiciones inhumanas en las que vivían. Pese al hecho de que el buque estaba anclado allí, en muy mal estado y apenas capaz de navegar, cajas rotuladas como conteniendo pescado capturado por el Lian Run 2 habían sido descargadas una semana antes, el 16 de marzo de 2006, en el Puerto de Las Palmas. Pese a las condiciones en las que se encontraba el barco, cuenta con autorización para exportar pescado al mercado comunitario y se considera que cumple con los estrictos estándares de salud e higiene de la UE para los productos pesqueros.

Un nombre de la misma familia de barcos: ¿Lian Yun 24 o Lian Run 13?

Cuando el Lian Run 13 fue visto en aguas de Guinea el 28 de marzo de 2006, no disponía de licencia para pescar. Dos nombres diferentes

aparecían pintados en el casco (el otro nombre era Lian Yun 24). También se encontraron a bordo del Lian Run 14 cajas rotuladas como Lian Run 13.



Entre las cajas de pescado congelado descargado desde el Elpis en Las Palmas el 16 de marzo de 2006, algunas estaban etiquetadas como capturadas por el Lian Run 14, el Lian Run 13 y el Lian Run 2.

Al mismo tiempo, cajas de pescado del Lian Run 14 fueron observadas mientras se descargaban desde el Elpis el 16 de marzo de 2006 (ver recuadro 2), el Lian Run 14 que fue arrestado el 28 de marzo de 2006, había estado pescando en Guinea durante tres años sin licencia.

Otro caso de un buque de transporte sospechoso, que descargó pescado de África Occidental en Las Palmas, fue descubierto por miembros de los Verdes Europeos que visitaron el puerto el 19 de octubre de 2006.

Michael Earle, asesor de pesca del Grupo Verde/EFA en el Parlamento Europeo relata la historia:

“Un reefer con el nombre Lian Run pintado en el casco se encontraba en el casco. Debajo podía leerse otro nombre, el Sierra Grana. En el puente había un único número OMI 7624271, que pertenece a un buque llamado Timanfaya, propiedad de una compañía española, Tredagar SA,

con base en Vigo. Así que encontramos tres nombres distintos para este buque. No es sorprendente que la bandera del buque fuera Panamá, una conocida bandera de conveniencia.

En el muelle se estaban descargando cajas de pescado, cada una marcada como Lian Run y un número (Lian Run 14, Lian Run 18, etc). Nos dijeron que el reefer había recibido pescado de quince buques distintos, casi todos varios Lian Runs (Lian Run 13, 14... hasta Lian Run 24). En más de la mitad de las cajas que vimos el número era ilegible, así que no se podría decir qué buque capturó el pescado.

Debido a toda esta confusión, pedimos una aclaración al Ministerio español de Pesca. Éste respondió que "En relación a la identificación de las cajas de pescado, debo recordarle que no hay ningún reglamento que establezca el marcado o el etiquetado de las cajas de pescado antes de la primera venta, y no es ni siquiera obligatorio que el pescado transportado sea empaquetado en cajas. Sin embargo, es habitual que, cuando éstas se usan, las cajas estén marcadas con el nombre del buque de pesca, aunque algunas pueden no tener nombre o éste puede ser parcialmente legible. En cualquier caso, las partidas suelen ser descargadas y almacenadas agrupadas por buque de origen, lo que facilita las actividades de control".

3.3. HACIENDO LA VISTA GORDA EN EL MERCADO

Tal y como ha quedado demostrado en los ejemplos anteriores, el pescado que es sospechoso o de origen claramente ilegal es fácilmente descargado en Las Palmas y transportado después a plantas de procesamiento y/o al mercado. El mercado comunitario de productos de la pesca sigue siendo el mayor del mundo¹¹.

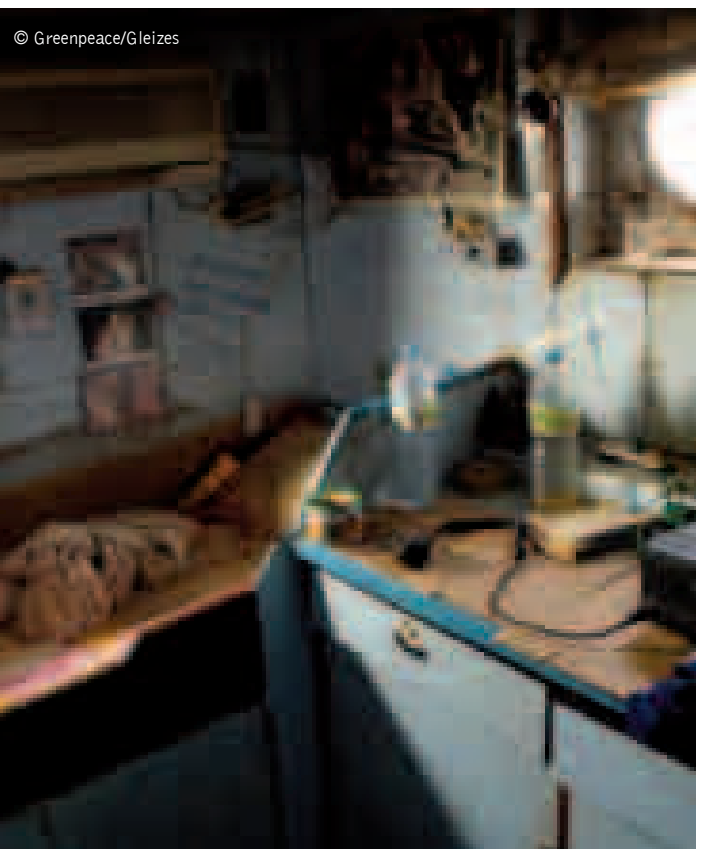
Hasta ahora, los importadores y detallistas europeos han hecho la vista gorda respecto al hecho de que es difícil para ellos sino imposible, verificar la información proporcionada por sus suministradores y la legalidad de sus productos. No se puede negar que los productos pesqueros de origen ilegal procedente de África Occidental están siendo vendidos como productos obtenidos de forma legal en los supermercados y restaurantes de Europa.

El pescado capturado ilegalmente no sólo procede de regiones alejadas como África Occidental. En años recientes, se ha demostrado en numerosos casos que pescado capturado ilegalmente –como el bacalao del Mar Báltico y del Mar de Barents– acaba en el mercado. Si estos abusos suceden en lugares en los que el control y la vigilancia existen, uno puede imaginarse fácilmente lo que ocurre en regiones en las que este control es virtualmente inexistente.

11. "La UE es el mayor importador neto de productos de la pesca y continúa aumentando su dependencia de las importaciones para su suministro". Fuente: Facts and figures on the CFP - Basic data on the Common Fisheries Policy (Edition 2006) http://ec.europa.eu/fisheries/publications/facts/pcp06_en.pdf.

Demandas de Greenpeace a los minoristas

Greenpeace pide a todos los minoristas y procesadores involucrados en la cadena de custodia, transporte, procesamiento y venta de productos pesqueros que revisen urgentemente y/o adopte políticas sostenibles de compra y garanticen que el pescado que venden puede ser trazado hasta el buque que lo capturó. Sólo estableciendo una cadena de custodia 100% transparente para los productos de la pesca, los minoristas y procesadores –y los consumidores en última instancia – podrán estar seguros sobre la legalidad de los productos que adquieren. Los minoristas deberían también ser conscientes de que mientras adquieran productos que proceden de poblaciones agotadas en las que el nivel de pesca ilegal es alto, corren el grave riesgo de comprar productos pesqueros ilegítimos de forma continua. Por ello, recomendamos que los minoristas y procesadores se dirijan en su lugar a las pesquerías mejor gestionadas y más sostenibles.



A 60 millas de la costa de Conakry Greenpeace encontró un cementerio semi-abandonado de barcos de pesca. Sus tripulaciones viven en condiciones terribles.

4. LAS VÍCTIMAS

Las principales víctimas de la pesca ilegal son a menudo aquellas que dependen del pescado y de un medioambiente marino bien conservado para su supervivencia. Tan sólo en África Occidental, miles de familias no disponen de ningún medio de vida alternativo.

El impacto de la pesca INDNR sobre las comunidades pesqueras de África Occidental ha sido documentado durante años. Los pescadores locales continúan tratando de ganarse la vida en una situación de falta de control sobre las actividades pesqueras y de recursos en descenso, a menudo arriesgando además sus vidas.

Los antaño abundantes recursos marinos guineanos aún proporcionan unos 70.000 puestos de trabajo directos e indirectos. Los pescadores artesanales y las mujeres que procesan el pescado ahumándolo, lo venden tanto al mercado local de pescado fresco como a los mercados interiores. Para esta gente, el pescado es la única forma en la que pueden mantener a sus familias.

Las comunidades costeras no son las únicas que sufren de esta búsqueda del máximo beneficio por parte de los buques piratas. A menudo, las tripulaciones no son las culpables. Más a menudo, son también víctimas, hombres explotados en condiciones de semiesclavitud por las compañías propietarias de estos barcos, y que se añaden a la tragedia de esta piratería.

Greenpeace junto con la Fundación para la Justicia Medioambiental documentó casi 100 buques piratas durante el corto periodo pasado en el mar frente a las costas de Guinea. Pudimos visitar varios de ellos y comprobar las actividades en cubierta, el pescado en la bodega y las condiciones a bordo.

Fue evidente que los buques involucrados en la pesca pirata se encuentran a menudo en un estado terrible. Las zonas habitables del barco están extremadamente sucias, al igual que las bodegas de congelación, si es que funcionan. A menudo no hay ni siquiera ningún equipo de seguridad. De hecho, Greenpeace participó en una misión de rescate para buscar supervivientes de un buque que se hundió con toda su tripulación durante la anterior expedición a África Occidental en

2001. Nadie sabía en realidad cuánta gente perdió la vida entonces o siquiera incluso cuántos eran. Sus familias probablemente desconocen lo que pasó. Y seguramente, otro buque y otra tripulación fueron enviados para ocupar su lugar.

Un barco coreano que visitamos en aguas de Sierra Leona en la expedición de 2006, el *Five Star*, disponía de una estructura en cubierta que era en realidad el habitáculo de 200 pescadores senegaleses que se encontraban a bordo, además de la tripulación coreana del buque. Dentro, podían verse colchones hechos de cartón y ropas colgando de cuerdas. El techo era tan bajo que había que gatear para poder moverse dentro de la estructura. El buque había recogido 40 canoas y sus tripulaciones en Sant Louis, al norte de Senegal, y los había traído a los caladeros de Sierra Leona para pasar tres meses. Una vez allí, las canoas se echan al agua, cada una con 5 o 6 pescadores a bordo. Pescan todo el día y vuelven al final de la tarde para descargar sus capturas. Esta práctica no es nueva, y hay incontables testimonios de pescadores senegaleses que han sido abandonados a cientos de millas de sus hogares en pequeñas canoas de madera una vez que la bodega está llena.

También encontramos un grupo de barcos abandonados en un estado lamentable a unas 60 millas frente a las costas de Guinea, como el *Lian Run 2*. Cada uno tenía uno o dos pescadores chinos a bordo, abandonados en el medio de la nada, esperando a que otra tripulación los sustituyera o a que su barco fuera reparado. Nos contaron que los buques de suministros les traían comida cada tres meses. Cuando ésta se les acaba, hacen señales a los barcos que pasan con la esperanza de que paren. No sabían cuanto tiempo pasarían aún allí.

El arrastrero chino *Lian Run 14* contaba con una tripulación de media docena de pescadores chinos y uno de Sierra Leona. Nos dijeron que no tenían pasaportes en su poder y que trabajaban en rotaciones de dos años. Estos barcos permanecen en el mar por muchos años, nunca van a puerto, pasan su carga a buques refrigerados de transporte. El pescado es entonces descargado en puertos como el de Las Palmas. Mientras, las compañías propietarias de estos barcos continúan sus negocios como si nada; algunas incluso tienen oficinas en Las Palmas.



El buque coreano, Five Star, visto en aguas de Sierra Leona, contaba con una construcción en cubierta que era de hecho el habitáculo de 200 pescadores senegaleses que se encontraban a bordo además de la tripulación coreana del barco.

© Greenpeace/Gleizes



Mujeres pescadoras en el Puerto de Boulbinet (Conakry)

© Greenpeace/Morgan



Capturas accidentales a bordo del pesquero chino CNFC 24. Pese a las malas condiciones sanitarias a bordo, este buque cuenta con un permiso sanitario para exportar pescado a la UE que se supone que garantiza que cumple con los "estrictos" estándares higiénicos comunitarios.

© Greenpeace/Gleizes

5. EL IMPACTO AMBIENTAL

Aunque hay una falta general de datos disponible sobre la situación de los recursos marinos en África Occidental, todas las indicaciones apuntan a un descenso alarmante en la abundancia de las especies comerciales de pescado, algunas de las cuales son fundamentales para la supervivencia de las comunidades costeras de la región. Poco se podrá conseguir para mejorar la situación y recuperar estos recursos si, como se muestra en este informe, tales niveles de pesca ilegal permiten a los buques de terceros países operar al margen de cualquier régimen de gestión.

SOBREPESCA

El organismo regional de pesca responsable de la evaluación del estado de las poblaciones de peces a lo largo de la costa occidental africana, incluyendo Guinea, es la COPACE¹². La reunión más reciente del subcomité científico de COPACE tuvo lugar en 2005.

En esa reunión, los científicos concluyeron que en general la calidad de los datos disponibles sobre la intensidad de pesca y la cantidad de pescado capturado era muy pobre. A pesar de ello, llegaron a la conclusión de que muchas especies demersales estaban sobreexplotadas y que era necesario reducir el esfuerzo pesquero. Éste era el caso de especies como la sepia, los roncadores, la dorada y otros. Para otras especies (corvinas, gambas), ya plenamente explotadas, el esfuerzo también debería reducirse.

Resulta evidente que, con tantas especies importantes para la industria pesquera local sobreexplotadas, la pesca a cargo de arrastreros ilegales sólo empeorará la situación. El esfuerzo pesquero extra que suponen los buques que observamos está contribuyendo directamente a un mayor deterioro ambiental en la zona costera guineana y en la región en general.

12. Es importante destacar que la COPACE no tiene un mandato de regulación o de aplicación de las normas, por lo que sus recomendaciones no son vinculantes para los países miembros del Comité.

FALTA DE SELECTIVIDAD Y DESCARTES

Uno de los principales problemas medioambientales de las pesquerías en la costa occidental africana, y en muchas en todo el mundo, es la falta de selectividad y la naturaleza destructiva de las artes empleadas en algunas pesquerías demersales, particularmente el arrastre de fondo, y especialmente en las pesquerías de gambas y langostinos¹³.

Las evidencias científicas muestran que en algunas de estas pesquerías la captura de gambas puede ser tan baja como el 10% del total. El resto de lo que se obtiene es normalmente arrojado al mar. El uso de métodos de pesca no selectivos afecta a la conservación de las especies objeto de la pesca, pero también a las especies no objetivo, que en muchos casos son el recurso principal de los pescadores locales. Al mismo tiempo, el descarte de enormes cantidades de pescado hace muy difícil para los científicos elaborar recomendaciones de gestión adecuadas, ya que las estadísticas de captura que necesitan para sus análisis no son fiables.

Incluso si se desarrollan métodos de reducción de los descartes para los pescadores legítimos, las flotas que llevan a cabo actividades de pesca INDNR ignorarán estas medidas de conservación y continuarán destruyendo estos ecosistemas.

13. Declaración de la Coalition for Fair Fisheries Arrangements (CFFA) (Coalición por unos Acuerdos Pesqueros Equitativos) y Greenpeace en la 17ª sesión del Comité de Pesca del Atlántico Centro Oriental (COPACE)- Dakar, Senegal, 24-27 Mayo de 2004.

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Como indicamos al principio de este informe, cualquier resquicio en la cadena de custodia, aunque sea el más pequeño, puede echar por tierra todos los demás esfuerzos para prevenir que la pesca INDNR termine en el mercado europeo.

La lucha contra la pesca INDNR requiere la participación y cooperación de todos los actores: los Estados en su calidad de Estados costeros, de Estados que pescan en aguas de terceros países, de Estados en los que se vende el pescado, de Estados que abanderan a los buques y de Estados beneficiarios de la propiedad de estos buques. La responsabilidad de asegurar que la pesca INDNR no termina en el mercado es claramente también la responsabilidad de los otros actores a lo largo de toda la cadena de custodia de los productos pesqueros incluyendo importadores, procesadores, minoristas, los propios sectores artesanal e industrial de pesca así como las comunidades.

¿QUÉ HA HECHO LA UE?

El plan de acción internacional de la FAO contra la pesca INDNR requiere que "Al menos cada cuatro años desde la adopción de sus planes nacionales de acción, los Estados deben revisar la implementación de estos planes con el propósito de identificar las estrategias de coste-beneficio para aumentar su efectividad y que tengan en cuenta sus obligaciones de informar a la FAO como especifica la Parte VI del Plan Internacional de Acción (PIA)"¹⁴.

En febrero de 2007, el Parlamento Europeo aprobó por iniciativa propia un informe que examina las medidas adoptadas por la Unión Europea para la puesta en marcha tanto del Plan Internacional de Acción de la FAO como de su propio plan de acción y que propone medidas necesarias para luchar contra la pesca INDNR de una manera más efectiva¹⁵.

El programa de trabajo indicativo para el 2007 de la Dirección General de Pesca de la Comisión Europea declara que "Tras la adopción del Plan de Acción por parte de la Comunidad Europea en el año 2002,

14. Párrafo 26 del Plan Internacional de Acción de la FAO para Prevenir, Impedir y Eliminar la pesca Ilegal, No Declarada y No Regulada.
15. Report on the implementation of the EU action plan against illegal, unreported and unregulated fishing (2006/2225(INI)). Comité de Pesca del Parlamento Europeo, 29.01.2007



Un inspector de pesca guineano comprobando el tamaño de la malla de la red a bordo del Lian Run 14. El Lian Run 14 pescaba ilegalmente en aguas de Guinea, donde no contaba con una licencia válida de pesca.

es necesario definir una nueva estrategia, en base a lo que ya se ha conseguido e identificando qué nuevas acciones son necesarias”.

Este plan también afirma que la Comisión presentará una Comunicación, una evaluación del plan de acción¹⁶ del 2002 y una propuesta para un “Reglamento del Consejo sobre los pasos a seguir en la lucha contra la pesca Ilegal, No Declarada y No Regulada (INDNR)”, que deberá remitirse al Consejo de Ministros de Pesca de la Unión Europea y al Parlamento Europeo en julio de 2007. Merece la pena destacar que la Comisión propondrá legislación, algo que no hizo en el año 2002.

La Comisión Europea admite que la mayor parte del progreso en la aplicación de su plan de acción ha sido alcanzado en los foros internacionales y que todavía queda mucho por hacer. De hecho, la Comisión Europea está preparando un nuevo paquete de medidas para luchar contra la pesca INDNR y considerando medidas para:

1. Mejorar el control sobre el cumplimiento de las normas de conservación y gestión por parte de buques de terceros países y de sus capturas cuando acceden a puertos pesqueros de la Comunidad Europea.
2. Mejorar el control del cumplimiento de las normas de conservación y gestión por parte de productos pesqueros de terceros países transportados por otros medios que no sean buques pesqueros.
3. Cerrar el mercado de la Unión Europea a los productos de la pesca INDNR.
4. Hacer frente a las actividades de pesca INDNR llevadas a cabo por países de la Comunidad Europea.
5. Mejorar los medios legales para identificar las actividades de pesca INDNR.
6. Introducir un régimen sancionador eficiente que ayude a impedir las infracciones más graves a las normas de pesca.
7. Mejorar las acciones contra la pesca INDNR en el marco de las Organizaciones Regionales de Gestión Pesquera.
8. Apoyar las políticas y medios de los países en desarrollo contra la pesca INDNR.
9. Mejorar las sinergias en el área del Seguimiento, Control y Vigilancia (MCS).

La Comisión Europea ha lanzado una consulta para recoger los puntos de vista de las partes interesadas¹⁷ Mientras se publica este informe, está

16. http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/governance/consultations/consultation_150107_es.htm

17. http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/governance/consultations/consultation_150107_es.htm

por ver si el resultado de este proceso será adecuado para hacer frente a la lucha contra la pesca INDNR en las aguas de los países en desarrollo y en regiones con serios problemas de pesca INDNR como África Occidental y si las medidas adoptadas por la UE serán luego cumplidas de forma adecuada.

Es responsabilidad de los demás Estados que pescan en aguas de terceros países, cuyas flotas causan graves daños ambientales y socioeconómicos, seguir el ejemplo de la UE y trabajar urgentemente en la adopción de medidas transparentes y eficientes para poner freno a la pesca INDNR.

6.1 LAS RESPONSABILIDADES DE LA UE

La Unión Europea juega un papel muy importante, al estar integrada por países con responsabilidades como puerto, mercado, bandera, beneficiarios de la propiedad de los buques, así como en su papel como socio en la ayuda al desarrollo.

En las Organizaciones Regionales de Pesca (ORP)

La UE juega un papel fundamental en casi todas las ORP y como tal debería:

- Apoyar el desarrollo y la implantación continua de los programas MCS en las ORP.
- Apoyar la adopción por parte de las ORP de planes centralizados VMS (el sistema VMS debería ser fidedigno y a prueba de manipulaciones).
- Promover la creación y publicación a nivel regional de “listas negras” de barcos involucrados en actividades de pesca INDNR así como registros regionales de buques autorizados para pescar en cada área.
- Cuando las ORP relevantes no hayan establecido sus “listas negras”, deberían emplearse las listas existentes basadas en operaciones de vigilancia multilaterales como las compiladas por la Subcomisión Regional de Pesca (SCR)/SOCU para actuar contra los buques implicados en actividades INDNR, por ejemplo denegando el acceso a los puertos europeos si no pueden demostrar que el pescado ha sido capturado en conformidad con las regulaciones y legislación pertinentes.

En relación al debate listas “negras” vs. “blancas”, a la vista de las discusiones en las ORP, es muy importante resaltar el papel complementario de ambas listas. Por ejemplo, en la CICAA, algunos de sus miembros argumentan que las listas “negras” son muy difíciles de mantener al día (lo cual es verdad), que la información que contienen puede ser incorrecta, discriminatoria y nada transparente (también

cierto en algunos casos). Se ha sugerido que las listas "blancas" proporcionarían una mejor solución: podría considerarse que los pesqueros que figuran en ellas operan legalmente. A los buques que no aparezcan en la lista "blanca" no se les debería permitir pescar en la región y se les debería denegar la entrada a puerto, así como prohibirse el comercio de los productos proveniente de los barcos que no aparezcan en la lista "blanca".

Sin embargo, la realidad no es tan simple. El concepto de lista "blanca" puede ser muy engañoso ya que implica que los buques que figuran en ella están operando de acuerdo con la legislación, lo cual puede ser o no cierto. Las supuestas listas "blancas" deberían llamarse registros o listas de buques autorizados por un determinado país para pescar en la región. Al mismo tiempo, es muy importante mantener las listas "negras"

ya que eliminarlas podría privar a las ORP de la base que necesitan para identificar tanto a los países miembros como a los que no los son, cuyos barcos pescan contraviniendo sus reglas. La identificación de los buques culpables y de sus propietarios es el primer paso para tomar medidas comerciales, tales como prohibiciones de importación.

A nivel de puerto

El pescado INDNR entra en el mercado europeo de muchas formas. Una de las vías más importantes es sus propios puertos. En los últimos años, Greenpeace ha expuesto varios de estos centros de actividades ilegales, la falta de regulaciones en puerto o simplemente la falta de una voluntad política que asegure que se cumple la legislación, incluyendo puertos en España, los Países Bajos, Gran Bretaña, Portugal, Alemania

El Lian Run 14 fue arrestado el 28 de marzo por pescar sin licencia en aguas de Guinea. El buque fue llevado al Puerto de Conakry.

© Greenpeace/Gleizes



y Polonia. El puerto de Las Palmas, en España, es el principal punto de entrada para el pescado capturado en aguas de África Occidental.

La Unión Europea tiene que actuar urgentemente:

- Reforzando los controles en sus puertos, además de proveer a sus países miembros de la legislación necesaria para efectuar un control efectivo del origen del pescado descargado,
- Adoptando medidas legales vinculantes como las facilitadas por el programa modelo de la FAO para el control en puertos. Este programa modelo propone una serie de medidas para ser adoptadas por los Estados, como:
 - no permitir a los buques el uso de sus puertos para descargar, realizar trasbordos o procesar pescado cuando el barco que lo haya pescado porte bandera de un Estado que no sea miembro o parte colaboradora de la organización regional de gestión de pesca relevante o haya sido observado involucrado o apoyando, actividades de pesca INDNR en el área de competencia de una organización de gestión de pesca o en las aguas de un Estado costero, hasta que el buque pueda demostrar que la captura se ha realizado en concordancia con las medidas de conservación y gestión de aplicación;
 - donde haya claros indicios de que un buque pesquero ha estado involucrado o ha apoyado la pesca INDNR en aguas más allá de los límites de su jurisdicción, negar autorización a dicho buque para usar sus puertos para la descarga, trasbordo, repostaje y otros suministros;
 - también sugiere que "cuando se organicen las inspecciones, se debe dar prioridad a los barcos cuyas banderas correspondan a partes no-cooperantes o no contratantes o a buques sospechosos de estar involucrados en actividades de pesca INDNR, al mismo tiempo que la inspección en puerto debería llevarse a cabo sobre una base no discriminatoria".
- Exigiendo a todos los buques pesqueros y de apoyo que deseen entrar en aguas o puertos europeos que estén identificados según los requisitos de la FAO sobre el marcado de barcos;
- Asegurando un intercambio de información completa y a tiempo entre los Estados portuarios, Estados costeros y los organismos regionales (CICAA, COPACE¹⁸, Comisión Sub-Regional de Pesca (CSRFP)) y la Unidad de Coordinación de Operaciones de Vigilancia en África Occidental (SOCU) sobre los buques pesqueros y de apoyo,

sus propietarios y armadores, así como su historial de cumplimiento/incumplimiento de las normas de gestión;

- Denegando el acceso a los puertos europeos a los barcos de transporte y de apoyo implicados en actividades relacionadas con la pesca INDNR;
- Formalizando una cooperación activa entre los servicios de inspección pesquera, los servicios veterinarios, de aduana, etc. en los puntos de entrada de los productos pesqueros en el territorio de la UE (no sólo limitado a puertos).

A nivel de mercado

La Unión Europea es hoy en día el mayor mercado de productos pesqueros. Sin embargo, la trazabilidad de estos productos es muy pobre, cuando no inexistente.

En muchos casos es difícil, sino imposible, para importadores, procesadores, minoristas y aún más para los consumidores saber si el pescado que están comprando ha sido capturado legalmente o no. Algunos procesadores y minoristas están buscando vías para evitar la compra de pescado INDNR por lo que es necesario poner en marcha un marco legal que apoye estos esfuerzos.

La Unión Europea debería:

- Asegurar una completa trazabilidad del pescado y de los productos pesqueros que entran al mercado europeo a través de un eficiente control y vigilancia durante la cadena de custodia (desde el barco a la pescadería). Eso incluye, aunque no está limitado a, distintos tipos de programas de documentación de capturas. Y debería implicar también un apoyo a los Estados costeros en desarrollo para:
 - Mejorar sus programas MCS nacionales y regionales, así como involucrarse en una cooperación efectiva y continua, y en el intercambio de información a nivel regional.
 - Proporcionar apoyo a los pescadores artesanales en países en desarrollo para asegurar la trazabilidad de sus productos pesqueros, adaptada a la especificidad de su sector, y permitir demostrar su origen y no ser así automáticamente discriminados por las medidas de comercio establecidas.
- Convertir en infracción establecer relaciones comerciales con compañías implicadas en pesca INDNR.

18. Comité de Pesca para el Atlántico Centro Oriental

- Prohibir inmediatamente los trasbordos en mar abierto, excepto en áreas designadas específicamente donde estén muy controlados y los productos se declaren en tiempo real a un organismo central de gestión. Se podrían permitir los trasbordos en puertos específicamente designados, nuevamente, con declaración en tiempo real de estas actividades a este organismo.
- Imponer prohibiciones a la importación de pescado procedente de buques y compañías implicadas en pesca INDNR y actividades relacionadas.

A nivel de socio en la ayuda al desarrollo

A lo largo de los años, varios proyectos de seguimiento, control y vigilancia (MCS) han sido desarrollados con fondos de varios donantes y agencias de desarrollo europeas, unos más efectivos que otros.

La cooperación a nivel regional y subregional es crucial para hacer frente de forma efectiva a un fenómeno como el de la pesca INDNR. Los programas de vigilancia marina y aérea deberían recibir suficiente apoyo logístico, financiero y técnico para ser efectivos.

Hay que poner énfasis no sólo en los recursos técnicos y financieros sino también en los recursos humanos, incluyendo formación y actualización regulares, así como un estatus y remuneración adecuadas para los oficiales, observadores y otros participantes en los programas MCS.

Aunque la tecnología está evolucionando rápido y proporciona sistemas extremadamente sofisticados para vigilar las actividades pesqueras en el mar, el uso de sistemas robustos y a un precio razonable puede ser más apropiado en el contexto de los programas MCS en los países en desarrollo. Estos deberían también asegurar la participación de todas las partes implicadas. La UE y sus Estados Miembros deberían asegurar un intercambio pleno y regular de información entre los Estados portuarios, costeros, de pabellón y los organismos regionales de pesca relevantes en la zona.

La Unidad de Coordinación de Operaciones de Vigilancia (SOCU)¹⁹ mantiene una base de datos con los buques observados pescando

¹⁹.SOCU es una institución descentralizada de la Comisión Subregional de Pesca de África Occidental – SCRP. Sus estados miembros son: Cabo Verde, Gambia, Guinea, Guinea-Bissau, Mauritania, Senegal y Sierra Leona

ilegalmente en las aguas de los países miembros del Comité Subregional de Pesca de África Occidental. Esta base de datos está basada en misiones multilaterales, involucra a observadores de los Estados costeros y debería ser empleado para restringir el acceso a los puertos comunitarios, en particular Las Palmas, a aquellos implicados en la pesca INDNR.

La UE se ha comprometido a apoyar al CSRP y al SOCU.

La UE y sus Estados Miembros deberían:

- Apoyar el desarrollo y la implementación continua y efectiva de programas MSC en países en desarrollo a nivel nacional y regional, preferiblemente utilizando sistemas robustos, de bajo coste y baja tecnología (como el sistema de vigilancia participativa fundado por DFID en Guinea en 2000-2002 que involucra a pescadores artesanales);
- Debe prestarse especial atención a la pesca INDNR en las zonas costeras, considerando los serios impactos que tiene en estos ecosistemas y en las comunidades que dependen de ellos;
- Apoyar y mejorar la cooperación y el intercambio de información con y entre Estados costeros en desarrollo;
- Ayudar a los Estados costeros a obtener acceso en tiempo real a los datos VMS de todos los buques que operan en sus aguas;
- Formalizar la cooperación entre inspectores de pesca, veterinarios y de aduanas de la UE y los países costeros en desarrollo a través de acuerdos de cooperación similares a los acuerdos de cooperación aduaneros.

En relación a los ciudadanos comunitarios

Hay muchos niveles en los que ciudadanos comunitarios están involucrados en actividades de pesca INDNR a lo largo de la cadena de custodia. Así pues, la UE debería:

- Convertir en infracción tener relaciones comerciales con compañías involucradas en pesca INDNR y/o poseer acciones de compañías involucradas en pesca INDNR.
- Desalentar el uso de banderas de conveniencia por parte de los armadores comunitarios.
- Imponer sanciones a los ciudadanos comunitarios, especialmente armadores y capitanes, involucrados en actividades INDNR o que trabajen en buques involucrados en pesca INDNR (por ejemplo en los buques en listas negras nacionales o regionales).

© Greenpeace/Gleizes



El Two Star no disponía de licencia para pescar en aguas de Guinea



Condiciones sanitarias a bordo del Long Way 010

Estándares sanitarios comunitarios

Nuestras observaciones han destacado el hecho de que muchos buques, la mayoría abanderados en China y Corea que están involucrados en actividades INDNR y cuyos productos son descargados en Las Palmas, también aparecen en la lista de plantas de procesamiento y buques pesqueros que están certificados por las autoridades de terceros países en relación al cumplimiento de los estándares sanitarios comunitarios y cuyos productos

pueden ser por lo tanto importados en la Unión Europea²⁰ Por ejemplo el Itti II, el Lian Run 14, el Trebba, el Two Star, o el Yuan Yu 16 y 17.

La certificación es otorgada por las autoridades competentes del tercer país, ya sea el país del pabellón o el Estado costero en el que estos barcos operan, y la lista se comunica a la Comisión Europea. Pero muchos de

20.http://forum.europa.eu.int/irc/sanco/vets/info/data/listes/list_all.html

estos barcos nunca van a puerto, ni son inspeccionados por las autoridades certificadoras. En varios casos, no sólo estos buques no cumplen con los estándares comunitarios, sino que además pescan ilegalmente.

Si los Estados, en este caso Guinea, China y Corea no son capaces de controlar las actividades pesqueras de estas embarcaciones, puede cuestionarse seriamente que logren vigilar las condiciones sanitarias a bordo de estos mismos barcos.

Según la DG SANCO, la base legal existente para el listado de plantas de procesado (Art 12 del Reg 854/2004) no autoriza a la Comisión a "delistar" una planta o buque por iniciativa propia.

El reglamento que establece los estándares sanitarios y permite otorgar los certificados sanitarios ha sido elaborado y adoptado por la UE y la propia Comisión debería encontrar formas de asegurar no sólo que los estándares sanitarios son respetados de forma efectiva sino que los buques autorizados a exportar a la UE no están involucrados en actividades de pesca INDNR.

Obviamente, la capacidad de Guinea de controlar y seguir las actividades y el cumplimiento de las normas por parte de los buques de pesca en sus aguas debe mejorar mucho. Sin embargo, debería plantearse una modificación del proceso que permita a la UE rechazar la certificación de un buque que opere incumpliendo la normativa comunitarias u otras, ya estén relacionadas con las normas de conservación y gestión o con los estándares sanitarios.

Prohibición a las importaciones de pescado desde Guinea

Desde febrero de 2007, la Comisión Europea tiene la intención de prohibir las importaciones de productos pesqueros cuyo origen sea Guinea²¹. Según nuestras propias observaciones, el pescado capturado en este país por buques chinos llega a las Las Palmas en cajas etiquetadas "origen: Guinea" u "origen: China". El pescado es capturado por los mismos barcos, en las mismas aguas y en las mismas condiciones. Las cajas son etiquetadas a bordo y la colocación de estas etiquetas puede ser perfectamente "adaptada" dependiendo de las restricciones impuestas a los barcos y países. La medida que propone la Comisión, aunque probablemente justificada bajo criterios sanitarios, afectará injustamente a la exportación de pescado capturado por los pescadores artesanales guineanos y muy probablemente no al pescado capturado por los buques asiáticos que observamos en nuestra expedición.

21. Borrador de la Decisión de la Comisión sobre medidas urgentes para suspender las importaciones de productos pesqueros destinados a consumo humano desde la República de Guinea. (SANCO/10003/2007 REV.1).

La Unión Europea debería:

- Aumentar y formalizar la cooperación entre todos los servicios relevantes de la Comisión Europea, en particular las Direcciones Generales de Pesca, Desarrollo, Comercio y Sanidad.
- Adoptar nuevas medidas para permitir a la Unión Europea expulsar a los buques implicados en actividades ilegales de la listas de SANCO.

6.2 RESPONSABILIDADES DE LOS ESTADOS COSTEROS

La mayoría de los países en desarrollo necesitan apoyo financiero y técnico para mejorar su capacidad de vigilancia y control. Es necesario destacar que algunos instrumentos internacionales, como el Acuerdo de 1995 de Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces transzonales y altamente migratorias, contemplan un fondo para ayudar a estos países a cumplir de forma efectiva con sus obligaciones²².

Los estados costeros en desarrollo también necesitan adaptar su legislación para eliminar los vacíos legales que están siendo utilizados por empresarios sin escrúpulos para despojar a estos gobiernos y a las comunidades pesqueras de sus recursos y de sus ingresos. Deberían incluirse cláusulas a tal efecto en los acuerdos pesqueros que negocian con los Estados que pescan en terceros países.

Por ejemplo, el plan nacional de pesca de Guinea para 2006 afirma que:

- Están prohibidas todas las actividades de buques factoría.
- Los trasbordos sólo pueden ser llevados a cabo en puerto o en la bahía de Conakry.

Sin embargo, se autorizan "permisos especiales" para trasbordos en mar abierto. Como se describe más arriba, está claro que estos "permisos especiales" para ciertos buques permiten falsear las cantidades de pescado capturado en las aguas guineanas así como los impuestos pagados al Gobierno guineano.

Recomendaciones

Un paso efectivo para Guinea sería no autorizar tales permisos especiales. Toda carga de pescado capturado en aguas guineanas debería estar acompañada por un documento que pruebe que el transbordo tuvo lugar en puerto o en la bahía de Conakry. Esto permitiría al Gobierno guineano comprobar las especies y la cantidad capturada. Además,

22. Fondo de Ayuda bajo la Parte VII del Acuerdo sobre la Aplicación de las Disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la Conservación y Ordenación de las Poblaciones de Peces Transzonales y las Poblaciones de Peces Altamente Migratorios.



Condiciones sanitarias a bordo del Long Way 010

también permitiría a las autoridades portuarias, por ejemplo en Las Palmas, verificar que el pescado ha sido declarado y controlado por los organismos nacionales competentes.

Guinea, y los demás países costeros de la región, deberían fortalecer la cooperación entre ellos, por ejemplo intercambiando información de los buques autorizados a pescar en sus aguas y sobre aquellos que hayan sido vistos pescando de manera ilegal.

6.3 COOPERACIÓN REGIONAL

La cooperación regional es esencial y necesita ser fortalecida. En una presentación del Comité Pesquero para el Atlántico Este y Central (COPACE), el director de SOCU²³ señaló los principales impedimentos para la lucha contra la pesca INDNR en la región.

Declaró que: "La lucha contra las actividades pesqueras ilegales en las Zonas Económicas Exclusivas de los estados miembro del CSRP está siendo obstaculizada por:

- La falta de voluntad política en determinados Estados.
- La falta de voluntad de ciertas administraciones de vigilancia para controlar de una manera efectiva las actividades de estos barcos.
- La inestabilidad política en la región.
- La falta de los recursos apropiados en ciertos Estados para llevar a cabo la vigilancia marítima.
- La no disponibilidad de recursos adecuados en algunos países para llevar a cabo la vigilancia marítima.
- La utilización inadecuada de los recursos dentro de la sub-región.
- El alto coste de la contratación de recursos de vigilancia de la sub-región.

A pesar de que los países que son miembros de la Comisión Sub-regional de Pesca (CSRP) han acordado la creación de un registro regional de buques pesqueros, el progreso es lento.

Por ejemplo, el plan de pesca guineano para 2006 requiere que los buques pesqueros que operan en Guinea figuren en los registros nacionales y sub-regionales. Teniendo en cuenta la movilidad de las flotas, tal intercambio de información entre Estados costeros vecinos (y en este caso, países portuarios "vecinos" como España) es decisivo.

23. Presentación de la Unidad de Coordinación y Operaciones de Vigilancia (SOCU por sus siglas en inglés) a cargo de Austin Joko Jones, Director de SOCU (Dakar, Senegal - Mayo 2004)



El mercado incorrecto de los buques permite cambiar muy fácilmente el nombre de los buques

Recomendaciones

- Los buques autorizados para pescar en Guinea, además de en otros Estados costeros en África Occidental, deben figurar tanto en los registros nacionales como en los sub-regionales.
- Mejorar el intercambio de información de buques involucrados en pesca INDNR en la región de África Occidental permitiría la creación de listas "negras" como ha hecho CICA. A los buques que aparezcan en estas listas negras se les deberían negar las licencias para pescar y el acceso a los puertos.

6.4 RECOMENDACIONES PARA LA ACCIÓN A NIVEL INTERNACIONAL

Todos los Estados deberían:

- Desarrollar y poner en marcha los planes nacionales de acción tal y como requiere el Plan Internacional de Acción de la FAO para Prevenir, Detener y Eliminar la pesca INDNR;
- Poner en marcha los artículos relevantes del Acuerdo de Cumplimiento de la FAO, el Acuerdo de Naciones Unidas sobre las Poblaciones de Peces y el Modelo de la FAO para el control en Puerto.
- Apoyar la creación de un registro internacional público, actualizado y fiable, en el que figuren tanto los buques pesqueros como los que les dan apoyo, que incluya información básica como nombre(s) actual(es) y anterior(es), badera(s) actual(es) y anterior(es), propietario(s) y beneficiario(s), país del propietario(s), apelativo de llamada, historial de cumplimiento/incumplimiento de las normas, etc.
- La inclusión en la lista de buques en el punto anterior debería ser una condición para solicitar una licencia para pescar, así como para ser incluido en los registros nacionales y regionales de barcos autorizados para pescar.

¿HAY ESPERANZAS?

Hay dos maneras de ver la situación: siendo negativos o siendo positivos y creativos.

Es fácil encontrar excusas para no actuar:

- Falta de buen gobierno en algunos países de África Occidental.
- Los países en la región no tienen la capacidad para controlar las actividades pesqueras y/o no cooperan a nivel nacional, ni internacional.
- No hay datos oficiales o listas "negras" de ORPs relevantes, por lo que es imposible actuar tanto en los Estados de puerto o de comercialización de estos productos.

El hecho es que la situación general no va a mejorar de forma inmediata. Así que, ¿qué podemos hacer? ¿encogernos de hombros y volver a nuestro delicioso plato de pescado, obviando la destrucción que ha causado y la desesperación a la que lleva a las comunidades pesqueras en países muy lejanos?

Existen soluciones realistas que han sido debatidas y acordadas a distintos niveles. Los esfuerzos de la comunidad internacional deben dirigirse urgentemente a proporcionar los recursos y el marco necesarios para permitir a los países en desarrollo luchar de forma efectiva contra la pesca INDNR en sus aguas, y especialmente en las áreas costeras, de vital importancia para las comunidades pesqueras.

La lucha contra la pesca INDNR no debería seguir siendo un lujo que sólo los países industrializados puedan afrontar.

7. ANEXOS

Tabla 3: Buques observados por Greenpeace vinculados a pesca INDNR

Nombre	Ti	INDNR	LP	MA	Llo	Bandera	DG SANCO	Descripción
Binar 4	RF					Panamá		Obteniendo pescado del Lian Run 24 y 29 en aguas internacionales el 6 de abril de 2006. Lian Run 28 y 27 esperando en las inmediaciones. Regularmente en el Puerto de Las Palmas cada dos meses, la última vez el 8 de febrero de 2006. Graves deficiencias observadas en el registro del MOU de París, incluyendo dos detenciones en los últimos tres años, la última en febrero de 2006 en Las Palmas.
Chang Hai 3	RF					China		Obteniendo pescado del Lian Run 30, Lian Run 1, Long Way 010 el 24 de marzo de 2006. El Lian Run 1 no disponía de licencia para pescar en aguas guineanas. Obteniendo pescado del Liao Yu 839 el 26 de marzo de 2006.
Elpis	RF					Belice		Realizando un transbordo con el Zhang Yuan Yu 1, Lian Run 25 y Lian Run 29 el 31 de marzo de 2006 en aguas de Guinea. Igualmente con el Kum Woong 103, Sakoba 1 y Kim Marine 533 (Kim Marine 511 esperando en las inmediaciones) el 2 de abril en aguas de Sierra Leona. Visto en Las Palmas en diciembre de 2005 y marzo de 2006.
Lian Run 18	AF					China	2100/02795	Cajas etiquetadas con este nombre a bordo del Lian Run 14
Lian Run 19	AF					China	2100/02796	Cajas etiquetadas con este nombre a bordo del Lian Run 14
Lian Run 20	AF					China	2100/02797	Cajas etiquetadas con este nombre a bordo del Lian Run 14
Lian Run 24	AF					China	2100/02801	Realizando un transbordo al Binar 4 en aguas internacionales el 6 de abril de 2006.
Lian Run 25	AF					China		Obteniendo cajas vacías desde el Elpis el 31 de marzo de 2006. En enero de 2005 en Las Palmas.
Lian Run 28	AF					China		Esperando para realizar un transbordo al Binar 4 en aguas internacionales el 6 de abril de 2006. En enero de 2005 en Las Palmas.
Lian Run 29	AF					China		Recibiendo materiales desde el Zhang Yuan Yu 15, buque en ruinas anclado frente a las costas guineanas, el 24 de marzo de 2006. Obteniendo cajas vacías del Lian Run 25, que acababa de obtenerlas del Elpis el 31 de marzo de 2006. Realizando un transbordo al Binar 4 en aguas internacionales el 6 de abril de 2006. En enero de 2005 en Las Palmas.
Lian Run 30	AF					China		En enero de 2005 en Las Palmas. Transfiriendo pescado al Chang Hai 3.
Liao Yu 839	AF					China		Transfiriendo pescado al Chang Hai 3 el 26 de marzo de 2006

Nombre	Ti	INDNR	LP	MA	Llo	Bandera	DG SANCO	Descripción
Long Way 010	AF					China		Arrestado por pescar sin licencia en Guinea en 2000. Transfiriendo pescado al Chang Hai 3 el 24 de marzo de 2006
Nova Australia	AF					Singapur		Anclado, 2 escotillas abiertas y dos arrastreros en las inmediaciones
Sakoba 1	AF							Cuando fue observado el 2 de abril en un transbordo con el Elpis en aguas de Sierra Leona el nombre Osito 89 podía leerse borroso en el casco y mostraba el apelativo de llamada que el Osito 89 tenía cuando fue observado en Las Palmas en mayo de 2005. El Osito 89 había sido observado pescando sin licencia en aguas de Guinea el 30 de marzo de 2000, 19 de abril de 2000 y 2 de junio de 2000. El 3 de abril de 2006 fue visto a sólo 9 millas náuticas de la costa.
Zhang Yuan Yu 1	AF					China	2100/02736	Obteniendo cajas vacías desde el Elpis el 31 de marzo de 2006.
Zhang Yuan Yu 2	AF					China	2100/02737	Cajas etiquetadas con este nombre a bordo del Lian Run 14

Leyenda

Nombre	Nombre del buque
Ti (Tipo)	RF (Reefer), AF (Arrastrero de fondo), AP (Arrastrero pelágico), BF (Barco Factoría)
INDNR	En verde oscuro figuran aquellos buques vinculados a actividades de pesca INDNR en el pasado.
LP (Las Palmas)	En verde oscuro figuran aquellos buques observados en el Puerto de Las Palmas en el pasado.
MA (Marcado)	En verde oscuro figuran aquellos buques que no mostraban claramente su nombre y apelativo de llamada.
Llo (Lloyd's)	Indica si existe información disponible sobre este buque en la base de datos Lloyds.
Bandera	Bandera del buque.
Nº DG SANCO	Número sanitario proporcionado por la UE a los buques autorizados a exportar a la UE.

Tabla 4: Buques vinculados a pesca INDNR en el pasado

Nombre	Ti	Bandera	DG SANCO	Descripción
CNFC 9310	AF	China	3700/20010	Observado pescando en zona prohibida en aguas de Gambia el 10 de octubre de 2000
CNFC 9311	AF	China	3700/20026	Arrestado en Guinea el 20 de octubre de 2004 por uso de arte prohibido
Eleni S	AF	Corea	No	Arrestado en Guinea el 4 de febrero de 2005 por pescar sin licencia
Guo Ji 806	AF	China	No	Arrestado en Guinea en 2005. También conocido como Taising 806
Hai Feng 830	AF	China	No	Pescando ilegalmente el 21 de junio de 2001 en 11°26'60N 17°05'30W
Itti Guinee I	AF	Conakry	016/N/MPA/DNPM	Arrestado en Guinea el 3 de febrero de 2005 por pescar sin licencia
Itti Guinee II	AF	Conakry	014/N/MPA/DNPM	Arrestado en Guinea el 3 de febrero de 2005 por pescar sin licencia
Jiu Yuan 812	AF	China	1200/20037	Arrestado en Guinea el 3 de febrero de 2005 por pescar sin licencia
Koras No 6	AF	Corea	No	Sospechoso de pescar ilegalmente en septiembre de 2001 y diciembre de 2001 en Sierra Leona. Visto pescando sin licencia en Guinea en 09°55'N14°07W el 19 de julio de 2000. Las redes ocultaban parte del nombre.
Lian Run 1	AF	China	No	El Long Way 1 fue visto pescando ilegalmente en 2000 en aguas de Guinea.
Lian Run 10	AF	China	No	El Long Way 1 fue visto pescando ilegalmente, sin licencia, en 2000 en aguas de Guinea.
Lian Run 13/Lian Yun 24	AF	China	No	Arrestado en Guinea el 3 de febrero de 2005 pescando sin licencia
Lian Run 14	AF	China	2100/02791	Arrestado por las autoridades guineanas a bordo del MV Esperanza el 28 de marzo de 2006. Había sido arrestado en Guinea el 3 de febrero de 2005 por pescar sin licencia.
Lian Run 26	AF	China	No	Arrestado en Guinea el 3 de febrero de 2005 por pescar sin licencia
Long Way 008	AF	China	No	Visto pescando ilegalmente, sin licencia, en 2000 en aguas de Guinea.
Long Way 010	AF	China	No	Visto pescando ilegalmente, sin licencia, en 2000 en aguas de Guinea.
Medra	AF	Honduras	No	Sospechoso de pescar ilegalmente en septiembre de 2001 y diciembre de 2001 en Sierra Leona.
Min Yu 701	AF	China	1200/20019	Arrestado en Guinea el 12 de diciembre de 2002 en 10°15'N 15°22'W por uso de arte prohibido. Arrestado en Guinea el 18 de febrero de 2005 por uso de arte prohibido
Poong Lim 11	AF	Corea	KORF-097	Sospechoso de pescar ilegalmente en septiembre de 2001 y diciembre de 2001 en Sierra Leona. Visto pescando ilegalmente, sin licencia, en Guinea en 2001.
Poong Lim 12	AF	Corea	KORF-095	Visto pescando ilegalmente, sin licencia, en Guinea en 2000.
Sakoba 1	AF		No	Cuando fue observado el 2 de abril en un transbordo con el Elpis en aguas de Sierra Leona el nombre Osito 89 podía leerse borroso en el casco y mostraba el apelativo de llamada que el Osito 89 tenía cuando fue observado en Las Palmas en mayo de 2005. El Osito 89 había sido observado pescando sin licencia en aguas de Guinea el 30 de marzo de 2000, 19 de abril de 2000 y 2 de junio de 2000. El 3 de abril de 2006 fue visto a sólo 9 millas náuticas de la costa.
Saturnia	AF	Senegal	076/AX/95	Arrestado en Guinea el 11 de diciembre de 2002 por uso de artes prohibidas. Arrestado en Guinea Bissau el 8 de septiembre de 2003 por uso de artes prohibidas. Visto pescando en zona prohibida frente a las costas de Gambia el 5 de enero de 2001.
Tae Wong 608	AF	Corea	KORF-174	Visto en aguas de Guinea con la licencia caducada el 4 de abril de 2002. Observado pescando ilegalmente en 2000 frente a las costas de Guinea. Visto en Las Palmas en febrero de 2005.

Nombre	Ti	Bandera	DG SANCO	Descripción
Trebba	AF	Senegal	131/BS/99	Arrestado en Guinea el 11 de diciembre de 2002 por uso de artes prohibidas. Visto en aguas de Gambia con la licencia caducada el 6 de mayo de 2000.
Wofagui 2	AF	Senegal	No	Arrestado en Guinea el 3 de junio de 2005 por pescar con arte prohibido. Observado pescando sin licencia en 09°39N 14°11W el 12 de diciembre de 2002.
Wofagui 5	AF	Senegal	No	Observado pescando sin licencia en 09°53N 15°10W el 12 de diciembre de 2002.
Yan Yu 630	AF	China	3700/20024	Arrestado en Guinea el 3 de febrero de 2005 por uso de arte prohibido
Yue Yuan Yu 7	AF	China	4400/20007	Observado pescando sin licencia en 09°30N 15°29W el 12 de diciembre de 2002.
Yue Yuan Yu 8	AF	China	4400/20012	Observado pescando sin licencia en 09°30N 15°29W el 12 de diciembre de 2002.

Leyenda

Nombre Nombre del buque

Ti (Tipo) RF (Reefer), AF (Arrastrero de fondo), AP (Arrastrero pelágico), BF (Barco Factoría)

Bandera Bandera del buque.

Nº DG SANCO Número sanitario proporcionado por la UE a los buques autorizados a exportar a la UE.



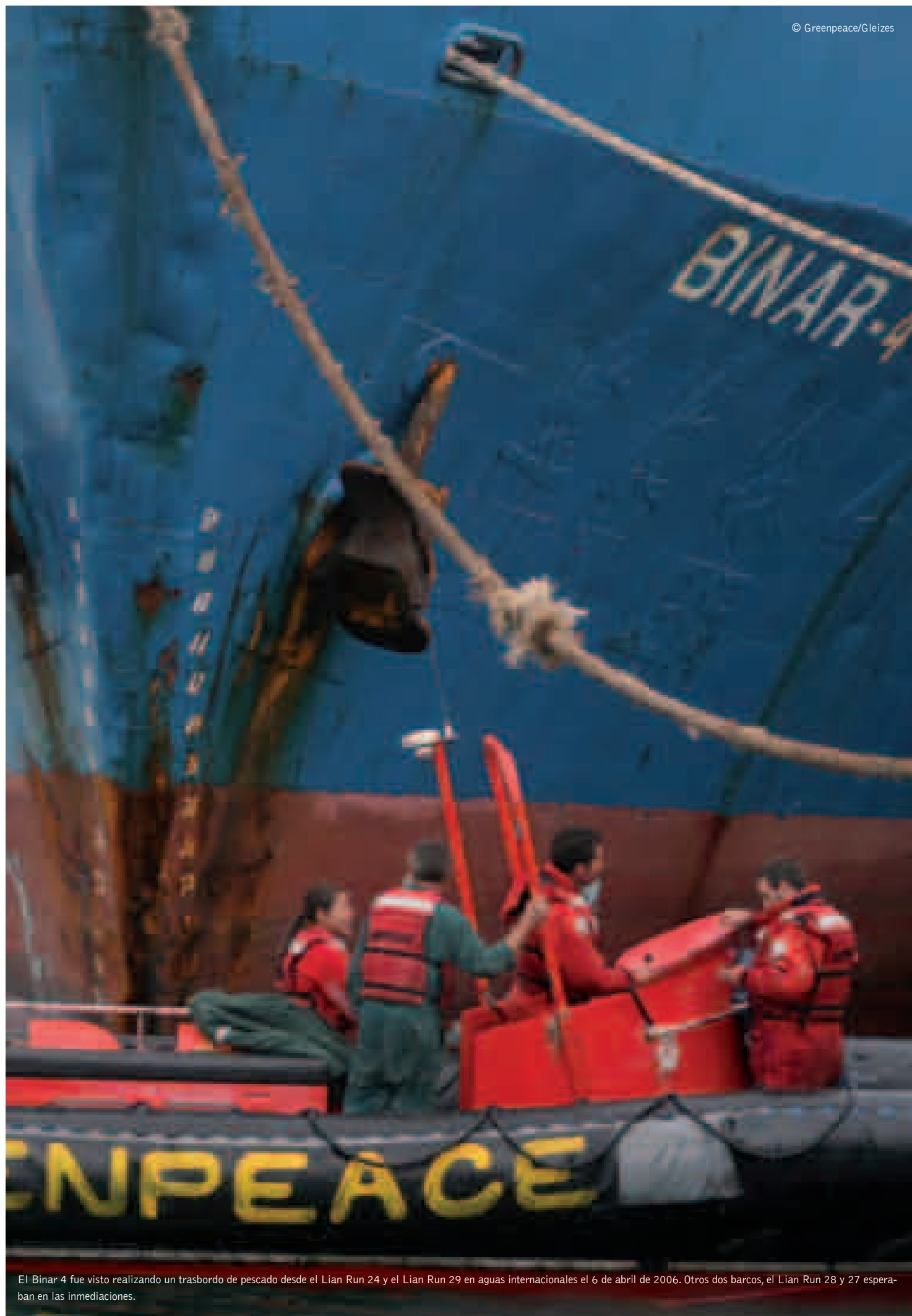
El CNFC 24 fue observado en aguas de Guinea mientras realizaba un trasbordo al Hai Feng 830 el 17 de marzo de 2006.

Tabla 5: Buques que han sido observados previamente en Las Palmas

Nombre	Ti	LP	Bandera	DG SANCO	Comentarios
Binar 4	RF		Panamá	No	Regularmente en el Puerto de Las Palmas cada dos meses, la última vez el 8 de febrero de 2006. Graves deficiencias observadas en el registro del MOU de París, incluyendo dos detenciones en los últimos tres años, la última en febrero de 2006 en Las Palmas.
Elpis	RF		Belice	No	En febrero de 2005 y marzo de 2006 en Las Palmas.
Hai Feng 823	RF		China	No	En diciembre de 2005 en Las Palmas.
Katan	BF		Comoros	No	In Las Palmas for repairs, June to September 2005.
Lian Run 25	AF		China	No	En enero de 2005 en Las Palmas.
Lian Run 26	AF		China	No	En enero de 2005 en Las Palmas.
Lian Run 28	AF		China	No	En enero de 2005 en Las Palmas.
Lian Run 29	AF		China	No	En enero de 2005 en Las Palmas.
Lian Run 30	AF		China	No	En enero de 2005 en Las Palmas.
Medra	AF		Honduras	No	En noviembre de 2004 y febrero de 2006 en Las Palmas.
Sakoba 1	AF			No	En mayo de 2005 en Las Palmas.
Sonrisa	AF		Honduras	No	En junio de 2005 en Las Palmas.
Tae Wong 608	AF		Corea	KORF-174	En febrero de 2005 en Las Palmas.
Two Star	AF		Corea	KORF-102	En febrero y diciembre de 2005 en Las Palmas.

Leyenda

Nombre	Nombre del buque
Ti (Tipo)	RF (Reefer), AF (Arrastrero de fondo), AP (Arrastrero pelágico), BF (Barco Factoría)
Bandera	Bandera del buque.
Nº DG SANCO	Número sanitario proporcionado por la UE a los buques autorizados a exportar a la UE.



El Binar 4 fue visto realizando un trasbordo de pescado desde el Lian Run 24 y el Lian Run 29 en aguas internacionales el 6 de abril de 2006. Otros dos barcos, el Lian Run 28 y 27 esperaban en las inmediaciones.



TESTIGOS DEL SAQUEO 2006

Cómo el Pescado Capturado Ilegalmente en Aguas Africanas
Llega a los Puertos y Mercados Comunitarios

Este informe ha sido producido gracias a las aportaciones económicas de los socios de Greenpeace

Greenpeace es una organización independiente política y económicamente que no recibe subvenciones de empresas, ni gobiernos, ni partidos políticos.

Hazte socio en www.greenpeace.es

GREENPEACE ESPAÑA
San Bernardo 107, 1º, 28015 Madrid España
T+34 91 444 14 00 F+34 91 447 15 98

diseño **xul** www.xul.es

Impreso en papel 100% reciclado postconsumo y totalmente libre de cloro



GREENPEACE