



PESCA PIRATA: SAQUEANDO LOS OCEANOS



Campaña de Greenpeace Internacional contra la Pesca Pirata

February 2001

Escrito por Hélène Bours, Matthew Gianni, Desley Mather, Editado por Luisa Colasimone, Angela Congedo and Sara Holden.



PESCA PIRATA:

SAQUEANDO

LOS OCÉANOS



ÍNDICE

Aguas plagadas de piratas, nuestros océanos en crisis	3
Eludiendo las normas: banderas de conveniencia = pesca pirata	6
Pesca pirata en acción	9
Se requiere acciones gubernamentales para parar a los piratas	21
Plan de Acción Internacional para detener la Pesca Pirata	23
Addendum	24

Diseño gráfico: Suggestie & illusie, the Netherlands.

Cover: Los tripulantes del barco pirata "Salvora" con bandera de Belice, se encapucharon para esconder su identidad. © Greenpeace/Newman



Cuando Greenpeace los encontró pescando ilegalmente, Salvora tenía todos sus identificaciones escondidas. Se reveló mientras se acercaba al puerto.
© Greenpeace/Newman



AGUAS PLAGADAS DE PIRATAS NUESTROS OCEANOS EN CRISIS

Son mercenarios anónimos que con un solo clic en una página Web de Internet y unos pocos cientos de dólares, saquean sin escrúpulos nuestros mares. Sus redes ilegales capturan no sólo innumerables toneladas de peces, sino también muchos de los mamíferos y aves marinas en peligro de extinción de nuestros océanos. Como los gobiernos de todo el mundo han hecho muy poco para hacer frente a estos piratas actuales, la biodiversidad esencial de los mares y de las comunidades locales está bajo amenaza creciente - ésta es la realidad de la pesca pirata.

No hay nada romántico sobre estas tripulaciones enmascaradas. No surcan los mares en busca de tesoros. Están explotando de forma implacable poblaciones de peces ya de por sí agotadas y robando a los pescadores legítimos millones de dólares ganados legalmente. Buques de 100 metros son capaces de permanecer en el mar durante meses seguidos y navegan bajo banderas de conveniencia que pueden comprarse en la web mundial. Arrastran redes con una circunferencia de la boca de hasta 2 km sobre el fondo del océano y tiran todos los días miles de anzuelos a la superficie del mar. Miles de especies de tiburones, delfines, tortugas marinas, aves marinas en peligro de extinción y peces que no son el objetivo, todas ellas esenciales para mantener una cadena alimenticia marina sana, son asimismo capturadas y ahogadas, para que después sean simplemente descartadas. Cada año se capturan 27 millones de toneladas de peces que se arrojan de nuevo al mar como "captura accidental" no deseada. En su totalidad, esta cifra representa aproximadamente la cuarta parte de la captura de pescado mundial.

“..el frecuente uso de capturas ilegales, no reguladas y no registradas (IUU, de sus siglas en inglés) se considera como uno de los más graves problemas que afectan a la pesca mundial. Es probable que tenga consecuencias trascendentales para la administración sostenible de la pesca a largo plazo...”

(Informe del Secretario General de las Naciones Unidas, Kofi Annan, a la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre Océanos y la Ley del Mar (A/55/61), 20 de marzo de 2000, párrafo 120).

Hechos sobre la Pesca

- La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) calcula que del 60 al 70% de las principales poblaciones de peces mundiales están totalmente explotadas, sobreexplotadas o han desaparecido.
- Cada año, unos 27 millones de toneladas de peces de “captura accidental” no deseada son capturados, matados y devueltos de nuevo al mar, debido a las prácticas destructivas de pesca y aparejos no selectivos.
- Durante los últimos 4 años unas 330.000 aves marinas, incluidas especies de albatros en peligro de extinción, fueron capturadas y ahogadas como “capturas accidentales” por palangreros en el Océano Austral que rodea la Antártica, principalmente por flotas piratas o con bandera de conveniencia.
- Se han reportado más de 40.000 tortugas marinas capturadas cada año en operaciones de pesca con palangre.
- De los 3,5 millones de barcos pesqueros del mundo, sólo 30 a 40.000, o lo que es lo mismo el 1%, están clasificados como buques industriales de gran escala. Estos buques, sin embargo, constituyen entre un 50 y 60% de la “capacidad” total de buques (medida en TRB) de la flota pesquera mundial.
- A nivel mundial, 200 millones de personas están empleadas directamente o indirectamente en la pesca.
- De los 15 millones de personas que trabajan directamente en barcos pesqueros, sólo el 10% está empleado en barcos pesqueros industriales; los restantes 13,5 millones trabajan en la pesca tradicional a pequeña escala.
- En un informe del Banco Mundial se calcula que las subvenciones que recibe la industria pesquera mundial suponen un valor de entre los 14.000 millones y 20.000 millones de dólares
- La FAO calculaba que en 1989 la flota pesquera mundial, principalmente el sector industrializado a gran escala, recibió 54.000 millones de dólares estadounidenses en subvenciones.
- Sólo en Asia, 1.000 millones de personas dependen de la pesca como su principal fuente de proteínas animales.
- Las pequeñas industrias artesanales producen aproximadamente la mitad de todo el pescado capturado para el consumo humano.
- Aproximadamente un tercio de toda la captura mundial de peces es molida para comida de animales, comida para piscifactorías o como aditivos de alimentos - no utilizados para el consumo humano directo.
- Más de 80 especies de peces norteamericanos están en peligro de extinción, principalmente debido a la sobrepesca y a la destrucción del hábitat.
- Científicos que han participado a un estudio realizado por la Academia Nacional de Ciencias de Estados Unidos clasificaron la pesca como la amenaza más grave para el ambiente marino.

.....
Fuentes: FAO ONU Estado de la Pesca y Acuicultura Mundial, 1995, 1996 y 1998; Pesca Marina y la Ley del Mar: Una Década de Cambio, FAO ONU Circular de la Pesca No. 853; CCAMLR Informe del Comité Científico 2000; Una Evaluación Global de la Pesca Incidental y Desechos, FAO ONU Informe Técnico sobre la Pesca 339; FAO ONU: El Futuro de los Peces para Alimentos Depende de una Mejor Administración de los Océanos. Publicación de Prensa 98/31; Sociedad de Pesca Americana.

Subvenciones en la pesca mundial: un reexamen – Banco Mundial, documento no. 405, 1998 , The World’s Imperiled Fish, Scientific American, Vol 9, No. 3 1998 .

Greenpeace siguió a la embarcación pirata con bandera de Belice en el Océano Austral alrededor de la Antártica.

© Greenpeace/Newman



Agotamiento de los mares

Ya en la Cumbre sobre la Tierra de la ONU de 1992, los gobiernos se mostraron de acuerdo en que las poblaciones de peces de muchas zonas se enfrentaban a “problemas crecientes”, incluida la “sobrepesca”, las incursiones no autorizadas de flotas extranjeras, la degradación del ecosistema, la supercapitalización y los tamaños excesivos de flotas... unos aparejos insuficientemente selectivos y una competencia cada vez mayor entre la pesca artesanal y la pesca a gran escala...” (Orden del Día 21, párrafo 17.72). A pesar de esto, una revisión de datos de Greenpeace de 1991-1997 sobre las flotas pesqueras industriales a gran escala muestra que, con la excepción de 1995 y 1996, la construcción en número y tonelaje de nuevos barcos pesqueros continuaba creciendo, y que el tamaño de la flota en general seguía aumentando. Además, la nueva construcción de buques está especializada en buques grandes que utilizan grandes redes de arrastre para aguas de profundidad media, palanqueros altamente automatizados de hasta 50.000 anzuelos por buque y tecnologías para la pesca con redes de arrastre para aguas profundas y con palangre. Como resultado del crecimiento incesante de la capacidad de pesca, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) identificó el 60-70% de las poblaciones de peces del mundo como totalmente explotadas, sobreexplotadas, agotadas o recuperándose lentamente de un colapso anterior.

La causa más obvia de la sobrepesca es el incremento no regulado del número de barcos pesqueros de gran escala de alta tecnología en la flota pesquera mundial. Las flotas industriales representan sólo el uno por ciento de los barcos pesqueros del mundo, pero se llevan más de la mitad de la captura total de 80 a 90 millones de toneladas al año. El rápido crecimiento de esta flota ha conducido a descensos dramáticos de muchas de las zonas pesqueras tradicionales del mundo.

La mayor parte del incremento de captura de pescado en los años 80 provenía de sólo cinco especies - sardina, anchoa, abadejo, sardina europea y chicharro - la mayor parte de las cuales se utilizaba para producir aditivos de alimentos, comida para ganado y piscifactorías - no para el consumo humano directo. Otras numerosas especies han llegado a su límite, mientras que muchas especies de gran valor, tales como el bacalao, la merluza, el patudo y el eglefino, están bajando.

Como resultado de esta tendencia, las flotas pesqueras y las empresas se muestran agresivas en descubrir y desarrollar nuevas poblaciones de peces en regiones hasta ahora remotas o en las que no se había pescado antes, en particular en aguas internacionales. Aguas internacionales, a las que también se pueden hacer referencia como alta mar, son aquellas zonas de los océanos mundiales que se encuentran fuera de la zona de 200 millas de un país. La mayor parte de las zonas de alta mar se rigen por organismos de administración de pesca regionales, organismos con tratados destinados a fijar las normas y reglamentos internacionales relativos a la pesca en alta mar.

Puesto que estos organismos tratan de abordar la sobrepesca estableciendo restricciones sobre la cantidad de peces que puede capturarse, cada vez más empresas y barcos pesqueros están recurriendo a la pesca pirata: el uso de “banderas de conveniencia” para evitar que se les obligue a cumplir las normas internacionales.



Pesqueros piratas en Port Louis, Mauricio.
© Greenpeace/Newman

ELUDIENDO LAS NORMAS: BANDERAS DE CONVENIENCIA = PESCA PIRATA

Las banderas de conveniencia son legales y fáciles de conseguir. La consecuencia de concederlas es criminal.

“No podíamos hacer mucho. Esta gente no es responsable ante nadie. Los barcos no se ven nunca en Belice. El registro de buques de Belice está privatizado. Debería existir una responsabilidad apropiada.”

*Manuel Esquivel, antiguo Presidente de Belice, afirma que el país había recibido muchas quejas diplomáticas sobre la pesca pirata realizada por barcos de bandera de Belice.
Fuente: Sunday Express, RU 4.4.99.*

La FAO informó recientemente de un incremento importante en el número de grandes barcos pesqueros industrializados que llevan banderas de conveniencia. Según el derecho internacional, es responsabilidad del país al que pertenece la bandera (el Estado de Abanderamiento) garantizar que un barco que pesca en alta mar cumpla las normas y reglamentos internacionales.

En cambio, un país con banderas de conveniencia es el que registra los barcos pesqueros para faenar bajo su bandera a cambio de una cuota, a la vez que hace la vista gorda y no ejerce control alguno sobre las actividades del buque. El buque no pesca en las aguas del país, el gobierno no tiene idea de dónde, qué y cuántos peces captura el buque y rara vez, si es que lo hace alguna, el buque utiliza realmente los puertos del país.

Cuesta sólo unos cuantos cientos de dólares comprar una bandera de conveniencia y es sorprendentemente fácil. Basta con hacer clic con el “mouse” en Internet. Y con eso los pescadores piratas pueden robar con impunidad. No sólo los barcos con banderas de conveniencia violan rutinariamente los reglamentos de pesca en alta mar, sino que también se dedican con regularidad a “pescar furtivamente” o ilegalmente en aguas de países en vías de desarrollo (zonas marítimas dentro de las 200 millas), robando a ese país las oportunidades de empleo y de ingresos.



La pesca con banderas de conveniencia no sólo es una amenaza para la pesca y el medio ambiente marino, sino que también para el ser humano. La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), con sede en Londres, informa sobre numerosos problemas relacionados con la pesca bajo banderas de conveniencia, entre los cuales el abuso de las tripulaciones, sueldos míseros y condiciones laborales peligrosísimas. Por estos motivos, Greenpeace y la ITF se han unido para solicitar conjuntamente que se ponga fin al sistema de las banderas de conveniencia. (ITF, Greenpeace, "Troubled Waters - fishing, pollution and FOCs", Marzo de 1999)

Comprar una bandera de conveniencia - tan fácil como hacer la compra por Internet:

WWW.FLAGSOFCONVENIENCE.COM



¿Puede clasificarse cualquier buque, con qué rapidez puede obtenerse una bandera de conveniencia y cuánto cuesta? Sorprendentemente rápido, fácil y sorprendentemente barato...

Con respecto a Camboya, la página indica: "Se acepta cualquier buque para su registro, sea cual fuere su tonelaje, su edad, nacionalidad o lugar en donde estén domiciliados los armadores y la nacionalidad de los oficiales y la tripulación."

Con respecto a Honduras: "Se puede registrar un buque bajo bandera hondureña en un máximo de 24 horas después de presentar la Solicitud y la documentación pertinente". Los únicos documentos pertinentes que se requieren para un registro provisional son el "Contrato de Venta, el Certificado de Tonelaje y un Poder". Para el registro permanente sólo se necesitan dos documentos adicionales: el Certificado de Supresión del Registro anterior y un Certificado de Navegabilidad (en caso de que el buque tenga más de 20 años).

El coste del registro de un barco y la cuota anual para obtener la bandera de Malta asciende aproximadamente a 500 dólares estadounidenses para un barco pesquero de 824 toneladas - el peso medio de los barcos pesqueros con bandera de conveniencia se relaciona en la Tabla 1. (fuente: www.malta.co.uk/vm/shipreg/htm)

¿Quién da cobijo a los piratas?

En base a un análisis de datos de Servicio Marítimo de Lloyd's, Greenpeace calcula que existen unos 1300 barcos pesqueros de escala industrial que faenan con banderas de conveniencia (Tabla 1). Más de 1000 de estos buques (aproximadamente el 80%) faenan con la bandera de Belice, Honduras, Panamá y San Vicente y las Granadinas (aunque un informe reciente indica que Panamá esta haciendo un esfuerzo para limpiar su registro de buques). Los armadores "registrados" de estos buques están ubicados en 80 países, la mayor parte de ellos con base en Taiwán, la Unión Europea (principalmente España), Panamá, Belice y Honduras (véase Tabla 5).

La pesca con banderas de conveniencia se burla de los esfuerzos internacionales para regular la pesca. Los barcos con banderas de conveniencia no cumplen ninguna norma, capturan todo lo que pueden y hacen caso omiso de cualquier reglamento vigente para proteger las especies en peligro o reducir de alguna otra forma las capturas accidentales. Saben que el estado de abanderamiento no les obliga a cumplir ninguna norma, aun cuando el estado de abanderamiento supiera lo que están haciendo, y ningún otro país puede impedirles infringir las leyes.

No informan de sus capturas a ninguna autoridad de pesca, lo que hace difícil el que los científicos puedan determinar la salud de las poblaciones de peces a efectos de administración. Su número se está incrementando conforme los gobiernos tratan de limitar las capturas de los pescadores legales para conservar las menguantes poblaciones de peces. A menos que se eliminen las banderas de conveniencia, esta laguna en el derecho internacional continuará creciendo y minando los esfuerzos internacionales para mantener las poblaciones de peces y proteger la biodiversidad marina.

Greenpeace no sólo cree que los barcos pesqueros con bandera de conveniencia en el mar son piratas, sino también que los buques de cargo que prestan servicios a los barcos pesqueros con bandera de conveniencia en el mar (aportándoles nuevas provisiones, reabasteciéndolos o transportando los peces al mercado) deben ser considerados asimismo buques piratas ya que ellos garantizan que los barcos pesqueros con bandera de conveniencia puedan seguir pescando con impunidad.

Tabla 1.

Barcos con bandera de conveniencia por país de bandera (Estado de Abanderamiento). Fuente Servicios de Información Marítima de Lloyd's 1999.

Bandera	Número de buques \geq 24m	Tonelaje total	Tonelaje medio	Longitud media (m)
Belice	404	347.036	859	51,5
Honduras	395	173.050	438	44,8
Panamá	214	167.969	785	48,5
San Vicente y las Granadinas	108	181.753	1.683	59,0
Guinea Ecuatorial	56	30.985	553	50,2
Chipre	45	103.455	2.299	64,8
Vanuatu	34	50.609	1.489	55,1
Sierra Leone	27	9.767	362	42,6
Mauricio	22	7.581	345	45,6
Antillas Neerlandesas	18	17.482	971	54,8
Totales	1.323	1.089.687	824	49,9



El "Patagonian toothfish", también conocido como róbalo chileno o de la Antártica y merluza negra.
© Greenpeace/Grace



PESCA PIRATA EN ACCIÓN

Pesca pirata en el Atlántico

El problema

Flotas pesqueras industriales de atún de todo el mundo han recurrido al Océano Atlántico y al Mar Mediterráneo para aprovechar la creciente demanda mundial de atún (*Thunnus* sp.) y el creciente precio que esto implica. Pescar con barcos con banderas de conveniencia es común en esta región. El problema se complica por el hecho de que el control y vigilancia de las poblaciones de peces son virtualmente inexistentes en alta mar del Océano Atlántico. La mayor parte de las zonas de exclusión económica (ZEE) nacionales fuera de la costa occidental de África en donde operan tanto las flotas pesqueras extranjeras legales como las ilegales de aguas distantes tampoco está suficientemente controlada. Esto ha dado como resultado no sólo un descenso de las poblaciones de peces sino que ha puesto en peligro el sustento de las comunidades pesqueras de la costa y la seguridad alimenticia de las poblaciones locales. Priva asimismo a esos estados costeros de posibles ingresos procedentes de poblaciones de peces sanos.

Algunas de las especies de atún y otras especies similares - por ej. la aguja (*Makaira* sp.) y el pez espada (*Xiphias gladius*) - de la región están teniendo descensos de la población que preocupan mucho a los pescadores legales, a los científicos de las poblaciones de peces y a los ecologistas. También se ven afectadas las especies de "captura accidental".

Las grandes capturas recientes del patudo (*Thunnus obesus*), especialmente desde 1991, han ocasionado una rápida reducción de las poblaciones. Las reservas están ahora tan sobreexplotadas que los científicos han recomendado que se reduzcan rápida y drásticamente las faenas de pesca.

En el Atlántico, la población oriental del atún del sur (*T. Thynnus*) se encuentra en una situación todavía peor. La mayor presión pesquera de los años 70 y 80, y de nuevo desde los primeros años 90, ha ocasionado descensos de la reserva de peces en fase de reproducción. Se cree que en estos momentos la población reproductiva es inferior a la quinta parte de su tamaño en 1970. Para entonces ya se había pescado en esta reserva durante siglos. Los intentos de imponer una administración

pesquera adecuada en esta zona son casi inútiles, ya que los científicos que evalúan el estado de la población del atún del sur tienen poca información o pocos conocimientos de las poblaciones de peces y de las capturas, por lo que es imposible hacer recomendaciones sobre su administración.

Los pescadores piratas no tienen consideración alguna con respecto a las caídas de las poblaciones de peces ni a los planes de administración cuando existen, y todo el incentivo que necesitan para seguir explotando las reservas es el señuelo de la gran cantidad de dinero pagado por el atún de alta calidad, especialmente en el mercado japonés. Debido a que el atún es un producto muy solicitado en el mercado internacional, tanto para enlatar como para "sashimi" (pescado crudo que es considerado una exquisitez en Japón y, recientemente, en algunos otros países), quizás no haya que sorprenderse que muchas empresas dedicadas a la pesca y al comercio internacional del atún intenten con frecuencia evadir las normas y reglamentos que restringirían sus capturas y sus beneficios.

ICCAT

La Comisión Internacional para la Conservación de Atunes del Atlántico (ICCAT, de sus siglas en inglés) es el organismo regional establecido según el derecho internacional para la gestión de la pesca del atún y el mantenimiento de las reservas. Los barcos con banderas de conveniencia infringen intencionadamente todas las normas de la ICCAT.

La ICCAT calcula que los barcos con banderas de conveniencia que pescan atún en la región desembarcan quizás el 10% de todas las especies de atún y un cuarto de las capturas del patudo.

Los países contratantes de la ICCAT (Tabla 2) han refrendado una serie de medidas obligatorias y voluntarias tanto contra los países miembros de la ICCAT como contra los no miembros para combatir la pesca pirata. Han prohibido toda la importación de atún del sur procedente de buques con bandera de Belice, Honduras y Guinea Ecuatorial, así como de pez espada procedente de Belice y Honduras.

En 1999, en base a listas presentadas por Japón y los Estados Unidos, la ICCAT identificó 345 palangreros de atún normalmente dedicados a faenar con banderas de conveniencia en diversos océanos, incluido el Océano Atlántico. Además de Belice, Honduras y Guinea Ecuatorial se "identificaron", o se avisó, a ocho países: Kenia, Singapur, Filipinas, Camboya, Guinea-Conakry, Sierra Leone, San Vicente y las Granadinas y Trinidad y Tobago.

En la junta anual de noviembre 2000, los miembros de la ICCAT acordaron ampliar el embargo de importación y cerrar sus mercados a todo el patudo capturado por barcos con bandera de Belice, Honduras, Guinea Ecuatorial, San Vicente y las Granadinas y Camboya. La Unión Europea, Japón, los Estados Unidos y China, entre otros, son miembros de la ICCAT. Estos países son los mayores mercados para productos de pescado de todo el mundo.

Hay fuertes indicios de que buques piratas transbordan sus capturas en el mar, en lugar de descargar directamente en puertos. Esto sirve para ocultar cualquier conexión entre la pesca y el buque pirata para cuando el pescado llega al mercado y de esa forma se desconoce el verdadero origen del pescado. Transbordar y reabastecer en el mar permite también a estos buques piratas permanecer en el mar y capturar más peces en lugar de navegar hasta el puerto cuando sus bodegas están llenas, momento en el que podrían tener que hacer frente a inspecciones en el puerto o al control de sus actividades.

La mayor parte de las normas acordadas por la ICCAT hasta ahora se centra en barcos pesqueros. Pero en un intento de impedir que los barcos con banderas de conveniencia se beneficien de transbordos en el mar, la ICCAT adoptó la siguiente medida (97-11):

"Las partes contratantes garantizarán que los barcos pesqueros y los buques nodrizas con su bandera únicamente trasladen o reciban transbordos en el mar de especies ICCAT de las Partes Contratantes y Partes, Entidades o Entidades Pesqueras Cooperantes,... dichas actividades de transbordo serán comunicadas anualmente a la Comisión".



Tabla 2.

Partes Contratantes de la ICCAT*

Angola	Corea
Brasil	Libia
Canadá	Marruecos
Cabo Verde	Namibia
China	Panamá
Croacia	Rusia
Guinea Ecuatorial	Santo Tomé y Príncipe
Unión Europea	Sudáfrica
Francia (en nombre de sus territorios)	de ultramar) Trinidad y Tobago
Gabón	Túnez
Ghana	Reino Unido (en nombre de sus territorios de ultramar)
Guinea	Estados Unidos de América
Costa de Marfil	Uruguay
Japón	Venezuela

La ICCAT ha concedido status de cooperante a: Taiwán, Méjico y Filipinas

Greenpeace descubre a los atuneros piratas y los transbordos de capturas en alta mar

En abril y mayo de 2000, Greenpeace realizó una expedición en barco de siete semanas a los caladeros del Atlántico en el buque MV Greenpeace. La expedición comenzó en Ciudad del Cabo, Sudáfrica, y terminó en Las Palmas, España, y durante la expedición se identificaron a seis palangreros de atún con banderas de conveniencia, un palangrero apátrida, así como dos buques congeladores y un buque tanque que prestaban servicios a los barcos con banderas de conveniencia en el mar (véase tabla 3).

Las imágenes recogidas por Greenpeace durante la expedición demuestran claramente de qué forma las operaciones de estos palangreros con bandera de conveniencia están apoyadas por una estructura de alta mar total, diseñada para trasladar las capturas de los barcos con banderas de conveniencia hasta el mercado y reabastecer a los barcos con banderas de conveniencia en el mar.

A pesar del seguimiento y documentación fiables de los buques por la tripulación del MV Greenpeace, las autoridades pertinentes hicieron poco por actuar. Todos estaban registrados bien en Belice, Camboya, Panamá o Guinea Ecuatorial y vinculados a puertos de la Sudáfrica y España. También se pusieron en tela de juicio las actividades de los buques congeladores.

Se vieron en el puerto japonés de Shimizu 14 buques congeladores de atún. Once llevaban la bandera de Panamá, dos de Japón y uno de Liberia. Varios de ellos estaban descargando atún y/o cargando cebo. Las empresas propietarias de esos buques congeladores no se abstienen “voluntariamente” de hacer negocios con barcos con banderas de conveniencia, sino por amplios intereses económicos y grandes beneficios fomentan sus actividades de pesca y transbordo. Las actuaciones para disuadir y eliminar la pesca con barcos con banderas de conveniencia deben abordar todas las conexiones de la industria desde el pesquero al minorista. Los Gobiernos deben tomar medidas mucho más rotundas para obligar a las empresas a suspender este negocio destructivo.

Espectacular captura de tunas a bordo del palangrero pirata con bandera de Belice CHIEN CHUN n.8 en el Atlántico Sur.

© Greenpeace/Sutton-Hibbert





Las alas de los tiburones se secan en la cubierta del palangrero pirata CHIEN CHUN n.8 en el Atlántico Sur.
© Greenpeace/Sutton-Hibbert

la Resolución 99-11 de la ICCAT (que demanda actuaciones adicionales contra la pesca IUU por parte de palangreros de atún de gran escala en La Zona de la Convención y en otras zonas) requiere a las Partes Contratantes, las Partes, Entidades o Entidades Pesqueras no Contratantes Cooperantes:

"[...] i que insten a sus importadores, transportadores y otras personas implicados en el negocio a que se abstengan de transacciones y transbordos de atún y especies similares capturadas por buques que realicen actividades pesqueras piratas, no reguladas y no registradas en la Zona de la Convención y en otras zonas."

iii. que insten a sus fabricantes y a otras personas implicadas en el negocio a que eviten que sus buques y equipos/aparejos sean utilizados en operaciones de pesca con palangres piratas, no reguladas y no registradas en la Zona de la Convención y en otras zonas."

Tabla 3.

Observaciones de Greenpeace de barcos con banderas de conveniencia en el Atlántico En el Mar

- 3 de mayo 2000 - Chien Chun No. 8 - palangrero - Belice. Armador registrado: Great Ocean Enterprise (Belice). Pescando en posición 09o11'S - 01o00'W
- 6 mayo 2000 - MV Hatsukari - Buque congelador - Panamá - Armador registrado: Atlas Marine Co Ltd. Transbordando en posición 10o12'S - 05o30'W
- 6 mayo 2000 - Jacky no. 11 - palangrero - Belice. Armador registrado: Seven Seas S.A./Singapur. Transbordando cebo del MV Hatsukari
- 6 mayo 2000 - Benny No. 87 - palangrero - Camboya - Transbordando atún a y cebo del MV Hatsukari
- 6 mayo 2000 - Jeffrey no. 816 - palangrero - Belice. Armador registrado: Seven Sean S.A. Singapur. Transbordando con MV Hatsukari
- 8 mayo 2000 - Benny No. 87 - palangrero - Camboya. Pescando en posición 09o07'S - 04o55'E
- 12 mayo 2000 - MV Toyou - buque congelador - Panamá. Transbordando en posición 08o35'S - 05o30'E
- 12 mayo 2000 - Hau Shen No. 202 - palangrero - Belice. Armador: Hau You Fisheries col. Ltd. (Taiwán) Intento de transbordo con MV Toyou
- 13 mayo 2000 - Chen Fa No. 736 (496) - palangrero - nacionalidad desconocida. Pescando en posición 08o17'S - 05o41'E
- 13 mayo 2000 - I Man Hung No. 156 - palangrero - Guinea Ecuatorial. Navegando - observado en posición 08o28'S - 05o28'E



En Puerto: Las Palmas, Islas Canarias, España

La siguiente lista de buques con bandera de conveniencia es sólo un ejemplo basado en observaciones al azar entre marzo y mayo de 2000 en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria (Islas Canarias/España). Muchos palangreros observados no mostraban su país o puerto de registro ni el número de registro. Muchos aparecen en las listas publicadas por la ICCAT y/o la Federación de Asociaciones Cooperativas de Pesca de Atún de Japón.

Marzo 2000

Aida (anteriormente llamado Showa Maru no. 25) -Belice

Alnajma Albaidha - Belice

Al Nasim - Belice

Al Rabat Al Amani - Belice

Al Shafq - Belice

Al Yakada - Belice

Intersoro no. 155 - Belice (borrado Fumi Maru 32)

Sunrise no. 607 - Honduras

Zarquá Al Yamama - Belice

Victoria no. 4 (buque congelador) - Panamá

Abril 2000

Aida - Belice

Alnajma Albaidha - Belice

Al Nasim - Belice

Al Rabat Al Amani - Belice

Al Shafq - Belice

Al Yakada - Belice

Bob no. 227 - Belice

Sunrise no. 607 - Honduras

Zarquá Al Yamama - Belice

Seasafico (buque congelador) - Honduras - cargando

Mayo 2000

Aida - Belice

Alnajma Albaidha - Belice

Intersoro no. 155 - Belice (ex Fujimaru no. 32)

Zarquá Al Yamama - Belice

Asian Rex (buque congelador) - Panamá

En Puerto: Table Bay, Ciudad del Cabo, Sudáfrica

En el puerto de Table Bay, Ciudad del Cabo, Greenpeace observó algunos buques relacionados tanto en la lista de la ICCAT de palangreros de atún como en las listas de las Autoridades Portuarias Sudafricanas.

- El 1 de julio, Greenpeace encontró al buque Hau Shen No. 202 registrado en Belice. Según la ICCAT, este buque es de propiedad taiwanesa. En ese momento el buque navegaba con bandera taiwanesa pero no mostraba nacionalidad, puerto de registro ni número de registro en su casco. Las autoridades sudafricanas informaron a Greenpeace que inspeccionarían el buque.
- Dos días más tarde, Greenpeace encontró al Ji Chin No. 2 de propiedad taiwanesa, registrado en Honduras aunque sin nacionalidad en el casco. Cargando cebo en el mismo muelle estaba el Hung No. 121 de propiedad y registrado en Honduras pero de nuevo sin nacionalidad en el casco. Otro barco pesquero pirata en la Lista portuaria ya había navegado, el Chen Chieh nr. 88 registrado en Belice..
- Asimismo en la Lista portuaria estaba el Chen Fa nr. 736. También se vió una serie de otros palangreros que no se encontraban en la ICCAT ni en la lista oficial portuaria y que no mostraban ninguna nacionalidad.

LA ICCAT TOMA MEDIDAS

Conforme se ha indicado anteriormente, en la junta anual de la ICCAT de noviembre 2000, los miembros de ICCAT decretaron un embargo contra la importación de patudo del Atlántico y sus productos procedentes de buques que tuvieran banderas de Belice, Camboya, Guinea Ecuatorial, Honduras y San Vicente y las Granadinas. Los embargos comerciales relativos a atún del sur y pez espada de Honduras, Belice y Guinea Ecuatorial se han prolongado por un año más.

Greenpeace recibió con satisfacción las decisiones de la ICCAT como medida efectiva, si se aplican íntegramente, para aislar algunos de los mercados más importantes de las flotas pesqueras piratas. Japón ha tomado un papel de líder para combatir la pesca pirata e inicialmente propuso a la ICCAT el embargo comercial con respecto al patudo. El gobierno japonés ha declarado asimismo que estaban incrementando las presiones sobre las empresas japonesas implicadas en el transporte y el comercio de atún para que dejaran de tener negocios con las flotas pesqueras pirata.

Es interesante que Honduras envió un representante a la ICCAT en el 2000 para explicar los últimos desarrollos relativos a su registro de barcos pesqueros. Según la declaración entregada por Honduras, en octubre de 2000 el gobierno había suprimido 228 barcos pesqueros de su registro y "suspendido" los 41 restantes. En base a esta declaración, a Honduras se le concedieron unos meses de plazo antes de que entrara en vigor el embargo comercial contra Honduras con respecto al patudo. La ICCAT puede tomar la decisión de no imponer el embargo en base a una revisión de desarrollos posteriores.

De hecho, Honduras es uno de los peores países de banderas de conveniencia del mundo. Estará por ver si Honduras impedirá con efectividad el que su bandera se utilice como bandera de conveniencia.

Panamá, por otra parte, ni siquiera envió un representante a la junta de la ICCAT. Panamá, en los últimos años, viene proclamando que ya no es un país con banderas de conveniencia sino un estado de bandera internacionalmente responsable. No obstante, como estado de bandera de numerosos buques de carga que reabastecen y transbordan pescado de barcos pesqueros con bandera de conveniencia en el Atlántico, Panamá está claramente infringiendo las medidas de la ICCAT y sus obligaciones internacionales como estado de bandera. A menos que y hasta que Panamá controle firmemente a sus buques seguirá siendo un país de bandera de conveniencia.

La UE, aunque es miembro de la ICCAT y de otros organismos de pesca regionales, está plagada de pesca pirata y ha hecho poco para detener el problema aun cuando un buen número de barcos pesqueros con bandera de conveniencia que faenan en todo el mundo son propiedad de empresas con base en estados miembros de la UE, principalmente España.



Captura de albatros en los palangreros.
© Greenpeace/Hansford

Los piratas del Océano Austral

“No se debe permitir a estos bucaneros modernos saquear nuestros mares en su beneficio a expensas directas de vidas de marineros, y del medio ambiente... Yo particularmente deploro la pesca pirata inconsiderada con banderas de conveniencia que hemos visto amenazando los bancos de pez espada de la Antártica, con consecuencias vitales para las aves, incluido el errante albatros.”

John Prescott, Delegado del primer Ministro del RU en su discurso a las Naciones Unidas en abril de 1999

El problema

La merluza, que se encuentra en el Océano Austral alrededor de la Antártica, es un claro ejemplo de una especie de pez que en un tiempo relativamente corto se ha visto diezmada por una flota pesquera pirata no controlada.

Conocido en los mercados como róbalo chileno o de la Antártica, se encuentra en picos submarinos y plataformas continentales alrededor de la mayor parte de las islas subantárticas. Al igual que con muchas especies de aguas profundas, se sabe poco de la merluza negra, pero en los seis años que los palangreros piratas llevan pescando en serio en el Océano Austral, se ha constatado que muchas poblaciones de este pez están al borde del colapso.

“Si continúa la pesca ilegal y no regulada al ritmo actual, la población de merluza negra se verá tan seriamente diezmada que dentro de los próximos dos o tres años la especie estará comercialmente extinguida. Algunas zonas ya están dando muestra de esto.”

Nota de prensa del Ministro australiano de Recursos y Energía, Warwick Parer y del Ministro de Asuntos Exteriores Alexander Downer, 22 de julio de 1998

La situación de algunas especies de “captura accidental” es igualmente desesperada. Todas las 19 especies de albatros del Océano Austral son también rutinariamente capturadas y ahogadas por pescadores piratas y se calcula que en tan sólo cinco años 330.000 aves marinas han desaparecido de la misma forma. El Albatros de Amsterdam es el más afectado. Sólo quedan de cinco a ocho parejas de cría en el territorio francés de la Isla de Amsterdam. La Lista Roja del 2000 de Especies Amenazadas de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos (UICN) cataloga 16 especies de albatros amenazadas como consecuencia de la pesca de palangre.

Esta pesca industrial pirata está formada tanto por la pesca pirata (principalmente dentro de los territorios de la ZEE que rodean la Antártica) como por la pesca no regulada en el Océano Austral gestionada por la Comisión para la conservación de los recursos marinos vivos del Antártico (CCAMLR).

Muchos de los buques de esa industria pirata llevan banderas de Belice, San Vicente y las Granadinas, Panamá, Honduras y Vanuatu, pero es frecuente el cambio de bandera entre los estados de abanderamiento para que sea más difícil seguir y procesar a los barcos.

En su punto máximo en 1997, la captura total pirata de merluza negra se calculó en 100.000 toneladas valoradas en más de 500 millones de dólares estadounidenses. Sólo durante la temporada 1997/98, la pesca ilegal alrededor del territorio francés de la Antártica de la Isla Crozet redujo las poblaciones en un 25%. Para 1998, las reservas de merluza negra alrededor de las Islas del príncipe Eduardo y Marion habían sido capturadas hasta el punto de su extinción comercial.



A pesar del agotamiento de las reservas de merluza negra, incluido el colapso de los caladeros clave del sector del Océano Índico del Océano Austral, la pesca pirata sigue haciendo estragos sin control. En la junta de noviembre 2000 de la CCAMLR, el comité científico calculaba que las capturas piratas habían aumentado desde 1999, lo que representaba al menos una tercera parte de las capturas totales en la zona de la CCAMLR. Los científicos admitían, no obstante, que sus cálculos eran conservadores y que el alcance de la pesca pirata es probablemente mucho mayor.

Año tras año, los gobiernos responsables de la conservación de la vida marina en el Océano Austral han dejado de tomar las medidas necesarias para controlar la pesca pirata. Los miembros de la CCAMLR han acordado ampliar la pesca con licencia para la merluza negra. Estos intentos de administración han sido acordados a pesar del poco conocimiento científico de la biología de los peces, el estado de las reservas y la falta de cifras exactas relativas al impacto de la pesca pirata. Increíblemente, algunos países miembros son también estados de bandera de buques piratas o, en el caso de países tales como España, la base de empresas piratas.

Muchos países miembros de la CCAMLR son importadores conocidos de merluza negra, también de los peces capturados ilegalmente: Japón, EE.UU., países de la Unión Europea tales como Francia, el Reino Unido y España, Australia, Nueva Zelanda, Chile, Argentina y Corea. Otros países con un mercado importante de merluza negra son China, Canadá, Singapur y otros países del Sureste Asiático.

En 1999, la CCAMLR adoptó un Plan de Documentación de Capturas para tratar de seguir el negocio de merluza negra. Aunque el plan es una medida positiva a largo plazo para mejorar el seguimiento y la capacidad de aplicación por parte de la CCAMLR, por sí solo no pondrá fin a la pesca pirata. Las empresas piratas todavía encuentran puertos para descargar sus capturas: países importadores de merluza negra, tales como China, que no forman parte de la CCAMLR, se niegan a aplicar el plan; y los países del mercado de la CCAMLR siguen importando merluza negra de estados con puertos piratas.

Greenpeace exige una moratoria sobre todas las capturas de merluza negra y un embargo comercial como medidas de emergencia hasta que se logre controlar la pesca pirata, se sepa más sobre la sostenibilidad del este pez y se pongan en práctica controles efectivos a largo plazo para garantizar que la pesca pirata no hace estragos sin control alguno.

Expediciones de Greenpeace por el Océano Austral

En 1999, el buque MV Arctic Sunrise de Greenpeace pasó 16 días siguiendo a un palangrero pirata sin marca de identificación alguna a lo largo de 45 millas náuticas desde la Isla Kerguelen del territorio francés subantártico, tanto dentro de la ZEE francesa como en el Área Estadística 58.5.1 de la CCAMLR. La historia es típica de la actividad pesquera pirata.

El buque había cortado su palangre, la tripulación se cubría los rostros con pasamontañas de lana y el barco no llevaba ninguna marca de identificación ni bandera alguna. Fue identificado por Greenpeace como el Salvora, un buque registrado en Belice. Una vez más el gobierno francés no hizo nada aunque el Salvora era reincidente y cuyos armadores ya habían sido multados con 1 millón de dólares australianos dos años antes por practicar la pesca pirata en aguas australianas. Aunque el verdadero armador del Salvora se ocultaba inicialmente bajo una empresa de encubrimiento o ficticia de Belice, su propietario fue pronto identificado como una empresa de Galicia, España. El gobierno español tampoco actuó.

Puertos piratas

El Salvora, al igual que muchos barcos piratas, iba con destino al puerto de Mauricio (Tabla 4). La actuación legal le impidió descargar esta captura, pero a pesar de ser bien conocido como barco pirata, con el nuevo nombre de Polar, continúa atracando en puertos tanto de Mauricio como de Namibia. En el 2000, el armador del buque le dotó de la bandera de San Vicente y las Granadinas, otro país notorio de banderas de conveniencia y le dio el nuevo nombre de Castor.

En este mismo año, durante la segunda expedición de Greenpeace en el Océano Austral, otro barco registrado en Belice que había descargado en Mauricio fue también identificado dentro de la zona de la CCAMLR. El MV Arctic Sunrise recuperó del fondo del Océano Austral un total de 12 km de palangre pirata abandonado y se recuperaron vivos y se dejaron en libertad a 58 merluzas negras.



Mauricio

El MV Arctic Sunrise volvió después a Mauricio para continuar con su visita anterior de 1999 aunque el Ministro de Pesca, Dan Beeharry, había dado públicamente su palabra en el sentido de que Mauricio colaboraría en la lucha contra la pesca pirata de merluza negra.

A pesar de estas y otras alentadoras palabras, la investigación de Greenpeace demuestra que buques piratas y no regulados siguen utilizando Port Louis para descargar merluza negra. El informe "Mauricio: Océano Índico refugio de pesqueros piratas", fue publicado por Greenpeace relacionando los buques sin licencia que se sabe que han descargado en Port Louis desde la visita de Greenpeace en 1999. Incluía fotografías de buques en el puerto, detalles sobre cuándo habían descargado e historiales de la actividad pirata y observaciones en la zona remota de la CCAMLR.

No fue hasta que se ahogaron 14 pescadores piratas cuando su barco se hundió cerca de la Isla Kerguelen en septiembre del 2000 cuando el nuevo gobierno de Mauricio acordó volver a examinar el tema de las descargas de merluza negra pirata en su país. En el momento de redactar este informe el gobierno todavía no ha decidido qué medidas tomar para hacer realidad su declarada intención de desembarazarse de la reputación de puerto pirata.

Tabla 4.

Buques sin licencia detectados descargando pez espada en Mauricio

Nombre	Estado bandera	Antiguo Estado bandera	Fecha descarga pez espada
Praslin	Seychelles	Honduras	27/3/00, 17/1/00, 22/9/98
Cisne Azul	Belice	Panamá, Belice, Panamá	8/5/00, 28/2/00, 10/5/99, 17/2/99
Cisne Rojo	Belice	Panamá, Belice, Panamá	27/7/00*, 2/5/00, 23/2/00, 10/4/99
Rita	Belice	Vanuatu	5/4/00, 2/2/00, 10/4/99, 14/1/99
Monte Confurco	Sudáfrica	España	21/2/00, 13/1/00
Grand Prince	Belice	Canadá	22/4/00, 10/2/00
Nina	Belice	Vanuatu	17/2/00
Lua	Belice?	España	11/5/00, 17/2/00, 8/10/99, 19/1/99
Castor	S.Vincente yGran/		
(Polar/Salvora)	Belice?	?	20/10/00, 5/10/99, 15/3/99, 14/1/99
Sherpa Uno	Belice	Sierra Leone, Corea S.	13/5/00
Viarsa 1	Panamá	?	26/4/00, 14/2/00
Nao	Panamá	?	10/5/00, 17/2/00, 20/4/99, 27/1/99,
28/11/98,			2/9/98, 10/7/98
Bouzon	Belice	?	7/00, 4/2/99, 22/11/98
Vega	Belice	España	29/3/00, 14/1/00, 4/2/99, 30/11/98, 17/8/98
Elqui	Chile	?	21/2/99, 20/10/98, 18/08/98, 23/6/98
Vasco da Gamma	Panamá	?	15/3/99
Coral	?		17/1/00
707 Bonanza	Panamá	?	24/7/00*, 26/4/00, 21/2/00, 10/2/00,
Samwoo	?	?	24/7/00*

Para más información, véase el informe de Greenpeace "Mauricio: Refugio del Océano Índico para barcos pesqueros piratas", marzo 2000 que documenta buques descargando pez espada en Port Louis, Mauricio entre la primera visita de Greenpeace en 1999 y la segunda en el 2000. Esta es sólo una muestra de todos los buques que han descargado pez espada en Mauricio. Fuentes: Observadores de Greenpeace, Listas de las Autoridades Portuarias de Mauricio, documentos CCAMLR, lista de embarque de Lloyds, ISOFISH. Las banderas y los nombres de los barcos con banderas de conveniencia cambian con frecuencia.

* fecha de llegada a Port Louis con carga a bordo de pez espada.



Captura de patudo en palangrero ilegal en el Atlántico Centro Oriente.
© Greenpeace/Newman

SE REQUIEREN ACCIONES GUBERNAMENTALES PARA DETENER A LOS PIRATAS

Greenpeace exige a los gobiernos que:

- *Cierren sus puertos a barcos pesqueros con bandera de conveniencia y buques de apoyo o de transporte relacionados;*
- *Cierren sus mercados a pescado capturado por barcos con banderas de conveniencia;*
- *Cierren o impidan de otra forma que empresas de su país sean propietarias o faenen con barcos pesqueros con bandera de conveniencia o buques de apoyo o de transporte relacionados.*
- *Ratifiquen y pongan en práctica el Acuerdo de Pesca de la ONU*

Cerrar puertos a buques piratas

Las empresas de pesca pirata con frecuencia utilizan puertos en los que las autoridades hacen la vista gorda a los orígenes de la captura y las consecuencias en el medio ambiente. Estos puertos actúan entonces como una puerta al mercado mundial de muchos millones de dólares.

Greenpeace exige que los gobiernos nieguen el acceso a sus puertos a barcos pesqueros de bandera de conveniencia y a buques de apoyo con el fin de abordar de forma eficaz el problema de la pesca pirata. En caso de duda, los estados del puerto deben realizar inspecciones de los barcos pesqueros que soliciten entrada en sus puertos, para comprobar la legitimidad de sus capturas.



Algunos de los estados de éstos puertos han tomado medidas en esta dirección. En julio de 2000, el gobierno sudafricano decidió prohibir la descarga de todos los buques de la "lista negra" establecida por la ICCAT de 345 palangreros de atún con banderas de conveniencia. Sudáfrica también ha reforzado sus requisitos de declaración de descarga.

Cerrar mercados a pescado capturado por piratas

Los comerciantes e importadores de pescado en países con mercado continúan teniendo sus puertas abiertas a pescado capturado ilegalmente. Las empresas con banderas de conveniencia tienen pocos problemas en obtener acceso a mercados de países en donde existe demanda de sus productos. Los comerciantes e importadores de pescado alimentan el negocio pirata e, indirectamente, minan los esfuerzos de administración y conservación internacionales, al pagar precios elevados por especies populares sobrepescadas que se han convertido en objeto de estrictos controles de administración.

Greenpeace exige asimismo que las empresas comerciales y los minoristas de pescado actúen responsablemente - con o sin el estímulo del gobierno. Existen ejemplos en los que ya se ha hecho esto. Mitsubishi, que compra aproximadamente 40% del atún de grado sashimi importado en Japón, se ha comprometido a dejar de comprar cualquier pescado procedente de palangreros identificados por la ICCAT. A la acción de la empresa siguieron presiones efectivas de Greenpeace, la Federación de Asociaciones Cooperativas de Pesca de Atún de Japón, la Unión de Todos los Pescadores de Japón y la Federación de Trabajadores del Transporte Internacional. Esta petición fue repetida por la Agencia de Industrias Pesqueras Japonesas y se hizo también a otras 111 empresas comerciales de atún.

El atún es vendido en el mercado pesquero de Tsukiji, Tokio, Japón.
© Greenpeace/McColl



Cerrar Empresas Piratas

Uno de los aspectos más difíciles del problema de la bandera de conveniencia es tratar de localizar al verdadero dueño de barcos pesqueros con bandera de conveniencia.

Los piratas normalmente utilizan empresas ficticias o de encubrimiento para ocultar la identidad y nacionalidad de los verdaderos armadores. Esto, a su vez, hace que sea muy difícil encontrar y penalizar a los armadores de barcos con banderas de conveniencia que operan ilegalmente. El Servicio de Información Marítima de Lloyd's relaciona cientos de empresas en más de 70 países como armadores registrados de los 1.323 barcos pesqueros con bandera de conveniencia que figuran en la Tabla 1. La mayor parte de los barcos con banderas de conveniencia está relacionada como propiedad de empresas registradas en Taiwán, la Unión Europea, Belice, Panamá y Honduras. Las empresas de pesca pirata de la UE tienen su base principalmente en España (Tabla 5).

No hay duda ninguna de que las empresas con base en Belice, Honduras y Panamá que aparecen en la lista de Lloyd's no son las verdaderas propietarias de los barcos con banderas de conveniencia. No obstante, la información disponible según Lloyd's es un indicio del alcance internacional del problema y de que tanto España como Taiwán son los principales refugios de empresas de pesca piratas. Indica asimismo la clara necesidad de una actuación internacional apropiada por parte de los gobiernos para determinar las verdaderas identidades de las empresas que son propietarias y faenan con barcos pesqueros con bandera de conveniencia y cerrar, penalizar o sancionar de alguna otra forma a las empresas que faenan dentro de su jurisdicción.

“La Merce-Pesca es... una empresa de un solo barco. Sabemos... que detrás de la empresa se esconden en realidad dos empresas españolas, a saber, Pesquera Mellon e Iminal Armadores...”

“La jurisprudencia francesa considera que una empresa cuyo objetivo es conseguir una bandera no tiene actividad real y constituye una empresa ficticia”

Subdirector de Asuntos Legales del Ministerio Francés de Asuntos Exteriores, Jean François Dobelle, dirigiéndose al Tribunal Internacional sobre la Ley del Mar (ITLOS) en el caso de Panamá vs Francia. El caso se refería al arresto del buque de bandera panameña “Camouco” encontrado faenando ilegalmente en aguas francesas en el Océano Austral. El Camouco estaba relacionado como propiedad de la empresa panameña Merce-Pesca.

Tabla 5.

Los 10 países principales en donde tienen su base las compañías propietarias de los barcos pesqueros con bandera de conveniencia de la Tabla 1 (País de la “propiedad efectiva”). Fuente: Servicio de Información Marítima de Lloyd's 1999.

País	Número de barcos de bandera de conveniencia propiedad de empresas con base en el país
Taiwán	169
Unión Europea*	168
Belice	145
Panamá	121
Honduras	109
Singapur	62
Corea del Sur	52
Japón	41
China	37
Guinea Ecuatorial	36

* España/Islas Canarias (116), Portugal (12), Grecia (11), RU (10), Dinamarca (4), Francia (4), Irlanda (4), Holanda (3), Italia (2), Finlandia (1), Suecia (1)



El MV Greenpeace bloqueó con éxito al Toyou de descargar atún de la pesquera pirata con bandera de Belice, el Hau Shen 202. Los activistas se aseguraron de las defensas, las que son usadas en la transferencia.
© Greenpeace/Sutton-Hibbert



PLAN DE ACCIÓN INTERNACIONAL PARA DETENER LA PESCA PIRATA

Plan de acción global de la FAO

Reconociendo el carácter mundial del problema, la comunidad internacional se está preocupando cada vez más de la pesca pirata, en particular la pesca con bandera de conveniencia y del fracaso de algunos estados de bandera en el control de sus barcos pesqueros. En los últimos años la Asamblea General de las Naciones Unidas ha adoptado una serie de resoluciones durante su debate anual sobre los Océanos y la Ley del Mar. Resaltando las amenazas a los océanos mundiales, el Secretario General y la Asamblea General de la ONU han puesto un énfasis especial sobre la necesidad de erradicar la pesca pirata. La resolución más reciente, adoptada el 30 de octubre de 2000, dice lo siguiente:

" La Asamblea General:

[...] Al observar con preocupación que la pesca no autorizada en áreas de jurisdicción nacional y la pesca en alta mar/pirata, no registrada y no regulada sigue siendo uno de los más graves problemas que en la actualidad afectan a las poblaciones de peces mundiales y a la sostenibilidad de los recursos marinos vivos y observando asimismo que la pesca no autorizada en zonas de jurisdicción nacional y la pesca en alta mar/ pirata, no registrada y no regulada tiene un impacto nocivo sobre la seguridad alimentaria y las economías de muchos estados, particularmente estados en vías de desarrollo,

[...] 11. Requiera a los Estados que no lo hayan hecho, que tomen medidas para disuadir que adquieran nueva bandera barcos pesqueros que tienen sus banderas para evitar el cumplimiento de las obligaciones aplicables y garantizar que los barcos pesqueros con derecho a su bandera no pesquen en zonas de jurisdicción nacional de otros estados a menos que estén debidamente autorizados por las autoridades de los Estados en cuestión y de conformidad con las condiciones señaladas en la autorización, y que no pesquen en alta mar en contravención de las medidas de conservación y administración aplicables; [...]"

(Resolución A/55/L.11 de la Asamblea General de la ONU)



El Jacky 11, registrado en Belice, se prepara para descargar el atún de la embarcación de carga refrigerada, Hatsukari. © Greenpeace/ Sutton-Hibbert

En 1999, la UNFAO estableció un proceso para negociar un Plan de Acción Internacional para “evitar, disuadir y eliminar” la pesca pirata, no registrada y no regulada (IUU). Este proceso fue reforzado por una reunión de ministros de pesca en Roma en marzo de 1999, que puso un énfasis especial sobre el problema de las banderas de conveniencia, y por la Comisión de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (CDS) de abril 1999.

La primera ronda de negociaciones de la FAO tuvo lugar en Roma del 2 al 6 de octubre de 2000, en la que participaron delegados de más de cuarenta naciones pesqueras. Expertos gubernamentales, organismos no gubernamentales (ONGs) y otros habían redactado un borrador preliminar de un plan de acción internacional en una reunión anterior de expertos técnicos en mayo de 2000, en Sidney, Australia. El borrador de Sidney incluía varias disposiciones importantes que alentarán a los países a tomar medidas concretas contra la pesca con banderas de conveniencia mediante el cierre de puertos y mercados y la penalización de armadores de barcos con banderas de conveniencia.

No obstante, en la reunión de Roma, diversos países, en especial Méjico, Brasil y la Unión Europea, tuvieron éxito en debilitar drásticamente y en otros casos suprimir completamente las disposiciones claves del borrador del acuerdo. Méjico insistió que cualquier medida encaminada a restringir el acceso a los mercados o a negar el acceso a los puertos a barcos pesqueros con bandera de conveniencia constituiría un impedimento para el libre comercio. Brasil secundó en gran parte el liderato de Méjico y la Unión Europea logró suprimir la mayor parte de las disposiciones que exigían a los gobiernos castigar o tomar alguna otra medida contra empresas de su jurisdicción (por ejemplo, empresas con base en España).

El ejemplo más chocante de falta de compromiso por parte de los gobiernos en tomar medidas fue el rechazo de una disposición que exigía a los Estados que consideraran como violación el comercio del pescado o productos del pescado derivados de la pesca IUU según sus leyes nacionales. Lo mismo se aplica a los elementos clave del texto del borrador relativo al cierre de puertos y mercados a la pesca IUU o con banderas de conveniencia. Greenpeace cree que es inaceptable el uso de argumentos de libre comercio para oponerse a estas disposiciones cruciales. De ninguna forma puede el libre comercio justificar que se permita que la pesca incontrolada por flotas con banderas de conveniencia continúe libremente.



Parece asimismo que se ha creado una laguna en el derecho internacional por los contratos de fletamiento mediante los cuales barcos con banderas de conveniencia son contratados por países para pescar, a veces en zonas bastante distantes de las aguas de esos países y fuera de su control. Empresas brasileñas, por ejemplo, han desarrollado recientemente amplios vínculos con buques y empresas con banderas de conveniencia mediante contratos de fletamiento. En la reunión de la FAO de octubre de 2000, Brasil se opuso de forma vehemente a disposiciones que exigían a los Estados que garantizaran que sólo permitían contratos de fletamiento con buques y empresas de pesca que faenaran cumpliendo el derecho internacional.

Diversos países, entre los que están Noruega, EE.UU., la Sudáfrica, Australia y Japón, finalmente pusieron “reservas” sobre diversas partes del acuerdo del borrador debido a que era demasiado débil, obligando a la FAO a programar otra ronda de negociaciones. La FAO celebrará una nueva reunión a últimos de febrero del 2001 para finalizar el acuerdo.

Greenpeace exige que durante el tiempo adicional asignado al proceso, los gobiernos acuerden tomar medidas fuertes y urgentes contra la sobreexplotación de las poblaciones de peces del mundo y de los océanos por parte de flotas que faenan al margen de las normas y reglamentos internacionales. Greenpeace insiste asimismo en que los gobiernos que se mostraron particularmente obstructivos en la reunión de octubre reconsideren sus posiciones antes de la reunión de febrero.

Finalmente, la laguna en el derecho internacional que permite a países tales como Belice, Honduras y San Vicente y las Granadinas vender sus banderas a empresas y barcos pesqueros sin escrúpulos debe cerrarse. No se debe permitir que estos países registren barcos con el fin de obtener su bandera. No obstante, hasta que eso no suceda, la única forma de evitar una pesca continuada por barcos con banderas de conveniencia es cerrar puertos a esos barcos, cerrar mercados al pescado que capturan y castigar a las empresas que sean los verdaderos propietarios de flotas pesqueras con banderas de conveniencia.

Greenpeace Internacional, Febrero 2001

Más información sobre la campaña de pesca pirata y las expediciones en barco de Greenpeace puede encontrarse en la página web de Greenpeace en <http://www.greenpeace.org/~oceans>





Los albatros Black Browed (de frente negra), Nueva Zelandia.
© Greenpeace/Grace

ADDENDUM

Definiciones

Banderas de conveniencia

Un país con “Banderas de Conveniencia” o “de Abanderamiento” es aquél que permite que barcos pesqueros faenen bajo su bandera sin tener intención de garantizar que se rijan por los reglamentos pertinentes (a pesar de que las disposiciones de la Ley del Mar rija la responsabilidad del estado de abanderamiento).

Dichas banderas son utilizadas por armadores y barcos pesqueros para evitar los reglamentos sobre la conservación y la administración de la pesca así como las normas de seguridad y laborales.

Aunque algunos de estos países con banderas de conveniencia sean miembros o signatarios de, o participen en, los organismos o acuerdos pesqueros regionales pertinentes (por ejemplo Guinea Ecuatorial en la ICCAT), de manera continua dejan de tomar la responsabilidad de garantizar que los buques que llevan su bandera obedezcan todas las normas y reglamentos.

Las empresas que utilizan banderas de conveniencia a veces tienen su base en países que son miembros de organismos de pesca regionales/internacionales pertinentes.

PESCA PIRATA

Greenpeace considera “piratas” principalmente a aquellos barcos pesqueros que tienen Banderas de Conveniencia.

Greenpeace considera asimismo “piratas” a los buques que prestan servicios a barcos pesqueros con bandera de conveniencia (para el transporte del pescado y el reabastecimiento) sea cual fuere su bandera ya que ayudan a los pesqueros con banderas de conveniencia a seguir evitando las restricciones y acciones de otros estados tales como cierre de puertos y mercados.

Definiciones IUU

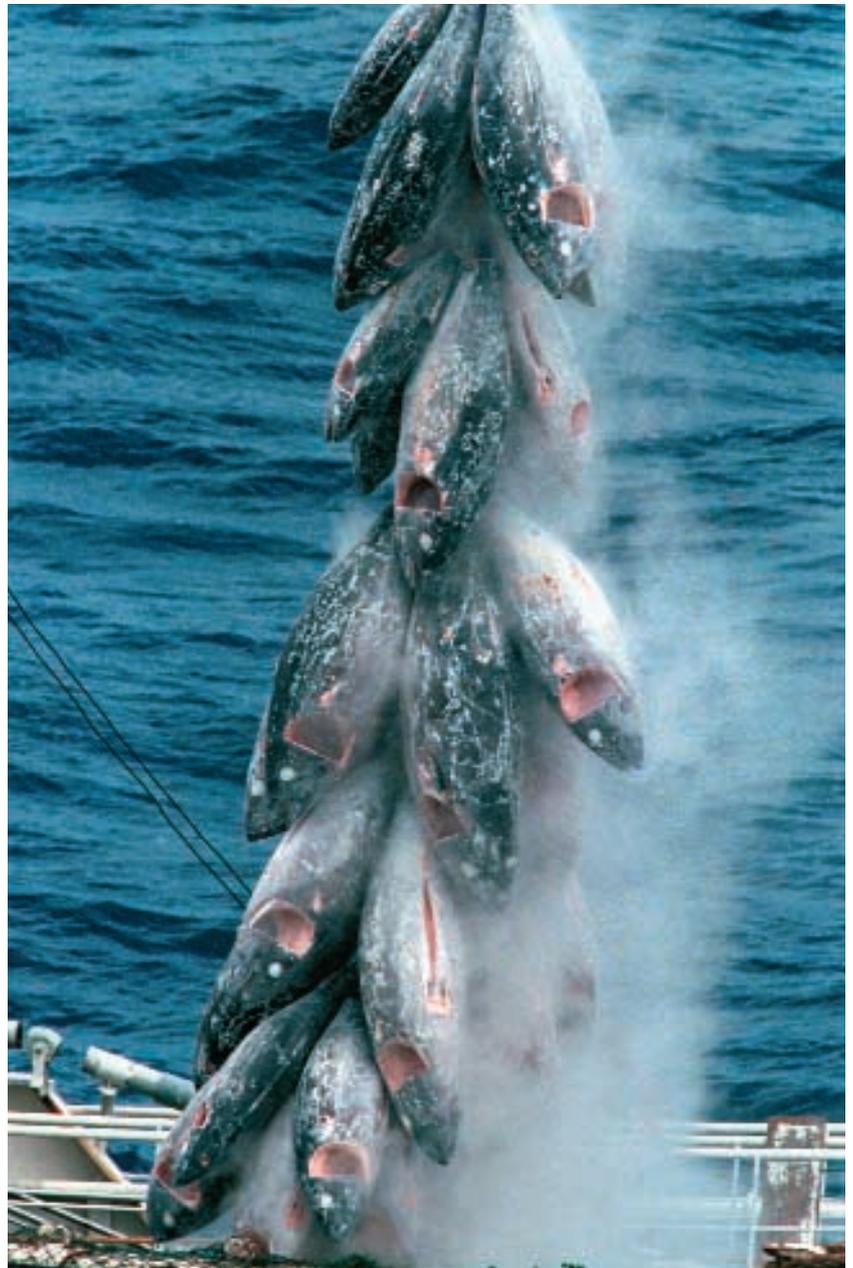
Según Greenpeace:

PESCA ILEGAL es la pesca realizada por buques:

- de países que son parte de un organismo o acuerdo de pesca pero faenan en contravención de sus normas;



El Benny n.87, con bandera de Camboya, pesca tuna para el Hatsukari en el Atlántico Sur.
© Greenpeace/Sutton-Hibbert



o

- en aguas de un país sin permiso del país; o
- en alta mar sin mostrar una bandera o alguna otra marca.

PESCA NO REGISTRADA, como su nombre indica, se refiere a actividades de pesca no comunicadas a las autoridades nacionales o regionales pertinentes por los barcos pesqueros o el estado de abanderamiento, sean o no parte de los organismos o acuerdos pesqueros pertinentes. Esta categoría incluye el comunicar capturas inferiores a las reales o falsas, tales como en cuanto al tonelaje, especies o zona de pesca.

PESCA NO REGULADA es la pesca realizada por buques que lleven la bandera de países que no son parte de, signatarios de, o participen en, organismos o acuerdos de pesca pertinentes y, por consiguiente, no se consideran obligados por sus normas. Ésta es la más obvia laguna en el derecho internacional que se manifiesta concretamente a través del fenómeno de las banderas de conveniencia.

Anexo

Lista de las empresas pesqueras españolas (fuente: Lloyds Maritime Information Service).

	PAÍS DE RESIDENCIA DE LA COMPAÑÍA	NOMBRE DE LA COMPAÑÍA	NOMBRE DEL BUQUE	BANDERA	TIPO DE BARCO	LONGITUD	TONELAJE
1	ESPAÑA	ARCHIPIELAGO ATLANTICO	ULZAMA	BELICE	Arrastrero	37,98	253
2	ESPAÑA	AREAPESCA	SIP 3	BELICE	Arrastrero	39,7	456
3	ESPAÑA	ATENEO PESCA	ATENEO	PANAMÁ	Barco pesquero	29,82	204
4	ESPAÑA	ATUN GANE	ITXAS BIDE	BELICE	Arrastrero	63,3	1233
5	ESPAÑA	BIZANCE OVERSEAS	MAR DEL CABO	PANAMÁ	Arrastrero	76,03	1655
6	ESPAÑA	BLUE FISHING	BLUE AGAIN	PANAMÁ	Arrastrero	51,47	525
7	ESPAÑA	BLUE FISHING	BLUE AGAIN II	PANAMÁ	Arrastrero	55,32	525
8	ESPAÑA	BOANOVA	AVEL-MAD	SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS	Arrastrero	32,01	210
9	ESPAÑA	CASTROMAR	BADMINTON	BELICE	Arrastrero	35,21	241
10	ESPAÑA	COPECA	ALMIKE	SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS	Arrastrero	41,81	543
11	ESPAÑA	CORMORANT BUSINESS	CAPNEGRET	PANAMÁ	Arrastrero	110,01	4027
12	ESPAÑA	EUSKALGAL	AIORA	BELICE	Arrastrero	27,51	253
13	ESPAÑA	EXPAMEX	OBELIX	BELICE	Arrastrero	27,72	213
14	ESPAÑA	EXPAMEX	ASTERIX	BELICE	Arrastrero	28	213
15	ESPAÑA	FISHGUARD SHIPPING	NATA	PANAMÁ	Arrastrero	27,72	138
16	ESPAÑA	FISHGUARD SHIPPING	SONA	PANAMÁ	Arrastrero	27,72	138
17	ESPAÑA	GREEN FISHERIES	HOPE	SIERRA LEONE	Arrastrero	51	756
18	ESPAÑA	HARTSWATER	ALACRAN	BELICE	Barco pesquero	73,89	1905
19	ESPAÑA	HARTSWATER	IZARO	BELICE	Barco pesquero	75,52	2098
20	ESPAÑA	HARTSWATER	XIXILI	BELICE	Barco pesquero	78,82	2232
21	ESPAÑA	HARTSWATER	ERROXAPE	BELICE	Barco pesquero	78,82	2232
22	ESPAÑA	HARTSWATER	DEMIKU	BELICE	Barco pesquero	78,82	2232
23	ESPAÑA	INPESCA FISHING	TXORI AUNDI	PANAMÁ	Barco pesquero	78,01	2020
24	ESPAÑA	INTERTUNA	EXPLORER III	ANTILLAS NEERLANDESAS	Barco pesquero	43	356
25	ESPAÑA	INTERTUNA	INTERTUNA DOS	ANTILLAS NEERLANDESAS	Barco pesquero	77,3	2058
26	ESPAÑA	INTERTUNA	INTERTUNA UNO	ANTILLAS NEERLANDESAS	Arrastrero	77,32	2167
27	ESPAÑA	MAROL SHIPPING	MAR DE LOS SARGAZOS	PANAMÁ	Arrastrero	40,49	361
28	ESPAÑA	MOSELEY	NI	SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS	Arrastrero	34,83	181
29	ESPAÑA	NAO PESCA	NAO	PANAMÁ	Barco pesquero	48,01	571
30	ESPAÑA	NAO PESCA	NEUTRON	PANAMÁ	Arrastrero	31,6	388
31	ESPAÑA	NEXT MEWS TRADING	YES SIR	BELICE	Barco pesquero	36,08	287
32	ESPAÑA	NORDESTE	NORDESTE UNO	PANAMÁ	Arrastrero	30,71	269
33	ESPAÑA	NOYCAN	GRAND PRINCE	BELICE	Arrastrero	44,1	669
34	ESPAÑA	ORDINO SHIPPING	ALBACORA SEIS	PANAMÁ	Arrastrero	76,76	1836
35	ESPAÑA	OVERSEAS TUNA	EXPLORER II	ANTILLAS NEERLANDESAS	Barco pesquero	43	356
36	ESPAÑA	OVERSEAS TUNA	ALBACORA CARIBE	ANTILLAS NEERLANDESAS	Barco pesquero	77,3	2058



	PAÍS DE RESIDENCIA DE LA COMPAÑÍA	NOMBRE DE LA COMPAÑÍA	NOMBRE DEL BUQUE	BANDERA	TIPO DE BARCO	LONGITUD	TONELAJE
37	ESPAÑA	OVERSEAS TUNA	FATIMA	ANTILLAS NEERLANDESAS	Arrastrero	26,01	127
38	ESPAÑA	OVERSEAS TUNA	ALBACORA NUEVE	ANTILLAS NEERLANDESAS	Arrastrero	76,76	1897
39	ESPAÑA	OVERSEAS TUNA	ALBACORA DIEZ	ANTILLAS NEERLANDESAS	Arrastrero	76,76	1897
40	ESPAÑA	OVERSEAS TUNA PACIFIC	PANAMA TUNA	PANAMÁ	Barco pesquero	115	4408
41	ESPAÑA	PEBSA	COLOMBO VII	PANAMÁ	Arrastrero	53	830
42	ESPAÑA	PEBSA	COLOMBO VIII	PANAMÁ	Arrastrero	53	830
43	ESPAÑA	SABARIGO-MAR	CIBELES	BELICE	Barco pesquero	32,21	240
44	ESPAÑA	SAN MIGUEL PESQUERA	UGAVI	VANUATU	Barco pesquero	69,02	2112
45	ESPAÑA	STELLA OFFSHORE FISHING	UKHOZI	BELICE	Arrastrero	33	215
46	ESPAÑA	STONAR TRADING	AUSTER	HONDURAS	Barco pesquero	46,82	281
47	ESPAÑA	URGORA	URGORA	HONDURAS	Barco pesquero	50,4	346
48	ESPAÑA	VIARSA FISHING	VIARSA I	PANAMÁ	Barco pesquero	53,56	678
49	ISLAS CANARIAS	ACDC COMMERCIAL	ZARQA AL YAMAMA	BELICE	Barco pesquero	60	937
50	ISLAS CANARIAS	AROMA INTERNACIONAL	SETA No. 2	HONDURAS	Arrastrero	47,2	339
51	ISLAS CANARIAS	BELLE SOLAR	BELLESOL III	HONDURAS	Arrastrero	45,6	294
52	ISLAS CANARIAS	COMERCIAL	MICHELLE No. 7	HONDURAS	Barco pesquero	43,59	247
53	ISLAS CANARIAS	CONTINENTE MARINA	ESPERANZA	HONDURAS	Barco pesquero	62,9	499
54	ISLAS CANARIAS	DELTA NAVIGATION	MOREAH 5	SIERRA LEONE	Arrastrero	29,6	180
55	ISLAS CANARIAS	DFC MARINE	MAHI No. 1	BELICE	Barco pesquero	47,63	296
56	ISLAS CANARIAS	DFC MARINE	PESCA MAR No. 7	PANAMÁ	Barco pesquero	50,7	299
57	ISLAS CANARIAS	ESCO FISHERIES	GEORGE B. No. 1	SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS	Barco pesquero	30,92	124
58	ISLAS CANARIAS	ESCO FISHERIES	SAINT LOUIS	SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS	Barco pesquero	57,46	423
59	ISLAS CANARIAS	ESCO FISHERIES	SAINT LOUIS II	SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS	Arrastrero	50,53	407
60	ISLAS CANARIAS	ESCORIM TRADE	SIRIUS	SIERRA LEONE	Arrastrero	64,7	889
61	ISLAS CANARIAS	ESCOTRA	FAZARA 1	SIERRA LEONE	Fish Factory Ship	53,98	788
62	ISLAS CANARIAS	FORSBAN TRADING	GABU	SIERRA LEONE	Arrastrero	35,72	359
63	ISLAS CANARIAS	FORSBAN TRADING	FLIPPER 2	BELICE	Arrastrero	62,26	1898
64	ISLAS CANARIAS	FORSBAN TRADING	FLIPPER 1	BELICE	Arrastrero	62,26	1898
65	ISLAS CANARIAS	FORSBAN TRADING	VENTA	BELICE	Arrastrero	101,45	3879
66	ISLAS CANARIAS	GOLD MARINE FISHERIES	GOLD MAR 1	HONDURAS	Barco pesquero	25,21	148
67	ISLAS CANARIAS	GREEN SEA WORLD	FOCUS 101	PANAMÁ	Barco pesquero	55,5	449
68	ISLAS CANARIAS	HAE WOO	HAE WOO No. 6	SIERRA LEONE	Arrastrero	43,69	251
69	ISLAS CANARIAS	HAE WOO	MAME AMY	SIERRA LEONE	Arrastrero	47,99	346
70	ISLAS CANARIAS	HAN NAM FISHERY	HAN NAM No. 1	BELICE	Barco pesquero	49,59	615
71	ISLAS CANARIAS	IBEMA FISHERIES	IBEMA No. 1	SIERRA LEONE	Barco pesquero	44	298
72	ISLAS CANARIAS	INFITCO	NOEMI	BELICE	Barco pesquero	54,24	530
73	ISLAS CANARIAS	INTER-BURGO	DAE SUNG No. 17	HONDURAS	Barco pesquero	54,01	381
74	ISLAS CANARIAS	INTER-BURGO	DAE SUNG No. 16	HONDURAS	Barco pesquero	54,01	381

	PAÍS DE RESIDENCIA DE LA COMPAÑÍA	NOMBRE DE LA COMPAÑÍA	NOMBRE DEL BUQUE	BANDERA	TIPO DE BARCO	LONGITUD	TONELAJE
75	ISLAS CANARIAS	INTER-BURGO	SEKISHU	HONDURAS	Arrastrero	68,48	991
76	ISLAS CANARIAS	INTER-BURGO	DAE SUNG No. 18	HONDURAS	Arrastrero	84,97	1947
77	ISLAS CANARIAS	INTER-BURGO	DAE SUNG No. 21	HONDURAS	Arrastrero	99,1	2994
78	ISLAS CANARIAS	INTERMISO	MEDRA	HONDURAS	Barco pesquero	50,73	349
79	ISLAS CANARIAS	INTERMISO	SONRISA	HONDURAS	Barco pesquero	57,51	351
80	ISLAS CANARIAS	INTERMISO	GIOCONDA	HONDURAS	Arrastrero	54,41	349
81	ISLAS CANARIAS	JOHNDAY MARITIME	GIRASOL I	HONDURAS	Barco pesquero	49,81	299
82	ISLAS CANARIAS	KIFEX	PASCUA	BELICE	Barco pesquero	50	491
83	ISLAS CANARIAS	KOMAKO	KASCO No. 101	PANAMÁ	Barco pesquero	41,58	194
84	ISLAS CANARIAS	KYUNG DONG FISHERIES	KYUNG DONG No. 51	HONDURAS	Barco pesquero	49,73	299
85	ISLAS CANARIAS	LIAONING INTERNATIONAL	LIAO FICO No. 2	HONDURAS	Barco pesquero	43,5	198
86	ISLAS CANARIAS	LIAONING INTERNATIONAL	LIAO FICO No. 6	HONDURAS	Barco pesquero	43,5	198
87	ISLAS CANARIAS	LIAONING INTERNATIONAL	LIAO FICO No. 4	HONDURAS	Barco pesquero	43,5	198
88	ISLAS CANARIAS	LIAONING INTERNATIONAL	LIAO FICO No. 3	HONDURAS	Barco pesquero	43,5	198
89	ISLAS CANARIAS	LIAONING INTERNATIONAL	LIAO FICO No. 5	HONDURAS	Barco pesquero	43,5	198
90	ISLAS CANARIAS	LIAONING INTERNATIONAL	LIAO FICO No. 1	HONDURAS	Barco pesquero	43,51	198
91	ISLAS CANARIAS	LIBERIANA	ISLA I	SIERRA LEONE	Barco pesquero	34,6	114
92	ISLAS CANARIAS	MARVEN FISHERIES	MARVEN No. 2	SIERRA LEONE	Arrastrero	43,69	314
93	ISLAS CANARIAS	MILETO FISHERIES	DU RIN No. 5	SIERRA LEONE	Arrastrero	26,89	104
94	ISLAS CANARIAS	NEPTUNE FISHERIES	NEPTUNE 503	HONDURAS	Barco pesquero	29,14	148
95	ISLAS CANARIAS	NEPTUNE FISHERIES	NEPTUNE 501	HONDURAS	Barco pesquero	37,95	311
96	ISLAS CANARIAS	OCEAN & CONTINENTS	LA LUZ No. 22	BELICE	Barco pesquero	46,55	299
97	ISLAS CANARIAS	OCEAN FLOWER ENTERPRISES	AZELGA 1	HONDURAS	Arrastrero	57,51	349
98	ISLAS CANARIAS	ORIENTAL PESCA	ALBA No. 8	HONDURAS	Barco pesquero	43,52	299
99	ISLAS CANARIAS	ORIENTAL PESCA	SERREKUNDA 77	HONDURAS	Barco pesquero	43,62	299
100	ISLAS CANARIAS	PANAMENA OCEAN	GIRASOL 5	HONDURAS	Barco pesquero	51,01	314
101	ISLAS CANARIAS	PELAGIQUE AFRIQUE CHALUTIER	ROSSET	PANAMÁ	Arrastrero	102,72	4328
102	ISLAS CANARIAS	PENARANDA	FAZARA No. 2	SIERRA LEONE	Arrastrero	50,3	924
103	ISLAS CANARIAS	PESCAMAR ASSOCIATED	CARMEN MARIA I	PANAMÁ	Barco pesquero	47,66	447
104	ISLAS CANARIAS	RAWBERRY HOLDING	NIGATA MARU	PANAMÁ	Arrastrero	88,4	1544
105	ISLAS CANARIAS	ROMERO GONZALEZ C.	LULU UNO	PANAMÁ	Arrastrero	31,5	213
106	ISLAS CANARIAS	SATEM	SATEM TUNA	HONDURAS	Barco pesquero	53,42	344
107	ISLAS CANARIAS	SUNFISH MARINE	0101 MARINE	BELICE	Arrastrero	66,65	999
108	ISLAS CANARIAS	TAERIM	INTESORO No. 153	BELICE	Barco pesquero	49,38	284
109	ISLAS CANARIAS	TALLERES MECANICOS ISLAS	ISAMAR	HONDURAS	Arrastrero	26,78	156
110	ISLAS CANARIAS	TRANS OCEANS MARITIME	NOVA III	PANAMÁ	Barco pesquero	44,86	291
111	ISLAS CANARIAS	TRANS OCEANS MARITIME	NOVA V	PANAMÁ	Barco pesquero	44,86	291
112	ISLAS CANARIAS	TRANS OCEANS MARITIME	NOVA II	PANAMÁ	Barco pesquero	44,86	291
113	ISLAS CANARIAS	TRANS OCEANS MARITIME	NOVA VI	PANAMÁ	Barco pesquero	44,86	291
114	ISLAS CANARIAS	YOIDO TRADING	AZISTAR No. 1	HONDURAS	Barco pesquero	35,2	204
115	ISLAS CANARIAS	YOIDO TRADING	ZION II	HONDURAS	Barco pesquero	44,53	224
116	ISLAS CANARIAS	YOUNG BOK FISHERIES	GRANMAR No. 2	HONDURAS	Barco pesquero	50,4	299



GREENPEACE

Greenpeace International

Keizersgracht 176

1016 DW Amsterdam

Phone: 020 - 523 6222

fax: 020 - 523 6200

www.greenpeace.org

ISBN: 90-73361-67-2