

Garantizar un mejor control de la flota exterior de la UE

Un barco, un número. La necesidad de que los números OMI sean obligatorios para los buques comunitarios que faenan fuera de las aguas de la Unión Europea

Introducción

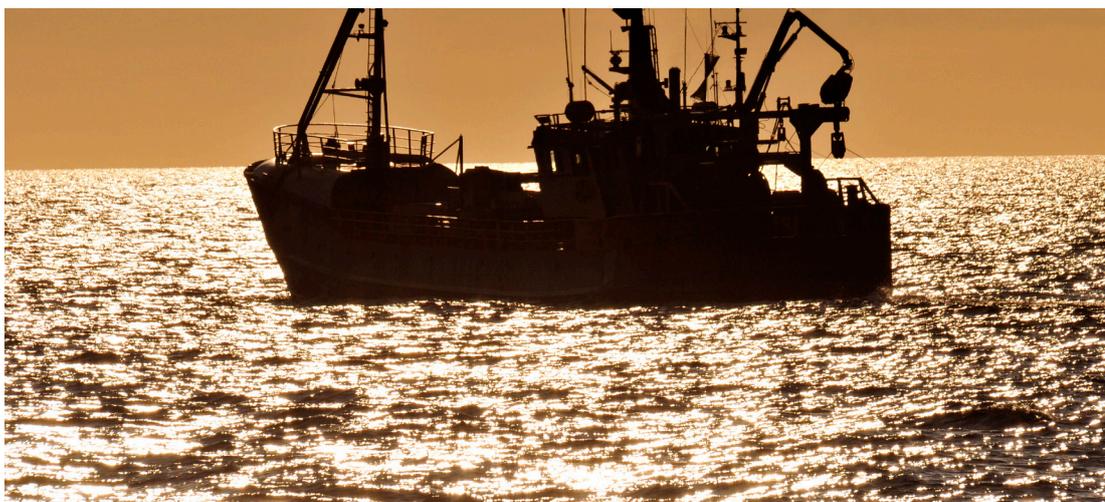
Las organizaciones Environmental Justice Foundation (EJF), Oceana, The Pew Charitable Trusts y WWF colaboran para garantizar la aplicación armonizada y efectiva del Reglamento de la UE para acabar con la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR)¹.

La UE ha combatido activamente la pesca INDNR a nivel mundial a través de su innovador y ambicioso Reglamento INDNR, que entró en vigor en 2010. También ha endurecido las normas aplicables a los buques de la Unión que operan tanto dentro como fuera de las aguas de la UE, mediante la reforma de la Política Pesquera Común (PPC) de la UE, aplicable desde 2014². El marco jurídico que rige las actividades de la flota pesquera exterior europea es una parte crucial de la lucha contra la pesca INDNR y ahora se está revisando³. Un robusto reglamento nuevo sobre la flota pesquera exterior lo alinearía con la PPC y con las políticas de la UE a escala mundial para evitar, desalentar y eliminar la pesca INDNR.

La revisión del reglamento sobre la flota pesquera exterior de la UE constituye una oportunidad crítica para garantizar que todos los buques pesqueros de la Unión, tanto si operan dentro como fuera de las aguas de la Unión, estén sujetos a normas y requisitos comunes, lo que conllevaría una competencia leal y aseguraría una práctica pesquera más transparente y sostenible, con mayor rendición de cuentas.

Una de las principales mejoras de la propuesta de reglamento sobre la flota pesquera exterior consiste en exigir que todos los buques de la UE que pretendan obtener la autorización para faenar fuera de las aguas de la Unión estén registrados y ostenten un número de la OMI⁴, un sistema de numeración único a escala global establecido por la Organización Marítima Internacional y administrado por IHS Maritime and Trade. El número OMI es un número permanente de siete dígitos que acompaña al buque desde el astillero hasta el desguace, independientemente de los cambios de bandera del buque o de dónde opere.

El sistema actual de la UE que rige las autorizaciones para la pesca exterior no requiere que los buques ostenten números OMI⁵. En consecuencia, ha sido posible que haya buques de la UE que operen “inadvertidos”, ya que pueden cambiar su bandera por la de otro estado miembro de la UE o de un país extracomunitario, con escasa posibilidad de supervisión por parte de las autoridades de la UE. Al mismo tiempo, al regresar a la bandera de un estado miembro de la UE, los buques se benefician del dinero de los contribuyentes comunitarios⁶. Dichos beneficios se conceden sin rendición de cuentas acerca de las actividades previas de los buques, que pueden haberse desarrollado con banderas de países sancionados por la UE por no garantizar una pesca legal y sostenible.



© OCEANA/Carlos Minguell

¹ Reglamento del Consejo (CE) no 1005/2008, de 29 de septiembre de 2008, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

² Reglamento (UE) no 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la Política Pesquera Común.

³ El marco jurídico que fija las normas para la obtención de dichas autorizaciones se está revisando ahora. La Comisión Europea (CE) publicó en diciembre de 2015 su propuesta de reglamento sobre la gestión sostenible de las flotas pesqueras exteriores (2015/636), que sustituirá al actual Reglamento de Autorización de Actividades Pesqueras (Reglamento (CE) no 1006/2008 del Consejo).

⁴ <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/IMO-identification-number-scheme.aspx>

⁵ A partir del 1 de enero de 2016, los números OMI son obligatorios para todos los buques comunitarios de más de 15 metros de eslora que faenan fuera de las aguas de la UE. Sin embargo, para pescar fuera de las aguas de la UE tendría que hacerse un seguimiento de toda la actividad, independientemente de la eslora del buque. Por tanto, cualquier buque pesquero que solicite una autorización de pesca tendría que

disponer de un número OMI a fin de aumentar la transparencia y permitir el rastreo efectivo del comportamiento del buque. Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1962 de la Comisión, de 28 de octubre de 2015, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n° 404/2011 de la Comisión, que establece las normas de desarrollo del Reglamento (CE) n° 1224/2009 del Consejo, por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la Política Pesquera Común.

⁶ Se ha observado que ciertos buques que regresaban de países sujetos a tarjeta, como el *Simonas Daukantas*, obtuvieron autorización para pescar en el marco de acuerdos de pesca oficiales de la UE a las pocas semanas de reabanderarse con sus pabellones respectivos. En el caso del *Simonas Daukantas*.

El sistema de numeración de buques de la UE

La UE realiza un seguimiento del comportamiento de su flota pesquera y rastrea los buques pesqueros mediante el identificador único de buques de la UE: el número de registro comunitario de la flota pesquera (CFR, por sus siglas en inglés)⁷. Se trata de un identificador único de buques que se asigna permanentemente a un buque comunitario: un número CFR no se puede reasignar a otro buque, y emitir un nuevo número CFR para un buque que ya ha tenido uno infringiría la legislación de la UE⁸. Sin embargo, los números CFR se destinan únicamente a los buques con bandera de un estado miembro de la UE. El número no se utiliza fuera de la UE, sino que se conserva en caso de que el buque regrese a la bandera de un estado miembro de la UE. En otras palabras, para que un buque que ya había estado incluido en el registro UE pueda regresar a la bandera de un estado miembro, tiene que utilizarse su número CFR histórico. El hecho de que los números CFR solo se apliquen a los buques dentro de la UE representa una laguna significativa, ya que el número CFR no puede emplearse para identificar un posible comportamiento ilegal de un buque mientras enarbolaba la bandera de un país extracomunitario.

Nuestra investigación examinó el comportamiento de cada uno de los buques comunitarios de más de 50 metros de eslora incluidos en el registro de la flota de la UE desde su creación en 1989⁹. Se accedió a la información sobre los números OMI a través de la base de datos de la página web marítima de IHS (IHS Maritime Sea-web), que se utilizaron para rastrear los buques y todos los cambios de números CFR tras su reincorporación al registro UE. Los resultados revelaron nueve casos en los que países de la UE concedieron a los buques un nuevo número CFR en el momento de su reincorporación a la bandera de un estado miembro de la UE, infringiendo la legislación de la UE.

No queda claro por qué las autoridades en cuestión asignaron nuevos números CFR a buques que se reincorporaban al registro

de la UE en los casos expuestos en esta investigación. Es posible que las autoridades de la UE no estén suscritas a la base de datos de IHS Maritime. Esta contiene datos sobre todos los buques pesqueros con número OMI, incluyendo si ya se le ha emitido un número CFR a un buque anteriormente, y permite el seguimiento efectivo del historial y de la actividad de un buque. También puede ser que los operadores no facilitaran la información correcta en su solicitud de reincorporación al registro UE. Sea como fuere, está claro que esto no debería estar ocurriendo en el marco de la legislación de la UE.

Cuatro de los nueve buques a los que se les otorgó indebidamente un nuevo número CFR obtuvieron acceso inmediato a acuerdos de pesca de la UE sufragados por el contribuyente¹⁰. No pudo encontrarse información sobre actividades pesqueras en aguas fuera de la UE en relación a los otros cinco buques. De hecho, la constancia de cualquier conducta indebida por la que un estado miembro anteriormente abanderante hubiera podido sancionar a un buque, o de cualquier actividad previa de este que no hubiera sido acorde con las normas o con la legislación pesquera de la UE, se pierde al concederle un nuevo número CFR.

La historia del buque *Simonas Daukantas* ilustra claramente la necesidad de los números OMI. Este buque tomó y abandonó las banderas de estados miembros de la UE en varias ocasiones, reabanderándose en cada caso con el pabellón de países a los que la Comisión Europea había preidentificado (impuesto una tarjeta amarilla) por su presunta falta de cooperación en la lucha contra la pesca INDNR.

Además del caso del *Simonas Daukantas*, en la **Tabla 1** que aparece a continuación se indican otros ocho casos de cambios de CFR que infringen la legislación de la UE.

TABLA 1 Casos adicionales de cambio de número CFR, vulnerando la legislación de la UE, detectados durante nuestra investigación

Nº	Nombres del buque	Número CFR original	Estado miembro	Abandonó la UE	Regresó a la UE	Nuevo número CFR	Estado miembro
1	<i>Paradanta Primero</i>	ESP000015003	España	26/04/1995	15/04/2015	ESP000027678	España
2	<i>Golden Touza, Tierra de Lemos, Touza de Mar</i>	ESP000015094	España	01/04/1998	10/02/2015	ESP000027666	España
3	<i>Madrus, Heroya Primero</i>	ESP000014634	España	28/04/1998	01/05/2004	EST030715149	Estonia
4	<i>Senator, Ottar Birting, Safco Endeavor, Dalborg, Prestland, Otto</i>	GBR000B10272	Reino Unido	10/02/1991	01/05/2004	LVA000000071	Letonia
5	<i>Lebedevo Swanella, Irvana, Gudmun-da Torfadottir, Olympe, Stamsund</i>	FRA000716702	Francia	18/02/1993	20/04/1994	GBR000B14074	Reino Unido ⁱ
6	<i>Swordbridge, Juanitoba Numero Uno, Argos Georgia</i>	ESP000002644	España	03/04/2000	25/01/2006	GBR000C20003	Reino Unido ⁱⁱ
7	<i>Havilah, Havsnurp, Brestur</i>	DNK000041932	Dinamarca	02/07/2014	11/07/2014	GBR000C20553	Reino Unido
8	<i>Eyram, Avel Huel</i>	FRA000291620	Francia	26/03/1991	10/03/1995	FRA000854428	Francia ⁱⁱⁱ

Fuente: registro de la flota de la UE (<http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm>) – para más detalles, véase la versión en línea: www.iuuwatch.org

ⁱ Este buque ya ha abandonado la bandera británica

ⁱⁱ Este buque ya ha abandonado la bandera británica

ⁱⁱⁱ Este buque ya ha abandonado la bandera francesa

⁷ Reglamento (CE) n.º 26/2004 de la Comisión, de 30 de diciembre de 2003, relativo al registro comunitario de la flota pesquera.

⁸ Artículo 10, Reglamento (CE) n.º 26/2004 de la Comisión, de 30 de diciembre de 2003, relativo al registro comunitario de la flota pesquera.

⁹ Registro comunitario de la flota pesquera: <http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm>

¹⁰ Véase nota 6.

El caso del *Simonas Daukantas*

El *Simonas Daukantas* (nombres anteriores: Beta 1 y Beta¹¹) es un arrastrero industrial¹². En la actualidad el buque es propiedad de Baltlanta, una empresa pesquera lituana¹³.

Entre 2005 y 2013¹⁴ el *Simonas Daukantas* (llamado entonces Beta 1) enarbolaba la bandera de Belice. El 15 de noviembre de 2012, la UE emitió una advertencia, o tarjeta amarilla, a Belice, en virtud del Reglamento de la UE sobre pesca INDNR¹⁵, por controlar insuficientemente a su flota y por incumplir sus obligaciones de combatir la pesca ilegal con arreglo a la legislación pesquera internacional¹⁶. El buque siguió operando con bandera beliceña (sujeta entonces a tarjeta amarilla) durante otros seis meses, pasando posteriormente a incorporarse a la UE con bandera polaca (con número CFR POL035202225) en junio de 2013¹⁷. No es ilegal que los buques de la UE operen con una bandera sujeta a tarjeta amarilla, sin embargo, cuando a un país se le impone una tarjeta roja¹⁸ no se permite que los buques de la UE sigan pescando en aguas de ese país, y los productos de la pesca capturados por buques que enarbolan la bandera del país sujeta a tarjeta roja ya no pueden exportarse a la UE.

Después de seis meses con bandera polaca, el *Simonas Daukantas* (llamado entonces Beta 1) regresó a Belice en septiembre de 2013. La primavera siguiente, el 24 de marzo de 2014, se impuso una tarjeta roja a Belice por no adoptar en plazo las medidas oportunas en relación a la primera advertencia de la UE¹⁹. El buque continuó operando con bandera beliceña hasta el 26 de febrero de 2014²⁰, tras lo cual regresó a la UE con bandera lituana. Al reincorporarse al registro de la UE en 2014, las autoridades lituanas le expidieron un nuevo CFR (LTU000000357²¹), vulnerando la legislación de la UE. Aunque el *Simonas Daukantas* (o Beta 1) regresaba a la bandera

de un estado miembro de la UE procediendo de un país sujeto a tarjeta, las autoridades polacas y lituanas otorgaron al buque la autorización para faenar en el marco de un acuerdo de pesca oficial de la UE con Mauritania a las pocas semanas de reabanderarse con sus pabellones respectivos²². La UE paga sumas considerables para poder acceder a poblaciones pesqueras en aguas de terceros países (en el caso de Mauritania, la suma asciende a €59.125.000 anuales²³) y sin embargo, para obtener una autorización de pesca en virtud del actual reglamento de la flota exterior, no se exige que los buques de la UE presenten pruebas de que cumplen con las medidas y la legislación de conservación y gestión aplicables mientras operan con bandera extracomunitaria. Aunque técnicamente no se haya infringido ninguna regla, está claro que se debería examinar minuciosamente a todos los buques que regresen procedentes de Estados sujetos a tarjeta, a fin de evaluar su historial de cumplimiento con la normativa aplicable. Un número OMI es la única manera de posibilitar esa investigación.



El buque *Simonas Daukantas*. © Гена Анфимов

El caso del *Simonas Dakauntas* constituye un claro ejemplo de cómo el sistema CFR no permite ejercer un control adecuado de los buques que se mueven entre banderas de la UE y extracomunitarias. La manera más efectiva de garantizar una transparencia y un seguimiento apropiados del historial de un buque consiste en que este ostente un número OMI único que acompañe al buque a cualquier parte del mundo en que faene, aunque cambie de bandera.

Para cumplir con las exigentes normas aplicables a la flota exterior de la UE, tal y como aparecen en la PPC reformada, resulta de crucial importancia que las autoridades de la UE tengan acceso a la información sobre los números OMI a la hora de determinar si a un buque se le concede o no la autorización para pescar en aguas fuera de la UE.

Por lo tanto, en el futuro reglamento sobre la flota exterior:

- 1. Cualquier buque de la UE que solicite una autorización de pesca debería estar obligado a disponer de un número OMI que permita el seguimiento efectivo del historial y del comportamiento del buque;**
- 2. Los números OMI deberían figurar en una base de datos pública de buques de la UE que operan en aguas exteriores a fin de mejorar la transparencia y la gestión pesquera en aguas de la UE y fuera de la UE, potenciando la competencia leal;**
- 3. Todos los buques que deseen reincorporarse a la flota de la UE y que soliciten una autorización de pesca tras haber enarbolado la bandera de un país extracomunitario deben demostrar sus antecedentes de cumplimiento con la legislación y las medidas de conservación y gestión aplicables.**

¹¹ Número OMI 8607220. Información obtenida a través de la página web marítima de IHS (IHS Maritime Sea-web): www.sea-web.com – consultada en junio de 2016.

¹² El *Simonas Daukantas* tiene una eslora de 120 metros y un arqueo bruto de 7765 toneladas. Véase el registro comunitario de la flota pesquera: <http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm>

¹³ <http://www.iccat.int/es/VesselsRecordDet.asp?id=27711> – consultada en mayo de 2016.

¹⁴ Información obtenida a través de la página web marítima de IHS (IHS Maritime Sea-web): www.sea-web.com – consultada en junio de 2016.

¹⁵ En virtud del Reglamento del Consejo (CE) no 1005/2008 para acabar con la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), la Comisión Europea puede preidentificar o imponer una tarjeta amarilla a "terceros países no cooperantes" que no apoyen la lucha contra la pesca INDNR. La tarjeta amarilla va asociada a un plan de acción que detalla las mejoras necesarias de la gestión pesquera y de los procedimientos de seguimiento, control y vigilancia. En caso de imposición de una tarjeta amarilla, la Comisión colabora estrechamente con el tercer país para desarrollar y apoyar la ejecución del plan de lucha contra la pesca INDNR. La falta de promulgación del plan puede dar lugar a la imposición de una "tarjeta roja" o prohibición del comercio de todos los productos de la pesca regulados por el Reglamento INDNR en la UE, así como a la prohibición de que los buques de la UE operen en las aguas del país, entre otras sanciones.

¹⁶ Decisión de la Comisión, de 15 de noviembre de 2012, sobre la notificación a terceros países de que la Comisión considera posible la identificación como terceros países no cooperantes, con arreglo al Reglamento del Consejo (CE) no 1005/2008, de 29 de septiembre de 2008, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (2012/C 354/01).

¹⁷ Información obtenida a través de la página web marítima de IHS (IHS Maritime Sea-web): www.sea-web.com y de <http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=Search>.

ListSearchSimpleOneVessel&COUNTRY_CODE=&CFR_CODE=POL035202225&search_type=CFR&search_id=3068&CFID=355546&CFTOKEN=ab-884a23c7ab866a-472471A4-DAD4-9911-41B0F0E1DCC75E67 – consultada en mayo de 2016.

¹⁸ Véase nota anterior.

¹⁹ Decisión de Ejecución del Consejo, de 24 de marzo de 2014, por la que se establece una lista de terceros países no cooperantes en la lucha contra la pesca INDNR con arreglo al Reglamento del Consejo (CE) no 1005/2008, de 29 de septiembre de 2008, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

²⁰ <http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=Search>. ListSearchSimpleOneVessel&COUNTRY_CODE=&CFR_CODE=LTU000000357&search_type=CFR&search_id=623&CFID=355546&CFTOKEN=ab-884a23c7ab866a-472471A4-DAD4-9911-41B0F0E1DCC75E67 – consultada en mayo de 2016 e información obtenida a través de la página web marítima de IHS (IHS Maritime Sea-web): www.sea-web.com

²¹ <http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=Search>. ListSearchSimpleOneVessel&COUNTRY_CODE=&CFR_CODE=LTU000000357&search_type=CFR&search_id=623&C.FID=355546&CFTOKEN=ab884a23c7ab866a-472471A4-DAD4-9911-41B0F0E1DCC75E67 – consultada en junio de 2016.

²² Acceso al ACP con Mauritania de junio a septiembre de 2013 con el nombre Beta 1 (<http://www.whofishesfar.org/vessels/4208>) y con el nombre desde abril de 2014 (<http://www.whofishesfar.org/vessels/3015>).

²³ http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/international/agreements/mauritania/index_en.htm