

GREENPEACE

ENVIRONMENTAL JUSTICE FOUNDATION



CHARITABLE TRUST

BUQUES IMPLICADOS EN ACTIVIDADES ILEGALES DE PESCA EN EL PUERTO DE LA LUZ EN LAS PALMAS NUEVAS EVIDENCIAS

30 de enero 2006

INTRODUCCIÓN

Las evidencias presentadas en el informe publicado el 8 de diciembre de 2005 por la Environmental Justice Foundation (EJF) sobre la pesca ilegal en Guinea Conakry¹ muestran que Las Palmas continúa siendo un refugio para los buques pesqueros y de transporte de pescado implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). Nuevas evidencias siguen mostrando que el de La Luz es un “puerto de conveniencia”.

Los buques de pesca INDNR no respetan las medidas de conservación y gestión de los recursos pesqueros y se aprovechan de los vacíos en los sistemas de control de la actividad pesquera para seguir obteniendo beneficios de sus destructivas actividades. Tanto los ecosistemas marinos como las comunidades costeras dedicadas a la pesca, algunos muy pobres, se ven directamente afectados por las actividades de estas flotas. En el océano Atlántico, los buques implicados en actividades ilegales de pesca explotan recursos pesqueros que tienen una gran importancia para las comunidades a lo largo de la costa occidental africana.

Los buques de pesca observados mientras faenaban ilegalmente durante operaciones regionales de vigilancia en África Occidental y/o arrestados por los Estados costeros en esa región frecuentan el Puerto de La Luz para emplear varios de sus servicios, desde la descarga del pescado, mantenimiento, abastecimiento de combustible, cambios de tripulación, etc. La falta de controles apropiados permite que el pescado capturado ilegalmente entre en el mercado comunitario.

Esta situación es bien conocida por las Autoridades, pero hasta ahora, se ha hecho muy poco para corregirla. La UE y España han declarado públicamente en diversas ocasiones su compromiso en la lucha contra la pesca INDNR, lo que incluye medidas de control de sus puertos, tal como recogen el Plan de Acción comunitario para la erradicación de la pesca INDNR o las directrices sobre control e inspección en puertos recientemente adoptadas por la FAO² con el apoyo de la UE.

Greenpeace y EJF demandan a la UE y a España medidas urgentes para evitar que los buques de pesca y de transporte de productos de la pesca INDNR hagan uso del Puerto de La Luz en Las Palmas y que impidan que el pescado capturado ilegalmente entre en el mercado comunitario a través de estas instalaciones.

¹ EJF. 2005. Party to the Plunder – Illegal fishing in Guinea and its links to the European Union. Disponible en inglés en www.ejffoundation.org (una traducción del texto al francés también se encuentra disponible).

² La FAO es la agencia de Naciones Unidas para la agricultura y la alimentación.

NUEVAS EVIDENCIAS

El informe publicado por EJF proporciona evidencias de que algunos de los buques de pesca INDNR arrestados en Guinea en 2005, así como otros buques que han sido observados pescando ilegalmente el año pasado, algunos en repetidas ocasiones, emplean Las Palmas como base.

Nuevas evidencias recientemente recogidas en Guinea Conakry muestran la presencia continua de buques de pesca y transporte implicados en actividades de pesca INDNR en este Puerto.

Tras no haber realizado actividades de vigilancia en sus aguas durante la segunda mitad de 2005 debido a la falta de medios, se reanudaron las actividades guineanas en la tercera semana de enero de 2006 y arrestaron a dos barcos implicados en actividades ilegales. Uno de ellos, el **707 Star** ha empleado de forma muy reciente el Puerto de La Luz y es un buen ejemplo de la forma en que operan este tipo de buques.

En el registro de buques Lloyd's³, 707 Star sólo figura como un nombre anterior. Aparentemente, este buque se llama ahora **Golden Lake N° 13**, aunque parece usar su nombre anterior para ocultar sus actividades. No existe información oficial sobre los dueños actuales o la bandera de este buque. Menos de cuatro meses antes de ser arrestado, el 707 Star pasó al menos un mes en Las Palmas, entre el 8 y el 30 de agosto de 2005, para ser reparado.

Otros buques observados recientemente en el Puerto de La Luz, no incluidos en informes recientes, continúan proporcionando ejemplos de buques implicados en actividades ilegales que emplean este Puerto.

Amapola 515 se encontraba en Las Palmas entre el 1 y el 3 de diciembre de 2005 para recibir suministros, de acuerdo a la información disponible a través de la Autoridad Portuaria del Puerto de Las Palmas. Provenía de Guinea Conakry, lugar que también era su lugar de destino. El Amapola había sido arrestado por las autoridades guineanas el 30 de abril de 2005. Este buque había empleado también los servicios del Puerto de La Luz entre el 26 y el 29 de octubre de 2005.

Entre el 2 y el 5 de enero de 2005, el **Lian Run 26**, se encontraba en Las Palmas para recibir suministros. Tres meses más tarde este buque sería arrestado en Guinea, el 3 de abril de 2005, cuando se encontraba pescando sin disponer de un permiso de pesca.

El **Nam Won 86** es un ejemplo de un buque repetidamente observado pescando ilegalmente que ha empleado recientemente las instalaciones del Puerto de La Luz. Así lo hizo entre el 13 de enero y el 28 de febrero de 2005. El buque había sido observado pescando sin disponer de un permiso de pesca en aguas de Sierra Leona el 18 de abril de 2000 y en una zona prohibida el 24 de abril del mismo año. Nuevamente fue observado pescando en una zona prohibida el 5 de abril de 2002. El **Kum Woong 103**, que se encontraba en el Puerto de La Luz el 15 de abril de 2005, había sido observado pescando ilegalmente en aguas de Guinea en enero de 2000 y en Sierra Leona entre septiembre y diciembre de 2001. El **Tae Wong 608**, un barco abanderado en Korea, se encontraba en Las Palmas para ser reparado, entre el 12 de enero y el 28 de febrero de 2005, procedente de Guinea Conakry y también con destino a Guinea Conakry. Ha sido observado pescando ilegalmente en aguas de Guinea en febrero de 2000 y abril de 2002. Además se encontraba en la lista de buques sospechosos de pescar ilegalmente en aguas de Sierra Leona entre septiembre y diciembre de 2001.

³ El registro de buques de la sociedad de clasificación Lloyd's es la mayor base de datos disponible sobre la flota mundial.

Estos datos probablemente sólo muestran una pequeña parte de las operaciones de pesca INDNR que existen en esta zona. En África Occidental se han llevado muy pocas operaciones de vigilancia pesquera desde 2003. A Las Palmas vienen más buques de los que se muestran en el sitio web del Puerto. Sin embargo, pese a nuestros medios limitados de investigación, estos casos demuestran que sin duda el de La Luz es un “puerto de conveniencia”.

LA UE Y LOS PUERTOS DE CONVENIENCIA

Tras la adopción por la FAO del Plan de Acción Internacional (PAI) para prevenir, contrarrestar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) en marzo de 2001, la Comisión Europea presentó el 28 de mayo de 2002 una propuesta para un “Plan de Acción comunitario para la erradicación de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada” (COM(2002) 180 final). El Plan propuesto por la Comisión Europea contiene iniciativas muy buenas, pero hasta el momento, su traducción en medidas concretas ha sido muy limitada.

El Plan de Acción Comunitario examina los vacíos legales en los sistemas de control actuales y sugiere cambios en la legislación europea así como iniciativas internacionales en relación a la pesca INDNR. Aunque muchas de estas medidas deben ser aprobadas a nivel internacional, y por lo tanto requerirán de cierto tiempo para ser aprobadas y puestas en práctica, algunas podrían ser adoptadas por la UE en un breve plazo.

La acción 14 en el plan de acción comunitario demanda la “Definición de los derechos y obligaciones del Estado del puerto” con el objetivo de “establecer los derechos y obligaciones del Estado del puerto en materia de acceso de buques pesqueros a las instalaciones portuarias para realizar operaciones comerciales, de tránsito o de primera comercialización de productos de la pesca procedentes directamente de los caladeros”.

La justificación para esta actuación es de hecho que, según la Comisión Europea “no hay ningún convenio internacional en el que se establezcan los derechos y obligaciones de los Estados en este ámbito. Este vacío jurídico favorece la existencia de puertos de conveniencia, del mismo modo que hay pabellones de conveniencia. La falta de normas internacionales en materia de acceso a puerto y de control en él no favorece el surgimiento de una cooperación internacional en este ámbito. Sirve, además, de coartada a los países que no desean ser demasiado rigurosos en el control del origen de los productos que sustentan su tráfico portuario”.

En la tercera edición del “Cuadro de Cumplimiento de la Política Común de Pesca”, que acaba de ser publicado, la Comisión Europea afirma que “es necesario destacar que los inspectores de la Comisión continúan observando fallos en el control por parte de los Estados Miembros, en particular en el control de las capturas y desembarcos. Esto significa que desembarcos no declarados, declaraciones falsas (declaración de capturas como efectuadas en un área geográfica distinta al área en la que el pescado ha sido en realidad capturado) o declaración de capturas menores a las reales pueden pasar inadvertidas”.

En 2004, la Comisión Europea inició un procedimiento de infracción contra España, entre otras razones, por la falta de control en puertos.

LEGISLACIÓN ESPAÑOLA SOBRE INSPECCIÓN Y CONTROL EN PUERTOS Y EL PLAN NACIONAL DE ACCIÓN CONTRA LA PESCA INDNR

El artículo 69 de la LEY 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado requiere que los puertos de desembarque de productos pesqueros dispongan de los medios necesarios para un eficiente ejercicio de las labores de control de la pesca marítima.

En noviembre de 2002, España adoptó su plan nacional de acción contra la pesca INDNR. Este plan propone:

- elaborar registros de buques autorizados y listas de buques no autorizados o ilegales en las organizaciones regionales de pesca;
- prohibir a los buques la admisión o la salida del puerto, el acceso a los servicios portuarios o las descargas o trasbordos de pescado, siempre que haya indicios de su implicación en actividades de pesca ilegal así como desarrollar sistemas de respuesta rápida para autorizar o rechazar desembarcos, mecanismos simples para la autorización de descargas, sistemas adecuados y eficientes de inspección y procedimientos designados a prohibir, cuando sea adecuado, los desembarcos o los trasbordos.

Tres años después de que España adoptara su plan de acción, Las Palmas dispone, en el mejor de los casos, de cuatro inspectores pero de momento (así era el caso en diciembre de 2005) probablemente sólo 2 ó 3 - una cantidad claramente insuficiente para controlar los desembarcos de forma efectiva en el Puerto de Las Palmas. Esto demuestra la falta de voluntad política para trasladar los compromisos sobre el papel a medidas concretas.

DIRECTRICES DE FAO SOBRE CONTROL EN PUERTOS

La Consulta Técnica para Revisar las Medidas de los Estados de Puerto para Combatir la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada (Roma, Italia, 31 de agosto al 2 de septiembre de 2004), aprobó unas directrices sobre medidas de control en puerto. Aunque estas directrices son voluntarias, también proporcionan una buena base para mejorar la situación en el Puerto de Las Palmas y fortalecer tanto la legislación española como comunitaria.

Las directrices proponen una serie de medidas para ser adoptadas por los países que disponen de puertos, tales como:

- no permitir a un buque emplear sus puertos para el desembarco, trasbordo o procesado del pescado si el buque que capturó el pescado está abanderado en un Estado que no es una parte contratante o cooperante de una organización regional de pesca o ha sido observado implicado en, o dando apoyo a, actividades de pesca INDNR en la zona gestionada por una organización regional de pesca o en aguas bajo la jurisdicción de un Estado costero, a no ser que el buque pueda demostrar que la captura fue llevada a cabo de manera conforme con las medidas de conservación y gestión existentes;
- cuando haya indicios claros para pensar que un buque de pesca se ha visto implicado o apoyado actividades de pesca INDNR en aguas más allá de su jurisdicción pesquera, denegar al buque el uso de sus puertos para el desembarco, transbordo, o reabastecimiento de combustible u otros;

También propone que “al organizar las inspecciones, se dará prioridad a los buques que enarbolan la bandera de partes no cooperantes y no contratantes o buques que se crea han estado involucrados en pesca INDNR, aún reconociendo que la inspección en puerto debe realizarse de forma no discriminatoria”.

DEMANDAS

La UE y sus Estados Miembros, en su papel como Estados portuarios, deberían concretar los compromisos que han adquirido en los distintos instrumentos legales.

Entre otros, la UE y sus Estados Miembros deberían:

- *adoptar medidas legalmente vinculantes como las contenidas en las directrices de FAO sobre control en puerto;*
- *Asegurar un pleno intercambio de información, de manera regular, entre los Estados portuarios, costeros, de bandera y las organizaciones regionales relevantes en la región;*

Esta cooperación debería ser extendida a otros organismos regionales además de a la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICAA), tales como el Comité de Pesca del Atlántico Centro Oriental (COPACE) y la Comisión Sub-Regional de Pesca (CSRP) de África Occidental y su Unidad de Coordinación de Operaciones de Vigilancia (UCOV).

UCOV mantiene una base de datos de buques observados pescando ilegalmente en aguas de los países miembros de la CSRP⁴. Esta base de datos debería ser empleada para restringir el acceso a los puertos comunitarios, en particular en el caso de Las Palmas, de los buques involucrados en actividades ilegales de pesca.

La UE se ha comprometido a apoyar a la CSRP y su UCOV. Las operaciones regionales de vigilancia aérea y en el mar son cruciales para la lucha contra la pesca INDNR en la región de África Occidental. El intercambio de información sobre los buques involucrados en actividades de pesca INDNR en esta región permitiría la creación de “listas negras” de barcos, como se ha hecho en el marco de la CICAA. Estas listas negras permitirían denegar licencias de pesca y el acceso a puerto.

⁴ Los miembros de la CSRP son Mauritania, Senegal, Gambia, Cabo Verde, Guinea Bissau, Guinea Conakry y Sierra Leona.