

PESCA PIRATA: EL SAQUEO DE ÀFRICA OCCIDENTAL



Campaña de Greenpeace Internacional contra la Pesca Pirata

PESCA PIRATA: EL SAQUEO DE ÁFRICA OCCIDENTAL

Greenpeace, SEPTIEMBRE 2001

Informe elaborado por Greenpeace Internacional.

San Bernardo, 107 - 28015 Madrid. Tf: 91 444 14 00 - Fax: 91 447 15 98 - biodiversidad@greenpeace.es Portaferrisa, 17 1º/2ª - 08002 Barcelona. Tf: 93 318 77 49 - Fax: 93 412 27 01 - barcelona@greenpeace.es Ses Rafaletes, 13 1º - 07015 Palma de Mallorca. Tf: 97 140 58 50 - Fax: 97 140 45 69 - palma@greenpeace.es

ÍNDICE

IN	TRODUCCIÓN	1
PE	ESCA ILEGAL, NO REGULADA Y NO DECLARADA	3
ES	STATUS DE LOS STOCKS PESQUEROS Y DEL MEDIO MARINO EN EL ÁREA	6
PE	ESQUERIAS EN LA REGIÓN DE ÁFRICA OCCIDENTAL	6
	Estatus de los Stocks pesqueros	6
	Consecuencias para las comunidades costeras	8
IN	STRUMENTOS INTERNACIONALES RELEVANTES	9
	Acuerdo de las Naciones Unidas sobre los Stocks Pesqueros	9
	El Plan Internacional de Acción contra la Pesca Ilegal, no Declarada y no Regulada de la FAO	.11
RE	ESPONSABILIDAD DE LOS ESTADOS	.14
	Responsabilidad de abanderamiento	.14
	Abanderamiento en otros paises	.14
	Abanderamiento en el Estado	.14
	Repatriación y Desguace	.15
	Control de los barcos vs. Desregistro de barcos	.16
	Responsabilidades como Estado Portuario	.16
	Responsabilidad del Estado en sus Mercados	.17
	Control de las compañías y los ciudadanos	.18

INTRODUCCIÓN

a pesca pirata en barcos con bandera de conveniencia se ha convertido en un problema internacional. Su objetivo principal son las especies de alto valor comercial: langostinos, atún y calamares entre otros. Pescan en cualquier punto

del planeta donde puedan capturarlos, en alta mar, donde no hay controles, y en aguas costeras de Estados que carecen de los mecanismos para defender sus aguas territoriales.

En ciertas áreas, los piratas causan un serio impacto sobre los bancos de pesca, en algunos casos realizan mayores capturas que los barcos que pescan legalmente.

La comunidad internacional ha reconocido el peligro que representan estos barcos y ha comenzado a dar los pasos necesarios para acabar con esta práctica ilegal. Entre los puntos mas importantes destacan:



- La adopción por parte de la FAO en marzo de este año de un plan internacional para combatir la pesca ilegal
- La adopción de una prohibición en las exportaciones del atún conocido como patudo (Thunus obesus) procedente de ciertos países con bandera de conveniencia (Belice, Honduras, San Vicente & Las Granadinas y otros) por parte de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT en sus siglas inglesas).
- La prohibición por parte de Sudáfrica de descargar pescado procedente de barcos piratas en todos sus puertos.

Una serie de reformas en la legislación de la Unión Europea para luchar contra la pesca pirata, entre las que se incluye la prohibición de utilizar fondos europeos para reabanderar barcos pesqueros en países con bandera de conveniencia.

En el año 2000, Greenpeace documento y realizó acciones contra barcos palangreros piratas que estaban pescando el preciado patudo y barcos congeladores (que transportan el pescado y les abastecen), en aguas del Atlántico africano.

Otro aspecto importante de la pesca pirata es el saqueo que realizan en aguas de países en vías de desarrollo, muchos de los cuales carecen de los medios necesarios para defender sus áreas costeras. Este problema preocupa en gran medida a la ONU y a los gobiernos de estas áreas, cuyas comunidades locales de pescadores ven sus bancos de pesca agotados y la desaparición de su única fuente de ingresos.

La ONU ha adoptado cuatro resoluciones durante los últimos años con el fin de acabar con la pesca "no autorizada" en alta mar y en las Zonas Exclusivas Económicas (ZEE) de los países en vías de desarrollo.

Con el fin de dar a conocer el problema de la pesca pirata en las costas de África Occidental y sus terribles impactos, Greenpeace intenta lograr el efectivo cumplimiento de los instrumentos internacionales y el compromiso serio por parte de la ONU, de las organizaciones regionales y sub-regionales, así como de los Estados costeros y de aquellos que pescan en la región para desarrollar soluciones eficaces que pongan fin a este problema.

PESCA ILEGAL, NO REGULADA Y NO DECLARADA

as flotas pesqueras de todo el mundo se encuentran en una situación de exceso de capacidad en relación con los recursos disponibles. Al mismo tiempo, instrumentos internacionales como el Acuerdo de Naciones Unidas sobre Stocks Pesqueros (1) y el Acuerdo de la FAO (2), así como la normativa adoptada por las organizaciones regionales que gestionan las diferentes áreas pesqueras, están imponiendo mas y mas obligaciones en un intento de conservar los bancos pesqueros.

El resultado se traduce en una competición en la que las flotas pesqueras y las compañías buscan conservar o expandir su acceso a las áreas pesqueras de todas las costas, particularmente en los países en vías de desarrollo. Para Greenpeace constituye una gran preocupación que muchas empresas y barcos pesqueros están extendiendo el uso de "banderas de conveniencia" para evitar el cumplimiento de la legislación internacional.

Empresas y armadores sin escrúpulos, junto con ciertos países, utilizan banderas de conveniencia para evitar las medidas internacionales de conservación y gestión, así como aquellas referentes a la seguridad y trabajo a bordo. Estos barcos realizan su pesca ilegal no solo en alta mar, sino que de forma habitual entran ilegalmente en las ZEE de países en vías de desarrollo, robándoles el pescado que para ellos representa comida, empleo e ingresos.

Recientemente, la FAO ha informado de un incremento en el numero de barcos industrializados de gran tamaño que utilizan banderas de conveniencia.

Existen fuertes indicios de que sus capturas están siendo transbordadas de forma masiva en alta mar, en lugar de ser descargadas en los puertos. Esto contribuye a ocultar las conexiones entre el pescado y el barco, por lo que una vez que el pescado llega a los mercados, su origen real es desconocido. El trasbordo y reabastecimiento en alta mar también permite a los barcos con bandera de conveniencia permanecer en el mar y capturar una mayor cantidad de pescado, ya que no pierden tiempo acercándose hasta un puerto cuando tienen llenas sus bodegas, evitando de esta forma las inspecciones portuarias o el control de sus actividades.

Según un análisis de los datos suministrados por el Servicio Marítimo Lloyd's, Greenpeace estima que hay mas de 1.300 barcos pesqueros industriales de gran escala que operan con banderas de conveniencia.

⁽¹⁾ El Acuerdo para la puesta en marcha de las Previsiones de la Convención de las Naciones Unidas para la Ley del Mar del 10 de diciembre de 1982 referente a la Conservación y Gestión de los Stocks Pesqueros Transzonales y Altamente Migratorios, se firmó en Nueva York el 4 de agosto de 1995

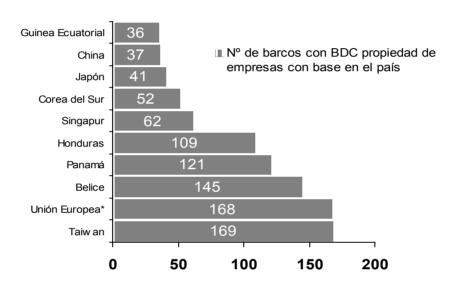
⁽²⁾ Acuerdo para promover el cumplimiento de las Medidas de Conservación y Gestión de los Barcos Pesqueros en Alta Mar, aprobado por la Conferencia de la FAO el 24 de noviembre de 1993

Mas de 1000 de esos barcos (el 80% aproximadamente) trabajan con banderas de Belice, Honduras, Panamá o San Vicente & Las Granadinas (recientes informes indican que Panamá y Honduras están realizando esfuerzos para limpiar sus registros). Los propietarios "registrados" de estos barcos están localizados en mas de 80 países, la mayoría de ellos tienen su base en Taiwán, la Unión Europea (fundamentalmente España), Panamá, Belice y Honduras.

TABLA 1. País de los Beneficiarios

Diez principales países donde están registrados los propietarios de pesqueros con BDC

Fuente: Servicio de Información Marítima de Lloyd's.



* España (116), Portugal (12), Grecia (11), Reino Unido (10), Dinamarca (4), Francia (4), Irlanda (4), Holanda (3), Italia (2), Finlandia (1), Suecia (1)

La pesca con barcos con bandera de conveniencia representa una absoluta falta de respeto a los esfuerzos internacionales para regular la pesca. A menos que las banderas de conveniencia sean eliminadas, este agujero en las leyes internacionales continuara minando los esfuerzos de muchos Estados para conservar los bancos de pesca y proteger de la sobrepesca a la biodiversidad marina.

Greenpeace utiliza el termino "pirata" para describir a aquellos barcos pesqueros que poseen banderas de conveniencia, así como a aquellos barcos cargueros al servicio de los primeros en el mar (para reabastecimiento o transporte del pescado hasta los mercados), que deben ser considerados también como barcos piratas, ya que permiten que los barcos pesqueros con bandera de conveniencia continúen pescando ilegalmente con impunidad.

Las intrusiones de los barcos pesqueros y los congeladores en las zonas costeras (a veces incluso en las mismas playas) son extremadamente destructivas tanto desde el punto de vista ambiental como desde el humano, llegando en ocasiones a causar la muerte de pescadores locales. Los Estados costeros carecen de los instrumentos logísticos y financieros necesarios para detener el saqueo de sus aguas.



La Comisión Subregional de Pesquerías (SRFC- con base en Dakar, Senegal) ⁽³⁾ conjuntamente con la Unidad de Coordinación de Operaciones de Vigilancia (SOCU - con base en Banjul, Gambia) está desarrollando un programa de Seguimiento, Control y Vigilancia y cooperan en la lucha contra la pesca ilegal con el apoyo financiero del Gobierno de Luxemburgo.

Sus logros son muy positivos considerando sus limitados medios tanto financieros como logísticos, pero es necesario seguir trabajando para acabar con la actual destrucción de los recursos marinos en esta región.

⁽³⁾ Estados miembros de SRFC: Cabo Verde, Gambia, Guinea, Guinea Bissau, Mauritania y Senegal. Sierra Leona no es miembro pero participa en las operaciones de vigilancia

ESTATUS DE LOS STOCKS PESQUEROS Y DEL MEDIO MARINO EN EL ÁREA

PESQUERIAS EN LA REGIÓN DE ÁFRICA OCCIDENTAL

as aguas de África Occidental se caracterizan por una constante ascensión de nutrientes a las capas superiores, dando como resultado un ecosistema marino muy rico y diverso en fauna tanto en la zona costera como en aguas mas profundas. Como consecuencia, el pescado es muy importante en la región, es fuente de proteínas y es fuente de empleo. La población local depende en gran medida de estos bancos de pesca para su alimentación - el consumo per capita en las áreas costera llega a ser de 24 o incluso 28 kg/año. El aumento de la población en la zona costera, debido al aumento de la natalidad y a la inmigración a causa de la expansión del Sahara, otorga al pescado todavía una mayor importancia como fuente de recursos para el futuro.

Los tipos de pesca en el área son también variables, tanto artesanales como barcos de gran escala operan en la región, así como flota industrial en las zonas de mayor profundidad procedente de Europa y Asia. Los pescadores artesanales pescan en canoas o piraguas, provistas de pequeños motores fueraborda. Estos barcos van desde los 3 hasta los 25 m. de longitud, y utilizan una gran variedad de equipos de pesca, incluyendo palangres, redes de enmalle, redes de tiro danesas, esparaveles y almadrabas. Buscan diferentes especies como: bonga, salmonetes, clupeidos, sardinas, sardinella, anchoas, pulpo, barracudas, roncador, mero, jurel, merluza negra, langostinos y muchos otros. Tanto las especies como los artes de pesca varían dependiendo de la estación y de la región. Las flotas industriales persiguen en muchos casos las mismas especies: langostino, sardinela, pulpo, jurel y merluza negra. Para ello utilizan fundamentalmente barcos arrastreros, jábejas y palangreros; de longitud superior a los 100 m.

ESTATUS DE LOS STOCKS PESQUEROS

La FAO ha puesto de manifiesto en numerosas ocasiones durante los últimos años que una gran parte de los stocks pesqueros de todo el mundo se encuentran sobreexplotados. En los análisis mas recientes, la FAO concluyó que el 75% de los stocks pesqueros mundiales de los cuales se conocen datos, están totalmente explotados, sobreexplotados o devastados⁽⁴⁾. En el Atlántico Este Central, desde Marruecos hasta el Congo, mas del 80% de los stocks se encuentran en esta situación. La situación esta empeorando - según la FAO, en las aguas tropicales atlánticas, incluyendo el Atlántico Occidental, la proporción de stocks sobreexplotados o devastados (sin incluir a los que ya están totalmente explotados) ha aumentado desde menos de un 10% en 1975 hasta un 33% en la actualidad.

(4) La FAO utiliza el Rendimiento Máximo Sostenible (RMS), como criterio para su clasificación de los stocks. El RMS desde el punto de vista de la gestión ha sido fuertemente criticado por los científicos por tender demasiado a la sobreexplotacion, sus cifras son, de hecho, una estimación por lo bajo de la extensión real de la sobrepesca



Revisión del estado de los bancos de pesca mas relevantes en África Occidental:

- Langostino son varias las especies de langostino que se pescan en esta región, tanto en la costa como en zonas mas alejadas. Los estudios científicos revelan que su estatus es desconocido, pero existen indicios de que muchos de los stocks están totalmente explotados o sobreexplotados, especialmente en Senegal y Guinea Bissau.
- **Pulpo** En Mauritania, las distintas especies de pulpo están sobreexplotadas y posiblemente se encuentren en la misma situación en Senegal.
- Sardinela Podemos encontrar dos especies de sardinela en la región, pescadas artesanalmente en Senegal y Gambia y por barcos industriales en Mauritania. Su abundancia y distribución varían considerablemente, apreciándose un declive de las poblaciones desde 1992 hasta 1998, seguido de un aparente aumento en el siguiente año.
- Jurel Existen dos especies de jurel, explotadas con los mismos patrones que la sardinela, es decir, barcos artesanales en Senegal e industriales en Mauritania. El actual estatus de los dos stocks es desconocido, aunque existen indicios de que una de las especies está en declive desde finales de los 90.
- Merluza negra A pesar de pesca a gran escala de merluza negra desde hace dos décadas, no existe ningún estudio científico sobre el estatus de la especie.
- Otras especies una gran variedad de otras especies marinas son pescadas y consideradas como capturas accidentales o bycatch en la pesca industrial, especialmente en Mauritania y Senegal, o por pescadores artesanales (posiblemente 100 o mas especies). Cuando son capturadas como bycatch, solo tienen interés aquellas que tienen algún valor comercial, siendo el resto descartadas y tiradas al mar. La magnitud de estas capturas es desconocida, así como el estatus de conservación de sus stocks. Según un reciente informe publicado por CECAF⁽⁵⁾ algunas especies están sobreexplotadas, entre ellas se incluye el mero, el sargo y el roncador en Senegal, la dorada en Sierra Leona y muchas otras. En la descripción del estatus de los stocks en la región de Mauritania-Senegal-Gambia, el mismo informe afirma que "la abundancia de especies demersales (peces que viven en el fondo marino) ha sufrido un serio declive y el futuro de los recursos es preocupante". Para muchas de estas especies, si no para todas, se ha recomendado que el nivel de las capturas no aumente o, en muchos casos, disminuya.

⁽⁵⁾ Samb, b. 2000. Etat d'exploitation des stocks halieutiques et amenagament des pecheries dans la zone COPACE. Documento de trabajo presentado en la reunión de CECAF, el 30-31 de octubre de 2000. Abuja, Nigeria

En resumen, para muchos stocks pesqueros no existe una revisión reciente y fiable de su estatus o, en muchos casos, incluso a pesar de estar siendo capturados. En los casos en los que si existen, los datos no son nada tranquilizadores, y muestran que muchos stocks están sobreexplotados.

En algunas áreas de África Occidental, los tiburones forman una parte importante de las pesquerías tradicionales. Recientemente, los esfuerzos pesqueros dirigidos a los tiburones han aumentado dramáticamente, debido al aumento de la población, las innovaciones tecnológicas en equipos de pesca, la demanda de aletas de tiburón y la disminución de la capacidad para capturar las especies tradicionales.



Las capturas han comenzado a disminuir en algunas áreas debido a la sobrepesca, que al menos en parte es ilegal, por parte de barcos arrastreros industriales extranjeros, lo que ha forzado a los pescadores a faenar en lugares mucho mas lejanos.

Consecuencias para las comunidades costeras.

n el Código de Conducta de la Pesca Responsable, adoptado por la FAO, puede leerse. "Los Estados y las organizaciones regionales y subregionales de gestión de las pesquerías deben aplicar un enfoque precautorio en la gestión y explotación de los recursos marinos que garantice su conservación, con el objetivo de proteger y preservar el medio ambiente marino, teniendo en cuenta las mejores evidencias científicas disponibles. La ausencia de la adecuada información científica no debe ser utilizada como motivo para posponer o dejar de tomar medidas para conservar la especies objetivo, las especies asociadas o dependientes de las primeras y las especies no objetivo y su hábitat". (Articulo 6.5)

Claramente, este punto no esta siendo aplicado en las aguas de África Occidental. Las grandes flotas que operan en aguas lejanas explotan muchas de las especies que son objetivo de los pescadores locales, y varias de ellas están sobreexplotadas. Como consecuencia, las pequeñas flotas están teniendo cada vez mas problemas para encontrar pescado. A pesar de que el Código estipula que: "Los Estados deben proteger adecuadamente los derechos de los pescadores, particularmente aquellos que se refieren a su subsistencia y la pesca artesanal a pequeña escala, para asegurar su modo de vida, así como un acceso preferencial, donde sea oportuno, a los bancos tradicionales de pesca y a los recursos en aguas bajo su jurisdicción nacional" (Articulo 6.18).

INSTRUMENTOS INTERNACIONALES RELEVANTES

n cierto numero de instrumentos internacionales proporciona nuevos caminos para atajar la sobrepesca en general, y la pesca ilegal, no regulada y no declarada en particular. Entre los mas importantes cabe destacar

el Acuerdo de Naciones Unidas, el Acuerdo de Cumplimiento, el Plan de Acción contra la Pesca Ilegal, No regulada y No declarada de la FAO, y el Código de Conducta de la FAO.

Acuerdo de las Naciones Unidas sobre los Stocks Pesqueros

ste es el instrumento internacional mas avanzado hasta la fecha. En el momento en que entre en vigor, pondrá en marcha una serie de reformas en la gestión de las pesquerías. El 31 de agosto de 2001, 29 Estados lo habían ratificado o habían dado su aprobación ⁽⁶⁾- entrara en vigor 30 días después de que haya 30 ratificaciones o aprobaciones. De los seis estados pertenecientes a la SRFC, Senegal lo ha ratificado (30 de enero de 1997) y tanto Mauritania como Guinea Bissau lo han firmado. Al día de hoy, las grandes naciones pesqueras como Japón y la Unión Europea han estampado su firma en el Acuerdo, pero no lo han ratificado todavía.

Aunque el Acuerdo de las Naciones Unidas trata específicamente con stocks de peces altamente migratorios y transzonales, representa un considerable avance en la gestión de pesquerías y debería servir como modelo al que remitirse. Ciertos puntos son de especial importancia para el problema de la pesca pirata, y serán de gran ayuda para desarrollar soluciones eficaces.

En el <u>Articulo 3</u> se citan ciertas medidas, sobre todo referentes a la aplicación del enfoque precautorio y la compatibilidad con los regímenes de gestión y conservación, también aplicables a los stocks de peces altamente migratorios en las áreas bajo jurisdicción nacional. 3.3 Los Estados deben tener en consideración las respectivas capacidades de los Estados en vías de desarrollo al aplicar el Articulo 5 (principios generales), 6 y 7 dentro de las áreas bajo jurisdicción nacional y sus necesidades de ayuda, como se prevé en ese Acuerdo. Al final, en el Apartado VII (requerimientos de los Estados en vías de desarrollo) aplica mutatis mutandis respecto a las áreas bajo jurisdicción nacional.

<u>Articulo 8.4</u>. Solo aquellos Estados que sean miembros de una organización o participen en dicho acuerdo, o que estén de acuerdo con la aplicación de las medidas de gestión y conservación establecidas por dicha organización o acuerdo, tendrán acceso a los recursos pesqueros sobre los que aplican las citadas medidas.

(6) Ver la página web de la Ley del Mar de Naciones Unidas http://www.un.org/Depts/los/index.htm

El <u>Articulo 10</u> define las funciones de las organizaciones regionales y sub-regionales, incluyendo establecer los mecanismos de cooperación adecuados para una vigilancia, control, y medidas de apoyo efectivas.

El <u>Articulo 13</u> obliga a los Estados a cooperar para reforzar a estas organizaciones de gestión de las pesquerías regionales y sub-regionales.

Las responsabilidades del estado que abandera se definen en el <u>Articulo 19</u>, incluyendo asegurar que los barcos bajo su pabellón cumplen las medidas de gestión adoptadas por las organizaciones regionales y sub-regionales en esta materia. La cooperación internacional para reforzar las medidas de gestión es solicitada en el *Articulo 20*:

- Los Estados cooperaran, directamente o a través de las organizaciones o acuerdos en materia de pesca regionales o sub-regionales, para asegurar el cumplimiento de las medidas de gestión y conservación adoptadas para los stocks de peces altamente migratorios y transzonales.
- 6. Donde exista la razonable certeza para creer que un barco en alta mar esta envuelto en actividades de pesca no autorizadas dentro de la jurisdicción de un Estado costero, el Estado que abandera al barco, a petición del Estado costero, debe investigar inmediata y completamente este hecho. El Estado que abandera cooperara con el Estado costero para emprender las medidas y acciones necesarias y podrá autorizar a las autoridades del Estado costero a abordar e inspeccionar el barco en alta mar. Este párrafo no interferirá con el articulo 111 de la Convención.
- 7. Los Estados Miembros de una organización regional o sub-regional de gestión pesquera podrán emprender acciones de acuerdo con la ley internacional, incluyendo aquellos recursos de procedimiento establecidos por las organizaciones regionales para este propósito, con el objetivo de prevenir las actividades ilegales de aquellos barcos cuyas acciones socavan la efectividad o violan las medidas de conservación y gestión establecidas por dicha organización o acuerdo pesquero en alta mar en la sub-region o región hasta el momento en que el Estado que abandera el barco comience a actuar.

Estos y otros artículos no solo obligan a los Estados a cooperar en las conservación de los stocks pesqueros en alta mar y en las zonas costeras, asimismo los estados desarrollados deben reconocer las dificultades de los estados en vías de desarrollo para gestionar de forma efectiva las aguas bajo su jurisdicción y proporcionarles asistencia. Los estados que abanderan estos barcos deben cooperar en gran medida con los estados costeros en la investigación de las infracciones. Estas previsiones son legalmente vinculantes y, cuando sean puestas en marcha, conducirán a una considerable mejoría de la gestión de las actividades pesqueras en todo el Planeta, incluida África Occidental.

El Plan Internacional de Acción contra la Pesca llegal, no Declarada y no Regulada de la FAO.

o existe una solución fácil para acabar de forma efectiva con la dejadez de ciertos Estados en el ejercicio de sus responsabilidades. Es necesaria la adopción de un grupo de medidas, encaminadas a que los Estados actúen con toda su capacidad, no solo al abanderar los barcos, sino también sobre sus puertos, costas, mercados y propietarios de barcos. Todas las medidas deberían aplicarse a la totalidad de las operaciones que comienzan en el barco pesquero y terminan en el pequeño comerciante.

114 países estuvieron de acuerdo con el Plan de la FAO, pero este plan de acción es voluntario. Su puesta en marcha hará mas difícil a los barcos piratas ocultar a sus propietarios bajo nombres y compañías ficticias, transbordar sus capturas en alta mar y venderlas. El Plan de la FAO hace también un llamamiento a los gobiernos para que consideren como ilegal los negocios que bancos, compañías de seguros, compradores y aquellos que les abastecen realizan con estas compañías que llevan a cabo actividades de pesca ilegal.

El Plan hace un llamamiento para la puesta en marcha de planes de acción nacionales, sub-regionales y regionales (Párrafo 9.2) y urge a los estados a ratificar el Acuerdo de Cumplimiento y el Acuerdo de la ONU sobre Stocks Pesqueros (Párrafo 11).

El Párrafo 24 llama a los estados a "emprender un control exhaustivo y efectivo y una vigilancia de las actividades de pesca desde su comienzo, pasando por el desembarco en tierra de las capturas, hasta su destino final". Dentro de los aspectos necesarios se incluye un sistema de autorizaciones de pesca, sistemas de vigilancia de los barcos, programas de observación, recolección de datos y puesta en marcha de acuerdos nacionales y, cuando sea necesario, internacionales para realizar inspecciones a bordo de los barcos.

Los Estados que operan tanto en aguas costeras como en alta mar, como Japón y Estados Unidos, deben cooperar, directamente y a través de las organizaciones regionales (Párrafo 28). Esta cooperación debe incluir el intercambio de información sobre barcos autorizados a pescar y datos de las capturas, el intercambio de expertos y tecnología para poner en marcha el Plan contra la pesca ilegal, no declarada y no regulada (Ilegal, Undeclarated and Unregulated fisheries, IUU) y urge al establecimiento de fondos especiales a nivel global, regional y nacional.

Otro requerimiento es la importancia de dar publicidad a todos los detalles referentes a la pesca ilegal, no declarada y no regulada, así como a las acciones que se lleven a cabo para eliminarla. Un párrafo importante es el 51, que resalta las responsabilidades de los estados costeros para combatir la pesca IUU en las Zonas de Exclusión Económica (ZEE), incluyendo:

- 51.1 Vigilancia efectiva y control de las actividades pesqueras en la ZEE.
- 51.2 Cooperación e intercambio de información con otros Estados, cuando sea apropiado, incluyendo Estados costeros vecinos y organizaciones de gestión de pesquerías regionales.
- 51.3 Asegurar que ningún barco pesquero emprende actividades dentro de sus aguas sin una autorización valida para pescar otorgada por dicho Estado costero.
- 51.6 Asegurar que los trasbordos en el mar y el procesamiento del pescado y sus productos en aguas de los Estados costeros cuenta con la autorización de este ultimo, o se realiza de conformidad con las medidas de gestión apropiadas.
- 51.8 Denegar la licencia para pescar en sus aguas a determinados barcos, particularmente si dichos barcos tienen tras de si una historia de pesca IUU, teniendo en cuenta lo dispuesto en el párrafo 36.

Desde el párrafo 78 hasta el 84 se describe la importancia de las organizaciones regionales y sub-regionales en la gestión de las pesquerías y los tipos de medidas que deben adoptarse. Posiblemente, el párrafo mas importantes es el 79, donde puede leerse: La cooperación de todos los Estados relevantes es importante para el éxito de las medidas adoptadas por las organizaciones de gestión pesquera regionales para prevenir, imposibilitar y eliminar la pesca IUU. Los Estados que no sean miembros de estas organizaciones no están libres de su obligación de cooperar, de acuerdo con sus obligaciones nacionales, con dichas organizaciones pesqueras regionales. A este fin, los Estados deben hacer efectiva su colaboración para aplicar las medidas de conservación y gestión establecidas por la organización pesquera regional, o mediante la adopción de medidas consistentes con dichas medidas de conservación y gestión, y deben asegurar que los barcos bajo su pabellón no las incumplen.

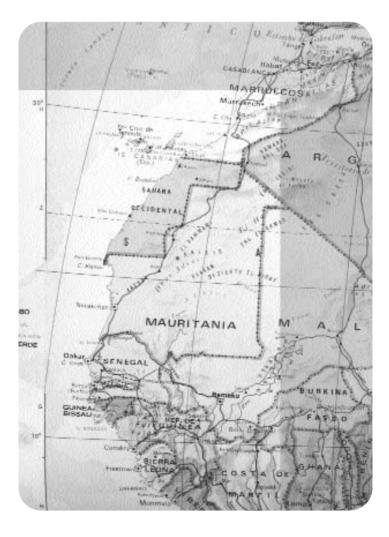
El párrafo 84 recalca otro aspecto importante: Cuando un Estado no asegure que los barcos pesqueros bajo su pabellón, o en la mayor extensión posible, sus ciudadanos, no están implicados en actividades pesqueras ilegales que afectan a los stocks pesqueros englobados en las organizaciones pesqueras regionales, los Estados miembros, actuando a través de la organización, deben llamar la atención del Estado sobre este problema. Si el problema no es solucionado, los miembros de la organización deben acordar la adopción de las medidas apropiadas, a través de procedimientos acordados, de acuerdo con la ley internacional.

El Plan Internacional contra la pesca ilegal reconoce que los países en vías de desarrollo pueden tener problemas a la hora de poner en marcha de alguno de estos puntos, debido a la falta de recursos y expertos.

85. Los Estados, con el apoyo de la FAO e instituciones y mecanismos internacionales financieros, donde sea adecuado, deben cooperar para apoyar la formación y adquisición de capacidad y considerar la provisión de asistencia económica, técnica y de otro tipo a estos países, incluyendo en particular, los menos desarrollados entre ellos y las pequeñas islas en vías de desarrollo, para que así puedan cumplir su compromiso con este Plan y las obligaciones recogidas bajo la ley internacional, incluyendo sus deberes como Estado de bandera y sus obligaciones portuarias. Esta asistencia debe ser dirigida en particular para ayudar a estos Estados en el desarrollo y puesta en marcha de planes nacionales de acción según lo dispuesto en el párrafo 25.

ÁFRICA

COSTA DE



OCCIDENTAL

RESPONSABILIDAD DE LOS ESTADOS

Responsabilidad de abanderamiento. Abanderamiento en otros paises

os Estados deben desaconsejar a sus ciudadanos abanderar sus barcos de pesca bajo la jurisdicción de un Estado que no cumpla sus responsabilidades (Plan Internacional contra la Pesca Ilegal, Párrafo 19).

Como puede verse en la Tabla 1, los datos que facilita el Servicio Marítimo Lloyd's para 1999, ponen de manifiesto que uno de los 10 países que mas empresas tiene con banderas de conveniencia es la UniónEuropea, y dentro de ella, España ocupa un "destacado" primer lugar. Las compañías taiwanesas poseen 169 de estos barcos, 52 barcos con bandera de conveniencia pertenecen a empresas coreanas y 41 a compañías japonesas. Algunas de ellas pueden incluso haber recibido substanciales ayudas de sus gobiernos para construir y abanderar sus barcos en países con bandera de conveniencia.

Los Estados deben prevenir el reabanderamiento de sus barcos en países que no ejercen sus responsabilidades, y especialmente en países con bandera de conveniencia. Un posible criterio a aplicar podría incluir a aquellos países que abren sus registros, países que no son parte o que no colaboran con las organizaciones regionales de pesca o que han sido identificados como dueños de barcos de pesca que no respetan las medidas de gestión y conservación de estas organizaciones.

Actualmente, la Unión Europea no prohíbe el uso de fondos públicos para reabanderar barcos en países con bandera de conveniencia, y un armador europeo tiene, por tanto, la capacidad de solicitar a la UE y a su Estado Miembro, fondos para transferir sus barcos de forma permanente a países como Belice u Honduras. Recientemente, la Comisión Europea ha propuesto una nueva legislación que ayudaría a prevenir el uso de fondos europeos para transferir barcos de pesca a países con bandera de conveniencia. El criterio propuesto por la Comisión es denegar los subsidios a las compañías europeas que quieran reabanderar sus barcos en países que han sido identificados por las organizaciones de pesca mas relevantes como países que consientan la pesca "de modo que ponga en peligro la efectividad de las medidas internacionales de conservación". Greenpeace considera esta propuesta muy positiva y urge al Consejo a adoptarla con la máxima urgencia.

Responsabilidad de abanderamiento. Abanderamiento en el Estado

rtículo 36. Los Estados deben negar el abanderamiento a aquellos barcos que tengan una historia de incumplimientos excepto cuando: 36.1 el armador del barco haya cambiado y el nuevo propietario haya demostrado de forma clara que el



anterior dueño no tiene mas control legal, beneficios o intereses económicos sobre el barco; o 36.2 habiendo tenido en cuenta todos los aspectos relevantes, el Estado determine que el abanderamiento del barco no tendrá como resultado actividades de pesca IUU (Plan Internacional contra la Pesca Ilegal, Párrafo 36).

El texto original del borrador del Plan Internacional menciona medidas e información necesarias para un Estado a tener en cuenta antes de abanderar o registrar un barco. El texto ha sido debilitado desde la propuesta original de UE y de hecho, en la actualidad permite el "lavado" de barcos piratas.

Brasil esta ya utilizando este agujero legal para abanderar barcos con bandera de conveniencia bajo sus acuerdos de registro. Once barcos de pesca registrados en San Vicente & Las Granadinas, un conocido país con bandera de conveniencia, están ahora pescando bajo la bandera brasileña. San Vicente & Las Granadinas ha sido identificado por ICCAT como uno de los países que mas daño causa a las medidas de conservación de este organismo de gestión de la pesca del atún. La importación de patudo desde San Vicente & Las Granadinas está prohibida en todos los países que pertenecen a ICCAT. Con este acuerdo, Brasil esta proporcionando un incentivo a los dueños de barcos con bandera de conveniencia para ocultarse bajo su bandera y así poder acceder a lucrativos mercados.

Brasil argumenta que es mejor tener barcos CON BANDERA DE CONVENIENCIA pescando bajo una bandera "responsable" que siendo piratas. Pero, en la actual situación de exceso de capacidad pesquera en todo el mundo, no hay lugar para barcos como estos bajo ninguna circunstancia - los barcos con bandera de conveniencia deben ser los primeros en desaparecer.

Responsabilidad de abanderamiento.Repatriación y Desguace

entro de las responsabilidades de un Estado de abanderamiento se incluye la necesidad de asegurarse de que los barcos no son transferidos a banderas de países que no tienen la intención o los medios para controlar sus actividades. Los países en vías de desarrollo están recibiendo a menudo estos barcos, que son los primeros en sobreexplotar sus muy necesarios recursos.

Como ejemplo positivo, Japón y Taiwan han puesto en marca programas comunes para desguazar 62 barcos palangreros construidos por Japón y en propiedad de armadores taiwaneses abanderados en países con bandera de conveniencia para finales de 2002 y el nuevo registro de 67 palangreros con bandera de conveniencia en Taiwan para finales de 2005 sin que Taiwan aumente el numero de barcos palangreros que actualmente operan en el área ICCAT.

Responsabilidad de abanderamiento. Control de los barcos vs. Desregistro de barcos

e acuerdo con las declaraciones de representantes de Honduras en la ultima reunión de ICCAT, de un total de 269 barcos pesqueros con pabellón de Honduras en octubre de 2000, 228 licencias han sido canceladas y 41 han sido temporalmente suspendidas, hasta que Honduras adopte las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de las medidas de conservación y gestión de ICCAT. Panamá esta también "limpiando" su registro mediante la expulsión de barcos, en lugar de afrontar sus responsabilidades como Estado. Desafortunadamente, los barcos descartados continúan pescando, probablemente bajo otra bandera o sin ningún tipo de bandera. A medida que una registro de banderas de conveniencia se limpia, uno nuevo se crea. La única solución posible pasa por eliminar el sistema entero.

Responsabilidades como Estado Portuario

as compañías pesqueras piratas a menudo utilizan los puertos donde saben que las autoridades les permitirán usar sus instalaciones para descargar sus capturas, cerrando sus ojos ante el origen de dichas capturas y las nefastas consecuencias sobre el ecosistema marino.

Estos puertos son la puerta de entrada al mercado mundial. Greenpeace demanda a los gobiernos que denieguen la entrada a sus puertos a los barcos pesqueros ilegales y a los barcos que les suministran provisiones en alta mar. Este punto es esencial para enfocar de forma efectiva el problema de la pesca pirata. Cuando existan dudas, los Estados deben realizar inspecciones a los barcos pesqueros que soliciten la entrada en su puerto, para verificar sin ningún genero de duda su implicación en actividades ilegales de pesca.

Algunos Estados han comenzado a tomar medidas en esta dirección. En julio de 2000, el Gobierno de Sudáfrica decidió prohibir la descarga de sus capturas a todos los barcos incluidos en la "lista negra" elaborada por ICCAT, donde se incluían 345 barcos palangreros dedicados a la pesca del atún. Asimismo, Sudáfrica ha reforzado sus requerimientos en las declaraciones de desembarco.

Mientras tanto, el otro gran puerto del Atlántico, el Puerto de La Luz, en Las Palmas de Gran Canaria, sigue siendo refugio para todos los barcos piratas que operan en la zona. Es inconcebible que un Estado como España no haya puesto veto a estas actividades y permita que esta competencia desleal llegue cada día a uno de sus mas importantes puertos.

Responsabilidad del Estado en sus Mercados

os compradores e importadores en los mercados de cada Estado, continúan manteniendo la puerta abierta a las capturas de los barcos con bandera de conveniencia. Las empresas con bandera de conveniencia actualmente encuentran muy pocos problemas a la hora de acceder a los mercados de países donde la demanda de sus productos es alta. Muy a menudo, compradores e importadores pagan altos precios por especies muy habituales que se han convertido en objeto de estrictos controles de gestión debido a la sobrepesca. De continuar la compra de pescado procedente de barcos con bandera de conveniencia, se estarán convirtiendo en la principal fuerza tras la pesca pirata y estarán desvirtuando directamente todos los esfuerzos internacionales de conservación y gestión.

Greenpeace demanda a los gobiernos a que cierren sus mercados a las capturas de pescado realizadas por barcos con bandera de conveniencia. Medidas comerciales como las adoptadas por ICCAT para el atún deben extenderse a otras especies y otras regiones. En los últimos años, los miembros de ICCAT han prohibido la importación de atún rojo (la especie mas apreciada de atún) procedente de barcos con bandera de Belice, Honduras y Guinea Ecuatorial, así como el pez espada procedente de Belice y Honduras. En la reunión anual de ICCAT en noviembre de 2000, sus miembros acordaron extender la prohibición y cerrar sus mercados a todo el atún rojo capturado por barcos con bandera de Belice, Honduras, Guinea Ecuatorial, San Vicente & Las Granadinas y Camboya. La Unión Europea, Japón, Estados Unidos y China, entre otros, son miembros de ICCAT. Estos países constituyen los mayores mercados para los productos pesqueros de todo el mundo.

Adicionalmente, nueve países han sido "identificados" por poseer en sus registros barcos pesqueros que disminuyen la efectividad de las medidas de gestión y conservación de ICCAT: Kenia, Singapur, Filipinas, Camboya, Guinea Conakry, Sierra Leona, San Vicente & Las Granadinas, Vanuatu y Trinidad & Tobago. Si estos países no actúan para controlar a sus barcos, podrían ver pronto como se prohíbe la importación de sus productos de pesca.

El único modo efectivo para terminar con el incentivo económico que conduce a la pesca pirata es acabar con los beneficios que esta actividad les reporta.

Greenpeace también pide a las empresas compradoras que actúen de forma responsable - con o sin la vigilancia de los gobiernos.

17

Control de las compañías y los ciudadanos

no de los aspectos mas difíciles del problema de las pesca con bandera de conveniencia es averiguar quien es el propietario real de un barco pesquero con bandera de conveniencia. Los piratas utilizan normalmente tapaderas o compañías fantasma que ocultan la identidad y nacionalidad de los verdaderos armadores. Esto hace extremadamente difícil encontrar y multar a los dueños de los barcos con bandera de conveniencia cuando son capturados pescando o realizando actividades ilegales. El Servicio de Información Marítima de Lloyd's lista cientos de compañías en mas de 70 países con 1323 barcos pesqueros CON BANDERA DE CONVENIENCIA. La mayoría están registrados en Taiwán, la Unión Europea, Belice, Panamá y Honduras. Las empresas pesqueras piratas de la Unión Europea están en su mayoría localizadas en España.

No existen dudas acerca de que la mayoría de las empresas con base en Belice, Honduras y Panamá de la lista de Lloyd's no son los verdaderos dueños de los barcos CON BANDERA DE CONVENIENCIA. Sin embargo, la información disponible de Lloyd's sirve como indicativo de la dimensión internacional del problema, con España y Taiwán como principal refugio para las compañías pesqueras piratas. También pone de manifiesto la necesidad de una actuación internacional coordinada por parte de los gobiernos para esclarecer la verdadera identidad de las empresas que poseen y operan con barcos pesqueros con bandera de conveniencia y sancionar a aquellas compañías que operen bajo su jurisdicción.

A pesar de albergar a la mayoría de las empresas europeas que poseen u operan con barcos pesqueros con bandera de conveniencia, España ha comenzado a afrontar el problema y ha adoptado recientemente una nueva legislación nacional que permite a las autoridades retirar la licencia a los capitanes españoles involucrados en actividades de pesca ilegales, no reguladas y no declaradas, incluyendo la pesca con bandera de conveniencia⁽⁷⁾. Este mismo año ya se han producido las primeras detenciones en aguas australianas y francesas de capitanes españoles involucrados en actividades ilegales de pesca, pero España todavía no ha aplicado esta nueva legislación.

GREENPEACE

Greenpeace España

San Bernardo 107, 1°

28015 Madrid

Tfn.: 91 444 14 00 Fax: 91 447 15 98

Portaferrissa, 17 08002 Barcelona

Tfn.: 93 318 77 49 Fax: 93 412 27 01

Palma de Mallorca Tfn.: 971 40 58 12

Fax: 971 40 45 69

Web: www.greenpeace.es

E-mail: informacion@greenpeace.es