

Impulsando mejoras en la gobernanza pesquera global:

Impacto del régimen de tarjetas INDNR de la UE en Belice, Guinea, las Islas Salomón y Tailandia

Marzo 2022



EU IUU FISHING COALITION



OCEANA

The Nature Conservancy 



Diseñado por Kat Price

La Environmental Justice Foundation (EJF), Oceana, The Nature Conservancy, The Pew Charitable Trusts y WWF colaboran para fomentar el liderazgo de la UE en la mejora de la transparencia y la gobernanza de la pesca mundial para poner fin a las actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentadas (INDNR).

Para más información sobre este informe, póngase en contacto con:

Callum Nolan, Environmental Justice Foundation, Tel: +44 (0) 207 239 3310, callum.nolan@ejfoundation.org

Vanya Vulperhorst, Oceana, Tel: +32 479 927 029, vvulperhorst@oceana.org

Emily Langley, The Nature Conservancy, emily.langley@tnc.org

Nikolas Evangelides, The Pew Charitable Trusts, Tel: +44 (0)207 535 4232, nevangelides@pewtrusts.org

Louis Lambrechts, WWF, Tel: +32 499 734 586, llambrechts@wwf.eu

Para más noticias, actualizaciones y documentación que apoye a la UE para poner fin a la pesca INDNR, visite: www.iuuwatch.eu o póngase en contacto con: info@iuuwatch.eu

Sumario

Resumen ejecutivo	5
Introducción	7
Estudio monográfico: Belice	9
Estudio monográfico: Guinea	15
Estudio monográfico: Islas Salomón	20
Estudio monográfico: Tailandia	25
Análisis.....	31
Recomendaciones	35
Anexos.....	37



Resumen ejecutivo

El Reglamento de la Unión Europea por el que se establece un régimen comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) es un instrumento jurídico puntero en el mundo destinado a impedir que el pescado capturado de forma ilícita entre en el mercado europeo.

Un componente clave del llamado “Reglamento INDNR” es la cooperación y los diálogos permanentes entre la UE y terceros países que permite a la UE advertir oficialmente (“tarjeta amarilla”) a los terceros países previamente identificados como no cooperantes en la lucha contra la pesca INDNR. Esta advertencia da pie a un diálogo formal entre la UE y el país advertido con la tarjeta amarilla, en el que la UE brinda su colaboración para resolver las deficiencias detectadas. Si el tercer país no adoptase medidas suficientes para mejorar el cumplimiento, corre el riesgo de ser considerado un país no cooperante con arreglo al Reglamento INDNR (“tarjeta roja”) y, entre otras restricciones, el pescado capturado por los buques del país advertido quedaría excluido de exportar a la UE, y los buques de la UE no podrían faenar en sus aguas. Las tarjetas amarilla y roja pueden ser retiradas una vez que la UE estime que el país al que se le impuso las mismas ha realizado suficientes esfuerzos para resolver las deficiencias detectadas. Uno de los resultados esperados del régimen de tarjetas es generar cambios duraderos y positivos en terceros países con respecto a la gobernanza pesquera y las medidas para luchar contra la pesca INDNR.

Tras una década de la entrada en vigor del Reglamento, el presente informe utiliza estudios previos para destacar varios casos en los que el régimen de tarjetas de la UE ha impulsado cambios positivos en la gobernanza pesquera de cuatro países: Belice, Guinea, Islas Salomón y Tailandia. Las mejoras en gobernanza pesquera se miden mediante entrevistas con informadores claves y una extensa investigación documental y en base a los siguientes tres indicadores claves:

1. Legislación y reglamentos;
2. Cumplimiento y ejecución; y
3. Prevalencia.

En los cuatro estudios monográficos, la gobernanza pesquera ha cambiado de manera demostrable tras la imposición de la tarjeta por parte de la UE. Se están llevando a cabo mejoras y los indicadores apuntan a una aplicación real y tangible. El régimen de tarjetas de la UE parece ser especialmente eficaz para mejorar los sistemas legislativos de los países no cooperantes. Además, se han observado mejoras en las obligaciones de cumplimiento y ejecución, y una reducción de la prevalencia de la pesca INDNR, que se consideran atribuibles, al menos en parte, al régimen de tarjetas, en concreto mediante los esfuerzos para fortalecer las medidas de seguimiento, control y vigilancia (SCV), así como la participación en acuerdos e iniciativas internacionales relevantes para reducir la pesca INDNR y cuestiones afines. El informe indica asimismo que estas mejoras tienen, o es probable que tengan, beneficios sociales, económicos y ambientales; sin embargo, el período relativamente breve transcurrido desde la implantación de las mejoras de la gobernanza hace difícil cuantificarlas.

Si bien se considera que el régimen de tarjetas ha logrado mejoras de la gobernanza pesquera de los países incluidos en los casos estudiados, aún queda margen para posteriores estudios sobre su eficacia y deficiencias a través de otros estudios monográficos y metodologías alternativas. Este informe contiene también una serie de recomendaciones sobre el régimen de tarjetas y la forma de mejorarlo. En primer lugar, recomienda que los equipos de trabajo pertinentes de la UE cuenten con los recursos y la financiación adecuados para garantizar la eficacia continua del régimen de tarjetas. Segundo, recomienda que la UE estudie la posibilidad de ampliar el régimen, en concreto a otros Estados claves en la comercialización, para reducir el riesgo de que la captura INDNR sea desviada a mercados alternativos. Tercero, recomienda que se intensifique el apoyo técnico y la ayuda al desarrollo de la UE a los terceros países que participan en el procedimiento de tarjetas. Cuarto, el informe reconoce que el régimen de tarjetas fue criticado inicialmente por no ser suficientemente transparente y, por lo tanto, recomienda que se siga facilitando información actualizada de los diálogos a los Consejos Consultivos en los que participan ONG y el sector. Finalmente, reconociendo la importancia de la transparencia en la identificación y la resolución de cuestiones relacionadas con la pesca INDNR, se recomienda que la UE haga uso de todos los foros disponibles, incluidos aquellos ajenos al procedimiento de tarjetas, para así alentar a terceros países a adoptar reformas en materia de transparencia.



Introducción

La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) pone en peligro la sostenibilidad de las pesquerías del mundo, esquilma las poblaciones de peces, cuesta a la economía mundial miles de millones al año, sesga las evaluaciones científicas de las poblaciones de peces, y priva a las comunidades costeras de poblaciones de peces saludables, de las cuales dependen para su sustento.¹

En 2008, la Unión Europea (UE) adoptó una legislación puntera en el mundo para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR: el Reglamento INDNR de la UE² (en adelante, el Reglamento), que entró en vigor el 1 de enero de 2010. El Reglamento pivota sobre tres pilares fundamentales: la cooperación y el diálogo con terceros países (siendo el régimen de tarjetas una herramienta asociada al mismo), el Sistema de Documentación de Capturas de la UE,³ y la capacidad de sancionar a los ciudadanos de la UE que apoyen, participen o se beneficien de la pesca INDNR en cualquier parte del mundo, bajo cualquier bandera. Los siguientes estudios monográficos destacan instancias positivas de cambio que han sobrevenido en la gobernanza pesquera tras la participación de un país en el régimen de tarjetas de la UE.

Conforme al Reglamento, un tercer país “se podrá considerar como tercer país no cooperante si no cumple con la obligación de adoptar medidas para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR que tienen, en virtud del Derecho internacional, en su calidad de Estado de abanderamiento, Estado rector del puerto, Estado costero o Estado de comercialización”.⁴ Si la UE estimase que así ha sido, y los debates informales iniciales entre las dos partes no produjesen mejoras suficientes, se aplicaría el procedimiento de tarjetas al país, dando pie a unos diálogos bilaterales formales. Mediante la imposición de una tarjeta amarilla (identificación previa), la UE advierte oficialmente al país que considera que está fracasando en su cometido de adoptar medidas suficientes contra la pesca INDNR, y corre el riesgo de ser identificado formalmente como país no cooperante conforme al Reglamento INDNR (identificación o tarjeta roja). Si la UE estimase que un país con tarjeta amarilla ha adoptado medidas suficientes para abordar la falta de cooperación, se le retirará la tarjeta. Sin embargo, si el país con tarjeta amarilla no tomase las medidas necesarias, se le podría imponer la tarjeta roja. Como consecuencia de la tarjeta roja, y previa aprobación por parte de los Estados miembros de la UE, dicho país será “incluido” oficialmente en la lista, lo que implicaría, entre otras restricciones, que el pescado capturado por los buques del país advertido queda excluido de exportar a la UE, y los buques de la UE no podrán faenar en sus aguas.⁵ Uno de los resultados esperados del régimen de tarjetas es generar cambios duraderos y positivos en el país con respecto a la gobernanza pesquera y las medidas para combatir la pesca INDNR en países no comunitarios.

Desde la aplicación del Reglamento, la UE ha mantenido contactos con más de 60 terceros países en relación con la pesca INDNR, en el marco de diálogos informales previos a la aplicación del procedimiento de tarjetas, así como sobre el propio régimen de tarjetas y otras cuestiones afines.⁶ Hasta la fecha, se ha impuesto la tarjeta amarilla a 27 países, de los cuales 6 han dado lugar a una roja. Un estudio anterior⁷ describe las deficiencias más frecuentes por las que la UE ha impuesto una tarjeta:

1. Debilidad del marco jurídico nacional (obsoleto o no conforme con los instrumentos internacionales) para prevenir la pesca INDNR;
2. Incapacidad del Estado de abanderamiento para controlar las actividades de los buques que enarbolan su pabellón;
3. Falta de medidas efectivas de conservación y gestión de las actividades pesqueras que tienen lugar en zonas sujetas a la jurisdicción nacional;

1 Sumaila, U.R. et al. (2020). Illicit trade in marine fish catch and its effects on ecosystems and people worldwide. *Science Advances*. 6 (9).

2 Reglamento (CE) No 1005/2008 del Consejo 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. Disponible en: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1005/oj>

3 En el marco del Sistema de Documentación de Capturas, todas las exportaciones a la UE y todas las importaciones desde la UE deben ir acompañadas de un certificado que verifique la legalidad de las mismas en el Estado del pabellón pertinente para garantizar que los productos que entran al mercado comunitario han sido capturados y transformados en consonancia con los compromisos internacionales.

4 Artículo 31 del Reglamento (CE) n° 1005/2008 del Consejo por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 2847/93, (CE) n° 1936/2001 y (CE) n° 601/2004 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n° 1093/94 y (CE) n° 1447/1999.

5 El artículo 38 del Reglamento prevé medidas adicionales como “no aceptación de certificados de captura; prohibición de comprar buques pesqueros; prohibición de abanderar buques pesqueros comunitarios; prohibición de celebrar acuerdos de fletamento; prohibición de exportar buques pesqueros comunitarios; prohibición de acuerdos comerciales privados con nacionales de la UE; prohibición de operaciones conjuntas de pesca con buques comunitarios; posible denuncia de acuerdo bilateral o de asociación en materia de pesca vigentes; o suspensión de nuevas negociaciones para celebrar acuerdos bilaterales o de asociación en materia de pesca”.

6 Sinkevicius, V. (2020). Fighting for the ocean: the story of tackling IUU. Disponible en: <https://www.euractiv.com/section/energy-environment/opinion/fighting-for-the-ocean-the-story-of-tackling-iuu/>

7 EJF, Oceana, The Pew Charitable Trusts y WWF. (2016). Improving performance in the fight against illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing. Disponible en: http://www.iuuwatch.eu/wp-content/uploads/2015/06/3rdCountryCardingGuidelinesReport_FINAL.LOW_.pdf

4. Cooperación bilateral y multilateral (incluso regional) deficiente en el ámbito de la gestión pesqueras, control y ejecución de las normas;
5. Trazabilidad de los productos pesqueros y medidas insuficientes en el Estado de comercialización.

El procedimiento ha logrado mejoras tangibles en la gobernanza pesquera nacional de varios países. Por ejemplo, la UE impuso tarjetas amarillas a Filipinas y a Corea del Sur, pero éstas fueron retiradas en abril de 2015 tras una serie de reformas positivas de sus respectivos marcos jurídicos y sistemas de control. Estos cambios quedaron documentados en los estudios monográficos publicados en octubre de 2015.⁸

Actualmente, más de una década después de la entrada en vigor del Reglamento, el presente informe se apoya en estos estudios anteriores para poner de manifiesto varios casos en los que el régimen de tarjetas de la UE ha impulsado cambios positivos en la gobernanza pesquera de cuatro países: Belice, Guinea, Islas Salomón y Tailandia (Cuadro 1). Dichos países fueron seleccionados para asegurar una buena cobertura geográfica y una evaluación de los agentes de los Estados costeros y de abanderamiento, incluidos los pequeños Estados insulares en desarrollo, que a menudo quedan fuera de los debates sobre pesca INDNR.

Cuadro 1 | Fechas de imposición de la tarjeta de la UE a los países analizados.

País	Fecha de identificación previa	Fecha de retirada de la identificación previa	Fecha de identificación	Fecha de inclusión en la lista	Fecha de retirada de la lista
Belice	Noviembre 2012	-	Noviembre 2013	Marzo 2014	Diciembre 2014
República de Guinea	Noviembre 2012	-	Noviembre 2013	Marzo 2014	Octubre 2016
Islas Salomón	Diciembre 2014	Febrero 2017	-	-	-
Tailandia	Abril 2015	Enero 2019	-	-	-

Las conclusiones de estos estudios monográficos están basadas en un análisis documental riguroso (el Anexo 1 recoge la lista completa de las fuentes de datos), y en entrevistas a informantes clave (incluidos académicos, empresas pesqueras, funcionarios nacionales de pesca, trabajadores de ONG y expertos regionales en pesca). Las conclusiones se centran en tres ámbitos claves de la gobernanza: legislación y reglamentos, cumplimiento y ejecución, y prevalencia. En el Anexo 2 se incluye una explicación de dichos criterios. A continuación de los estudios monográficos, se formula una serie de recomendaciones encaminadas a la posible ampliación del régimen de tarjetas a los principales mercados de productos pesqueros y al fortalecimiento del sistema de tarjetas de la UE para fomentar la transparencia.

Los estudios monográficos que se presentan a continuación destacan los cambios que se han producido en materia de gobernanza pesquera tras la aplicación del sistema de tarjetas y que podrían razonablemente derivarse del régimen de tarjetas de la UE. Sin embargo, el grado en que cada cambio sea directamente atribuible al sistema de cooperación de la UE con terceros países varía, y no refleja necesariamente la multitud de factores contextuales que pueden dar forma a la gobernanza pesquera nacional.

⁸ EJF, Oceana, The Pew Charitable Trusts y WWF. (2015). EU Regulation to combat illegal fishing. Third country carding process: Success for South Korea and the Philippines. Disponible en: http://www.iuuwatch.eu/wp-content/uploads/2015/06/Case-Study2.FINAL_EN_.pdf



ESTUDIO MONOGRÁFICO

Belice

© WWF-US | Antonio Busiello

El país centroamericano de Belice tiene una alta número de buques que enarbolan su pabellón y son propiedad u operados por ciudadanos no beliceños.⁹ A menudo, dichos registros son conocidos como “pabellones de conveniencia”, definidos por la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF, por sus siglas en inglés) como buques inscritos “que navegan bajo un país diferente de aquél que ostenta la propiedad efectiva del buque”.¹⁰ Los pabellones de conveniencia están asociadas a bajos niveles de supervisión por parte de las autoridades del Estado de abanderamiento, lo que a menudo se traduce en normas operativas más laxas.¹¹ Al considerar que éste era el caso de Belice, se le impuso una tarjeta amarilla en noviembre de 2012 después de que la UE le advirtiera que el país podría ser considerado país no cooperante con arreglo al Reglamento INDNR. La UE consideró que, entre otras cuestiones, se producían actividades recurrentes de pesca INDNR y de comercio de productos INDNR vinculados al país, y que Belice no había aplicado las normas internacionales.¹²

Al término de una serie de debates bilaterales entre la UE y Belice, y a la luz de la supuesta incapacidad de Belice de abordar el problema de la pesca INDNR tras recibir la tarjeta amarilla, la UE impuso la tarjeta roja al país en noviembre de 2013. Se observó que, durante ese tiempo, el número de buques con pabellón de Belice que aparecían en las listas INDNR de la Organización Regional de Pesca (ORP) había aumentado de seis a ocho, y que han continuado los problemas relacionados con el cumplimiento de las medidas de conservación y gestión de la ORP y sus obligaciones de informar.¹³

La tarjeta roja de Belice fue retirada en diciembre de 2014, ya que se constató que su marco de gobernanza pesquera había mejorado significativamente con el fin de cumplir con sus obligaciones internacionales como Estado de abanderamiento. Al explicar los motivos de la retirada de Belice de la lista, la UE señaló que el país había adoptado medidas positivas, entre otras, la introducción de un sistema adecuado y eficiente de seguimiento, control y vigilancia (SCV), la creación de un sistema de sanciones disuasivos y el establecimiento de un nuevo sistema de registro de buques.¹⁴

9 Petrossian, G.A. et al. (2020). Flags for sale: An empirical assessment of flags of convenience desirability to foreign vessels. *Marine Policy*. 116, (103937).

10 Federación Internacional de Trabajadores del Transporte. (2011). Mexico City Policy: ITF policy on minimum conditions on merchant ships. Disponible en: <https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/mexico-city-policy-edition-2>

11 Ford, J, H. and Wilcox, C. (2019). Shedding light on the dark side of maritime trade – A new approach for identifying countries as flags of convenience. *Marine Policy*. 99. 298-303.

12 La lista completa de motivos para imponer la tarjeta amarilla a Belice está disponible en: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/2b030b76-2ffc-11e2-9b72-01aa75ed71a1/language-es>

13 La lista completa de motivos para imponer la tarjeta roja a Belice está disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2013:346:0002:0025:ES:PDF>

14 La lista completa de motivos para retirar a Belice de la lista está disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/es/TXT/?uri=CELEX%3A32014D0914>.

Mejoras en la gobernanza pesquera

Legislación y reglamentos

Cambios en los marcos institucional y legal

En 2013, en el tiempo entre su tarjeta amarilla y tarjeta roja, se introdujeron cambios significativos en la gobernanza pesquera en Belice. En concreto, la derogación de su ley de pesca en alta mar de 2003 y su posterior sustitución por la ley de pesca en alta mar de 2013, supuso una reforma radical del marco normativo, ampliando y fortaleciendo su alcance.¹⁵ Se creó una agencia gubernamental, la Unidad de Pesca en Alta Mar de Belice (BHSFU, por sus siglas en inglés), para velar por la aplicación efectiva de esta Ley. Dicha autoridad es “responsable de la regulación y el control de los buques que enarbolan el pabellón de Belice que se dedican a la pesca o a actividades afines en alta mar con arreglo a la ley de pesca en alta mar de 2013”.¹⁶ Esta Ley introdujo cambios significativos en la forma en que Belice regula su flota de altura, incluidos, entre otros, el uso obligatorio de sistemas de localización de buques, mejores registros de buques pesqueros y una legislación más rigurosa respecto a las medidas de gestión y conservación.

Otro hito significativo fue la nacionalización del registro responsable de conceder el pabellón beliceño a las distintas embarcaciones (Marina Mercante Internacional de Belice, IMMARBE, por sus siglas en inglés),¹⁷ dependiente actualmente del Ministerio de Hacienda. Antes de dicha nacionalización, el registro era propiedad de ‘Belize International Services Limited’, una empresa privada de la cual son copropietarios una firma panameña de abogados y ‘Waterloo Investment Holdings Limited’, una empresa con sede en las Islas Vírgenes Británicas, cuyo accionista mayoritario (77%) es un empresario beliceño-británico.¹⁸ Al encontrarse bajo propiedad privada, los controles del registro eran laxos, lo que significaba que, un buque pesquero con pabellón de Belice tenía la posibilidad potencial de participar en actividades ilegales y sin escrúpulos.¹⁹ La renacionalización del registro es claramente atribuible al régimen de tarjetas. Según informaron los medios de Belice, en respuesta a la pregunta sobre la tarjeta impuesta, el Primer Ministro comentó: “...estamos preparados, y llevamos tiempo preparados, para renunciar a este registro de buques, si llegara el caso, para garantizar nuestra capacidad de continuar realizando exportaciones”.²⁰ Al hacerse cargo del registro, el gobierno de Belice pudo ejercer un control y un seguimiento más directo de los buques pesqueros de altura, sancionando y eliminando de su registro los buques que realizan actividades INDNR (consulte la sección “Prevalencia”).

Participación en acuerdos e iniciativas internacionales pertinentes

El indicador 14.6.1 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) mide el avance a escala nacional del “grado de aplicación de instrumentos internacionales cuyo objetivo es combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”.²¹ En 2020, Belice obtuvo una puntuación de 3/5 en este indicador,²² lo que equivale a una “aplicación media de los instrumentos aplicables para combatir la pesca INDNR”.²³

15 Belize High Seas Fisheries Unit (BHSFU). High Seas Fishing Act, 2013. Disponible en: <https://www.bhsfu.gov.bz/wp-content/uploads/2014/05/High-Seas-Fishing-Act-2013-No-26-of-2013.pdf>

16 BHSFU. (2014). Disponible en: <http://www.bhsfu.gov.bz/about-us/>

17 IMMARBE. (2014). Newsletter of the Int'l Merchant Marine Registry of Belize – Issue 1, 2014. Disponible en: http://www.immarbe.com/IMMARBELIB/newsletters/IMMnewsHR_Issue_1_2014.pdf

18 The Guardian. (2013). Lord Ashcroft in dispute with Belize over control of offshore register. Disponible en: <https://www.theguardian.com/uk-news/2013/aug/04/lord-ashcroft-dispute-belize-offshore-register>

19 Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres, Comisión Sindical Consultiva ante la OCDE, Federación Internacional de Trabajadores del Transporte y Greenpeace Internacional. (2002). More trouble waters. Fishing, pollution and FOCs. Disponible en: <http://omk.org.pl/fopen.php?fid=c7b1888254c>

20 Amandala. (2013). GOB assumes control of IBC and IMMARBE. Disponible en: <https://amandala.com.bz/news/gob-assumes-control-ibc-immarbe/>

21 UNSTATs. (2020). Indicador 14.6.1: Avance a escala nacional del grado de aplicación de instrumentos internacionales cuyo objetivo es combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Disponible en: <http://www.fao.org/sustainable-development-goals/indicators/1461/es/>

22 ibidem.

23 Grupo del Banco Mundial. (2021) SDG Metadata Translation Project: Indicador: 14.6.1. Disponible en: <https://worldbank.github.io/sdg-metadata/metadata/es/14-6-1/>

Desde su participación en el procedimiento de tarjetas, Belice ha sido partícipe de los siguientes acuerdos e iniciativas internacionales pertinentes (fecha entre paréntesis):

- El Plan de Acción Internacional sobre la Pesca INDNR de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) (2001),²⁴ que culminaría con el establecimiento de un Plan de Acción Nacional sobre la Pesca INDNR (2014).²⁵
- En 2005, depositaron su instrumento de aceptación del “Acuerdo para promover la aplicación de las medidas internacionales de conservación y gestión por los buques pesqueros en alta mar” de la FAO, cuyo Artículo VI exige que los Estados partes intercambien información sobre los buques autorizados a pescar en alta mar.²⁶ Esta información se comparte en la base de datos sobre autorización de buques de pesca de altura de la FAO. La última vez que Belice actualizó sus datos sobre buques autorizados fue en septiembre de 2018.²⁷
- Firmó la Declaración de Torremolinos, indicando su intención de ratificar el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 de la Organización Marítima Internacional (OMI) (2019).²⁸

Cumplimiento y observancia

Compromiso y cumplimiento con las ORP

El índice de pesca INDNR de 2019 situaba a Belice en la categoría más alta (1/5) con respecto al indicador de compromiso del Estado de abanderamiento con las ORP,²⁹ lo que indica que Belice está plenamente comprometido con las ORP ya sea como miembro o como parte no contratante, según el sistema de puntuación de la plataforma.

Desde su participación en el procedimiento de tarjetas, Belice ha dejado de pertenecer a varias de las ORP, incluyendo la Comisión de Pesca del Pacífico Occidental y Central (CPPOC) en 2015, y la Comisión del Atún del Océano Índico (CAOI) y la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur (OROPPS) en 2016. Actualmente es miembro de la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT) y de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICAA). Según el Comité Científico Asesor de la CIAT, tanto la CIAT como la CICAA son ORP “cuyas zonas de responsabilidad están más cerca de Belice y permiten una mejor gestión de la flota”.³⁰ En base a dicha declaración, puede decirse que reducir el número de ORP en las que participa, con sus calendarios de reuniones y obligaciones a menudo exigentes, para centrarse en aquellas que le permiten gestionar mejor su flota, puede considerarse como un intento por parte de Belice de mejorar sus capacidades de regulación de la pesca INDNR y asignar sus limitados recursos a aquellas ORP más estrechamente ligadas a sus intereses.

Al estudiar la documentación de las ORP, se observan cambios en el grado de cumplimiento de las reglas de estas organizaciones por parte de Belice. Los informes bianuales de la CICAA³¹ incluyen ‘Cuadros recapitulativos de cumplimiento’ de cada miembro, en los que se detallan los problemas de incumplimiento agrupados en las cuatro categorías siguientes: Informe Anual/Estadísticas, Medidas de Conservación y Ordenación, Cuotas y Límites de Captura, y Otros Temas. Durante el período 2012-2015, en tres de los cuatro años, Belice registró un incidente en tres categorías de incumplimiento. Le siguen los años 2016 y 2017, donde no se registraron incidentes. En 2018 y 2019, se observaron algunos incidentes en dos categorías, lo que indica un ligero repunte en el cumplimiento tras los años de procedimiento de tarjetas.³²

24 Organización para la Agricultura y la Alimentación (FAO). (2001). Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Disponible en: <https://www.fao.org/publications/card/es/c/b60b1339-fdce-500d-bfe1-ec863066009d>

25 BHSFU. (2014). National Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate, Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing On the High Seas. Disponible en: <https://www.bhsfu.gov.bz/wp-content/uploads/2014/05/NPOA-IUU-BELIZE-HIGH-SEAS-FLEET.pdf>

26 Organización para la Agricultura y la Alimentación (FAO). (1995) Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar. Disponible en: <https://www.fao.org/3/x3130m/X3130500.HTM>

27 Organización para la Agricultura y la Alimentación (FAO). Colecciones de datos pesqueros: Base de datos sobre autorización de buques pesqueros de altura (HSVAR). Disponible en: <http://www.fao.org/fishery/collection/hsvar/2/en#table1>

28 Declaración de Torremolinos de la OMI. (2019). Disponible en: <https://www.wcdn.imo.org/localresources/es/MediaCentre/PressBriefings/Documents/CL.4027-Add.3.pdf>

29 Macfadyen, G., Hosch, G., Kaysser, N. and Tagziria, L. (2019). Índice de pesca INDNR, 2019. Poseidon Aquatic Resource Management Limited y la Iniciativa Global contra el Crimen Organizado Transnacional. Disponible en: <http://www.iuifishingindex.net/report>

30 CIAT. (2016). 7ª Reunión del Comité Científico Asesor. 2016.

Disponible en: [http://www.iattc.org/Meetings/Meetings2016/SAC-07/PDFs/Docs/_English/SAC-07-06b\(ii\)_Results-of-FAO-GEF-shark%20project-1.pdf](http://www.iattc.org/Meetings/Meetings2016/SAC-07/PDFs/Docs/_English/SAC-07-06b(ii)_Results-of-FAO-GEF-shark%20project-1.pdf)

31 CICAA. Informes bianuales. Disponible en: https://www.iccat.int/en/pubs_biennial.html

32 Sin embargo, es importante señalar que esta descripción es simplista, ya que no evalúa la gravedad de cada incumplimiento.

Actuaciones coercitivas

No parece existir datos públicos disponibles sobre actuaciones coercitivas en aguas de Belice, o que involucren a las autoridades de Belice. No obstante, se ha registrado un caso reciente que apunta a que las autoridades de Belice aplicaron sus reglamentos a un buque sospechoso de actividades ilegales. En junio de 2018, Belice retiró su pabellón al buque factoría de pescado más grande del mundo, el 'Damanzaihao'.³³ – una acción que se consideró un 'contratiempo' para las operaciones del buque.³⁴ Este buque estaba siendo investigado por las autoridades peruanas por presunta actividad de pesca INDNR. Belice retiró el pabellón al buque por no cumplimentar correctamente los formularios de registro del buque y no informar a Belice sobre sus antecedentes de pesca INDN'. No obstant', aunque éste sea un caso positivo de actuación coercitiva, un informe reciente de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (CNUCYD) sugiere que la observancia efectiva se ve obstaculizada todavía por la falta de recursos.³⁵

Número y valor de las sanciones

Las importantes reformas legales introducidas en la ley de pesca en alta mar de 2013 incluyen, entre otras, unas normas nuevas y más estrictas en materia de sanciones. El "Reglamento de sanciones en el ámbito de la pesca en alta mar"³⁶ esboza estos cambios. Por ejemplo, las infracciones graves pueden sancionarse con una multa de entre 50.000 y 3.000.000 USD, y las infracciones menores con una multa de entre 10.000 y 1.000.000 USD. Entre otras medidas, se incluyen acciones relacionadas con la reincidencia y las sanciones correspondientes como la suspensión de la licencia y la confiscación de las artes pesqueras. Sin embargo, no ha sido posible recopilar datos completos sobre el grado de observancia de este reglamento sancionador desde su establecimiento.

Cambios en el seguimiento, control y vigilancia

Las reformas del marco jurídico que abarcan la Ley de Pesca en Alta Mar de 2013 han propiciado mejoras significativas en las normas de SCV. Esto se pone de manifiesto cuando se compara la Ley de Pesca en Alta Mar de 2003³⁷ con la ley de 2013, ya que esta última contiene más detalles sobre el seguimiento de los buques, la notificación de capturas y los observadores.

Las mejoras generales que se introdujeron en la ley, y hasta la fecha, son:

- La introducción de reglamentos en materia de pesca en alta mar (Seguimiento, Control y Vigilancia), en 2014³⁸ – que incluye un plan nacional de inspección.
- La creación de un centro de seguimiento de pesca, que ha permitido que Belice tenga mayor capacidad para vigilar su flota a nivel global las 24 horas del día.
- La implantación de mejoras en su sistema de localización de buques, haciendo obligatorio mantener el sistema de localización operativo "en todo momento mientras se encuentre en alta mar o en otras zonas que puedan acordarse o designarse"³⁹ y transmitir informes de la posición cada hora.
- El establecimiento de un sistema electrónico de notificación de capturas a principios de 2015.
- La introducción de un programa de observadores en 2015 con el "objetivo de recopilar y notificar información fiable y precisa con fines científicos, de gestión y de cumplimiento" y cumplir con las obligaciones de las ORP.⁴⁰

33 Safety4Sea. (2018). Belize removes flag of world's largest fish factory ship. Disponible en: <https://safety4sea.com/belize-removes-flag-of-worlds-largest-fish-factory-ship/>

34 Undercurrent News (2018). Belize strips Damanzaihao of flag, leaving it stateless. Disponible en: <https://www.undercurrentnews.com/2018/06/08/belize-strips-damanzaihao-of-flag-leaving-it-stateless/>

35 CNUCYD. (2020). Oceans Economy and Trade Strategy: Belize marine fisheries and seafood processing. Disponible en: https://unctad.org/system/files/official-document/ditctedinf2020d5_en.pdf

36 BHSFU. (2014). High Seas Fishing Sanctions Regulations. Disponible en: <https://www.bhsfu.gov.bz/wp-content/uploads/2014/05/S-I-No-32-of-2014-High-Seas-Fishing-Sanctions-Regulations-2014-.pdf>

37 Gobierno de Belice. (2003). Capítulo 210:01 de la ley de pesca en alta mar, edición revisada de 2003, que incluye las normas sustantivas a fecha 31 de mayo de 2003.

38 Belize High Seas Fisheries Unit (BHSFU). High Seas Fishing (Monitoring, Control and Surveillance) Regulations, 2014. Disponible en: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/blz174495.pdf>

39 Belize High Seas Fisheries Unit (BHSFU). High Seas Fishing Act, 2013. Disponible en: <https://www.bhsfu.gov.bz/wp-content/uploads/2014/05/High-Seas-Fishing-Act-2013-No-26-of-2013.pdf>

40 Belize High Seas Fisheries Unit (BHSFU). High Seas Fishing Act, 2013. Disponible en: <https://www.bhsfu.gov.bz/mcs/national-observer-program/>

- Un mayor uso de tecnología innovadora para ampliar la capacidad de SCV. Por ejemplo, el despliegue de 'cuadrícópteros' teledirigidos con capacidad de transmitir vídeos en directo.
- Se ha firmado un memorando de entendimiento con Global Fishing Watch y Oceana para publicar sus datos de seguimiento de buques a través del mapa de pesca en línea de Global Fishing Watch.⁴¹

Prevalencia

Número de buques con pabellón nacional

Una disminución en el número de buques con pabellón de Belice, sobre todo en el contexto de un país considerado de pabellón de conveniencia, podría indicar que las autoridades competentes están aplicando unas normas más estrictas y, por lo tanto, dicho pabellón resulte menos atractivo a los operadores sin escrúpulos de lo que fue anteriormente. Como ya se ha señalado, se han producido cambios significativos en el registro nacional de buques y en el seguimiento de las pesquerías de altura tras la nacionalización de la autoridad responsable del registro y el establecimiento de la BHSFU. Una de las consecuencias ha sido un marcado descenso en el número de buques que enarbolan la bandera beliceña. En el momento de redactar este informe, el número asciende a 44 buques,⁴² mientras que entre 1999 y 2005 esta cifra osciló entre 241 y 443.⁴³ En entrevistas realizadas a informantes clave, éstos manifestaron que ha habido una disminución igualmente drástica en la flota pesquera de altura del país, pasando de 96 en 2013 a 21 en 2020. El número de buques era próximo a 100 cuando aproximadamente tuvo lugar los cambios en el registro (junio de 2013), pero cayó rápidamente hasta incluso una cuarta parte, a medida que los buques cambiaban sus pabellones. Sin embargo, Belice es considerada todavía un pabellón de conveniencia.^{44/45}, quedando aún mucho trabajo por hacer para garantizar que el país cumple plenamente con sus responsabilidades como Estado de abanderamiento.

Número de buques en las listas INDNR

Según la lista combinada de buques INDNR de Trygg Mat Tracking (TMT) (que proporciona información actualizada sobre todos los buques pesqueros que aparecen en las listas INDNR publicadas por las ORP), 13 buques de las listas INDNR de las ORP tenían pabellón de Belice en el momento de su inclusión, por infracciones de las medidas de gestión y conservación de la CIAT o la CAOI.⁴⁶ Todos estos buques fueron incluidos en la lista previamente a la participación del país en el régimen de tarjetas. A 15 de noviembre de 2012, y debido al cambio de pabellón de varios de los 13 buques, la UE señaló en su decisión de identificación previa⁴⁷ que actualmente había 6 buques beliceños en las listas de pesca INDNR de las ORP, concretamente Goidau Ruy N° 1, Orca, Reyman 6, Sunny Jane, Tching Ye N° 6 y Wen Teng N° 688. En noviembre de 2013, la UE informó que los buques que portaban pabellón de Belice tras su inclusión en la lista de buques de pesca INDNR de las ORP había ascendido a ocho, a saber, Amorinn, Chia Hao N° 66, Orca, Ray, Reyman 6, Tchaw, Tching Ye N° 6 y Wen Teng N° 688,⁴⁸ lo que sugiere un menor cumplimiento de las medidas de gestión y conservación por parte de los buques con pabellón beliceño. Al parecer, ningún buque beliceño ha sido incluido en la base de datos de pesca INDNR de las ORP tras la aplicación del régimen de tarjetas.

41 Oceana. (2021). Belice publicará los datos de seguimiento de buques a través de Global Fishing Watch. Disponible en: <https://oceana.org/press-centre/press-releases/belize-publish-vessel-tracking-data-through-global-fishing-watch>

42 BHSFU. (2021). Lista de Buques Autorizadas. Disponible en: <https://www.bhsfu.gov.bz/vessels/list-of-authorized-vessels/>

43 Gianni, M. and Simpson, W. (2005). The Changing Nature of High Seas Fishing: how flags of convenience provide cover for illegal, unreported and unregulated fishing. Ministerio de Agricultura, Pesca y Silvicultura de Australia, Federación Internacional de Trabajadores del Transporte y WWF International. Disponible en: <http://assets.wwf.org.uk/downloads/flagsofconvenience.pdf>. Nota: esta cifra se refiere a buques mayores o iguales a 24 m de eslora.

44 Petrossian, G.A. et al. (2020). Flags for sale: An empirical assessment of flag of convenience desirability to foreign vessels. *Marine Policy*. 116 (103937).

45 Ford, J.H. and Wilcox, C. (2019). Shedding light on the dark side of maritime trade – A new approach for identifying countries as flags of convenience. *Marine Policy*. 99. 298-303.

46 Lista Combinada de Buques INDNR de Trygg Mat Tracking. Disponible en: <https://iuu-vessels.org/>

47 Comisión Europea. (2012). Decisión de la Comisión, de 15 de noviembre de 2012, por la que se cursa una notificación a los terceros países que la Comisión estima susceptibles de ser considerados terceros países no cooperantes conforme al Reglamento (CE) n° 1005/2008 del Consejo por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Disponible en: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/2b030b76-2ffc-11e2-9b72-01aa75ed71a1/language-es>

48 Comisión Europea. (2013). Decisión de Ejecución de la Comisión, de 26 de noviembre de 2013, por la que se identifica a los terceros países que la Comisión considera terceros países no cooperantes conforme al Reglamento (CE) n° 1005/2008 del Consejo por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2013:346:0002:0025:ES:PDF>

Identificación por parte de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica de EE.UU. (NOAA) por sospecha de pesca INDNR

Desde 2009, Belice no ha sido 'identificado' por la NOAA como un estado que participe en la pesca INDNR. Sin embargo, tanto en el informe de 2011 como del 2015 para el Congreso de los EE.UU., Belice aparece como un 'país de interés', lo cual indica una cierta afiliación con la actividad INDNR. En 2011, se trataba de una supuesta violación en 2009 de las Resoluciones C-04-06 y C-08-02 de la CIAT (ausencia del sistema de localización a bordo), y de las Resoluciones C-05-03 y C-05-07 de la CIAT (aletas de tiburón a bordo sin el resto del cuerpo correspondiente, y registros de captura de tiburones incompletos).⁴⁹

Belice fue considerada "país de interés" en 2015 debido a unas supuestas violaciones de la Resolución C-12-07 de la CIAT (declaración de transbordo falsa) y la Resolución C-11-03 de la CIAT en 2013 (prohibición de pescar sobre las boyas de recopilación de datos).⁵⁰ En ambos casos, la NOAA estimó que la respuesta de Belice a las infracciones era adecuada y optó por no "identificarlos" plenamente.

Belice no ha figurado como país identificado o país de interés desde el incidente de 2013 descrito en el informe NOAA de 2015. La ausencia del país de los informes de la NOAA de 2017 y 2019 indica que los casos de pesca INDNR de la flota de Belice ha descendido hasta el día de hoy con respecto al período anterior a su retirada de la lista INDNR en diciembre de 2014.

Resumen

Como ha quedado demostrado en este estudio monográfico, Belice ha realizado mejoras significativas en su enfoque relativo a la pesca INDNR desde que la UE le impusiera una tarjeta amarilla. Los cambios más significativos han sido la renacionalización del registro de buques y los cambios legislativos en materia de pesca de altura en 2013. Los indicadores apuntan a numerosas mejoras, tales como una reducción significativa de buques con pabellón beliceño, unos reglamentos más sólidos y estrictos, la ausencia de buques con pabellón beliceño en las listas de buques INDNR y la creación de infraestructuras de SCV como el centro de seguimiento de pesca y un programa de observadores. Si bien aún se pueden introducir mejoras, el diálogo bilateral que tuvo lugar entre 2012 y 2014 actuó de catalizador⁵¹ para el cumplimiento de sus obligaciones internacionales en el ámbito de la pesca y, por lo tanto, contribuyó a la lucha contra la pesca INDNR.

49 Desarrollo del Título IV de la Ley de Reautorización de la Conservación y Ordenación de la Pesca Magnuson-Stevens de 2006. Informe Bienal al Congreso. (2011). Disponible en: https://media.fisheries.noaa.gov/dam-migration/2011_report_508.pdf

50 NOAA. (2015). Improving International Fisheries Management. February 2015 Report to Congress. Disponible en: https://media.fisheries.noaa.gov/dam-migration/2015noaareptcongress_508.pdf

51 SeafoodSource (2016). How the IUU red card helped turned Belize around. Disponible en: <https://www.seafoodsource.com/features/how-the-iuu-red-card-helped-turned-belize-around>



ESTUDIO MONOGRÁFICO

Guinea

© EJF | Julien Daudu

Históricamente, las aguas de Guinea han albergado una actividad INDNR significativa. En 2001, un reconocimiento aéreo de las aguas territoriales de Guinea reveló que el 60% de los 2.313 buques observados estaban cometiendo infracciones.⁵² En 2006, se estimó que entre el 20% y el 60% de los buques pesqueros que faenan dentro de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Guinea no tenían licencia,⁵³ y una estimación de 2005 indica que la pesca INDNR supone una pérdida 105,3 millones USD para Guinea.⁵⁴ Además, se calcula que la pesca ilegal en Guinea representaba el equivalente al 64% de las capturas legales declaradas en 2012.⁵⁵ Todo lo anterior contribuyó significativamente a que se impusiera una tarjeta amarilla a Guinea en noviembre de 2012. Las razones específicas expuestas por la UE para imponer la tarjeta amarilla incluían, entre otras, el escaso número de sanciones a los buques INDNR y la falta de observancia de las leyes pesqueras nacionales.⁵⁶

Al término de una serie de debates bilaterales entre la UE y Guinea, y a la luz de la supuesta incapacidad de Guinea de abordar el problema de la pesca INDNR tras serle impuesta la tarjeta amarilla, la UE le impuso oficialmente una tarjeta roja en noviembre de 2013. Se señaló que, en opinión de la UE, las deficiencias señaladas al imponer la tarjeta amarilla no se habían abordado suficientemente y las medidas propuestas en el plan de acción establecido por Guinea y la UE no se habían ejecutado en su totalidad.⁵⁷

A Guinea se le retiró la tarjeta roja en octubre de 2016, ya que se estimó que había mejorado significativamente la gobernanza pesquera. Al explicar los motivos de la retirada de Guinea de la lista, la UE señaló que Guinea había adoptado una serie de medidas positivas, incluido el cumplimiento de sus obligaciones de derecho internacional y la introducción de procedimientos de SCV. Éstos incluyen el desarrollo de un Plan Nacional de Acción para la pesca INDNR, una mejor vigilancia y seguimiento de los buques y una revisión de sus sistemas de registro y concesión de licencias.⁵⁸

52 High Seas Task Force. (2006). Closing the net: Stopping illegal fishing on the high seas. Gobiernos de Australia, Canadá, Chile, Namibia, Nueva Zelanda y el Reino Unido, WWF, UICN y el Instituto de la Tierra de la Universidad de Columbia. Disponible en: <https://www.oecd.org/sd-roundtable/papersandpublications/39375276.pdf>.

53 *ibidem*.

54 Marine Resources Assessment Group. (2005). Review of the impacts of Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) fishing on Developing Countries. Disponible en: <https://mrag.co.uk/experience/review-impacts-illegal-unreported-and-unregulated-iuu-fishing-developing-countries>

55 Belhabib, D., Copeland, D., Gorez, B., Harper, S., y Zeller, D. (2012). "Guinean fisheries: past, present and future," in *Marine Fisheries Catches in West Africa*, eds D. Belhabib, S. Harper, D. Zeller, and D. Pauly (Vancouver, BC), pp. 91–104.

56 La lista completa de motivos para imponer la tarjeta amarilla a Guinea está disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2012:354:0001:0047:ES:PDF>.

57 La lista completa de motivos para imponer la tarjeta roja a Guinea está disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2013:346:0002:0025:ES:PDF>.

58 La lista completa de motivos para retirar a Guinea de la lista está disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016D1818&from=ES>.

Mejoras en la gobernanza pesquera

Legislación y reglamentos

Cambios en los marcos institucional y legal

Tras la imposición de la tarjeta al país, se elaboraron cuatro decretos nuevos en 2014/2015 para mejorar la gestión pesquera en Guinea. Estos fueron:

1. El establecimiento de patrullas aéreas;
2. La instalación de dispositivos de localización por satélite en los buques pesqueros;
3. El establecimiento de normas para el desembarque y el transbordo de productos pesqueros; y
4. Un decreto sobre la determinación de multas y sanciones para una amplia gama de infracciones. Además, "se ha establecido un nuevo procedimiento de inspección técnica para determinar el tonelaje exacto de los buques pesqueros, lo que ayudaría a reducir las declaraciones falsas antes de la concesión de la licencia".⁵⁹

Asimismo, en 2015, Guinea reestructuró y modificó su legislación pesquera nacional.⁶⁰ El contenido de esta legislación ha permitido a Guinea mejorar muchos aspectos de su gobernanza pesquera, siendo éste uno de los elementos clave del diálogo con la UE. Según sus planes de gestión pesquera, Guinea no permite faenar en las pesquerías de sus aguas costeras (desde 60 millas marinas hasta la marca de pleamar) entre el 1 de julio y el 31 de agosto, a excepción de la mayoría de las embarcaciones artesanales y los buques industriales que pesquen especies pelágicas.

Participación en acuerdos e iniciativas internacionales pertinentes

El indicador 14.6.1 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) mide "el avance a escala nacional del grado de aplicación de instrumentos internacionales cuyo objetivo es combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada".⁶¹ En 2018, Belice obtuvo una puntuación de 5/5 en este indicador,⁶² lo que equivale a una "aplicación muy alta de los instrumentos aplicables para combatir la pesca INDNR".⁶³

Desde su participación en el procedimiento de tarjetas, Guinea ha sido partícipe de los siguientes acuerdos e iniciativas internacionales pertinentes (fecha entre paréntesis):

- El código de conducta relativo a la represión de la piratería, el robo a mano armada contra buques y la actividad marítima ilícita en África occidental y central (2013).⁶⁴
- Acuerdo sobre las medidas del Estado rector del puerto (PSMA, por sus siglas en inglés) (2016). Guinea ha recabado también asistencia técnica de la FAO para apoyar su aplicación efectiva desde 2017. La misión más reciente tuvo lugar en septiembre de 2019.⁶⁵
- El Plan de Acción Internacional sobre la Pesca INDNR de la FAO (2001),⁶⁶ que culminaría con el establecimiento de un Plan de Acción Nacional sobre la Pesca INDNR (2017).⁶⁷

59 Pramod, G. (2020). 'Guinea – Country Report' in Policing the Open Seas: Global Assessment of Fisheries Monitoring Control and Surveillance in 84 countries. Disponible en: <https://iuriskintelligence.com/wp-content/uploads/2020/08/Guinea-Country-Report-Global-Fisheries-MCS-Report-2020.pdf>

60 Ley de Pesca Marina del Gobierno de Guinea de 2015. Disponible en: <https://peches.gov.gn/images/PDF/Code-rvis-de-la-Pche-Maritime-2015.pdf>

61 UNSTATS. (2020). Indicador 14.6.1: El avance a escala nacional del grado de aplicación de instrumentos internacionales cuyo objetivo es combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Disponible en: <http://www.fao.org/sustainable-development-goals/indicators/1461/es/>

62 ibidem.

63 Grupo del Banco Mundial. (2021) SDG Metadata Translation Project: Indicador: 14.6.1. Disponible en: <https://worldbank.github.io/sdg-metadata/metadata/es/14-6-1/>

64 Las actividades marítimas ilícitas en el contexto de dicho código de conducta incluyen, entre otras, la pesca INDNR, el tráfico de estupefacientes y el contrabando de fauna silvestre.

65 Organización para la Agricultura y la Alimentación (FAO). (2019). FAO continues ongoing capacity development work to implement the PSMA in Guinea. Disponible en: <http://www.fao.org/iuu-fishing/news-events/detail/es/c/1234375/>

66 Organización para la Agricultura y la Alimentación (FAO). (2001). Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Disponible en: <http://www.fao.org/publications/card/es/c/71be21c9-8406-5f66-ac68-1e74604464e7>

67 República de Guinea. (2017). Plan de Acción Nacional sobre la Pesca INDNR. Disponible en: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/Gui169189.pdf>

- Presentación de la información al registro mundial de buques pesqueros, buques frigoríficos de transporte y buques de abastecimiento de la FAO (la información del puerto más reciente fue presentada el 3 de abril de 2018 y último registro de buque el 16 de julio de 2019).⁶⁸
- Firmó la Declaración de Torremolinos, indicando su intención de ratificar el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 de la Organización Marítima Internacional (OMI) (2019).⁶⁹

Cumplimiento y observancia

Compromiso y cumplimiento con las ORP

Guinea se incorporó a la CICAA en 1991 y es miembro de dos subcomisiones de la ORP (túnicos tropicales y otras especies).⁷⁰ El país era miembro de la CAOI desde 2005, sin embargo, en 2015 tenía cuotas pendientes de pago por un total de 143.308 USD.⁷¹ En 2013, el presidente de la Comisión se puso en contacto con Guinea para determinar si todavía seguía interesado en mantener su membresía, enviándole un recordatorio en febrero de 2014. Luego de esto, tras un período de inactividad dentro del área de competencia de la CAOI, el país renunció a su membresía en la ORP en 2016.

Según las entrevistas de informantes clave con una variedad de partes interesadas, incluido un representante de la marina guineana, la industria pesquera y el departamento de recursos pesqueros del gobierno, los informes indican que la Administración General de Pesca de Guinea ha mejorado sus procedimientos desde que se le impusiera la tarjeta de la UE. Sin embargo, cabe señalar que Guinea no ha cumplido las expectativas en lo que se refiere al envío de información a la CICAA (por ejemplo, los últimos registros de captura fueron presentados a la CICAA en 2014, en 2017-18 no se enviaron ninguna información estadística de pesca, y en 2020, el país no presentó una serie de fichas de verificación de especies obligatorias)⁷². Además, al parecer, Guinea no tiene registros de datos portuarios, lo que supone un incumplimiento de las obligaciones de registro de la CICAA.⁷³ Las casos de incumplimiento de Guinea que figuran en los cuadros recapitulativos de cumplimiento de la CICAA demuestran que, históricamente, Guinea tiene una trayectoria deficiente en el cumplimiento de sus obligaciones en todas las categorías utilizadas por la CICAA (informes/estadísticas anuales, medidas de gestión y conservación, cuotas y límites de captura, otros temas). Acumula anotaciones en todos los años, entre 2009 y 2019, en todas las categorías de incumplimientos a excepción de "otros temas", donde sólo aparecen los acaecidos desde 2009 hasta 2012, cuando los buques con pabellón guineano fueron incluidos en la lista INDNR de la CICAA.

Actuaciones coercitivas

La información disponible sobre actuaciones coercitivas por parte de las autoridades guineanas es limitada. En el caso del famoso buque pesquero INDNR 'F/V Labiko 2', anteriormente conocido como 'F/V Maine', la ONG 'Sea Shepherd' informó que la República de Guinea retiró su pabellón al buque debido a sus actividades INDNR.⁷⁴ En otro caso, se descubrió que el buque arrastrero 'Mahawa', de propiedad coreana, faenaba ilegalmente bajo los pabellones de Guinea y Sierra Leona. Como resultado de ello, el buque fue eliminado del registro de Sierra Leona, y multado por el Gobierno de Guinea.⁷⁵

68 Organización para la Agricultura y la Alimentación (FAO). Registro mundial de buques pesqueros, buques frigoríficos de transporte y buques de abastecimiento. Disponible en: <http://www.fao.org/global-record/tool/extended-search/en/>

69 Organización Marítima Internacional (OMI). (2019). Declaración de Torremolinos. Disponible en: <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/Documents/Torremolinos%20Declaration.pdf>

70 CICAA. Partes contratantes. Disponible en: <https://www.iccat.int/es/contracting.html>

71 CAOI. (2015). Membresía de Sierra Leona y Guinea en la CAOI. Disponible en: <https://www.iotc.org/documents/membership-sierra-leone-and-guinea-iotc-0>

72 CICAA. (2020). Informe de la Secretaría para el Comité de Cumplimiento de las Medidas de Conservación y Ordenación de la CICAA: https://www.iccat.int/com2020/ENG/COC_303_ENG.pdf

73 Los términos de presentación de datos e información de la CICAA para 2020 se encuentran en: https://iccat.int/Documents/Comply/Guidelines_ENG.pdf

74 Sea Shepherd. (2017). Sea Shepherd assists Liberian Coast Guard in arrest of notorious internationally-blacklisted vessel for illegal fishing. Disponible en: <https://www.seashepherdglobal.org/latest-news/sola-stella-blacklisted-illegal-fishing/>

75 EJF. (2019). Red flags: the story of the Mahawa and transparency standards in fishing. Disponible en: <https://ejf.org/news-media/red-flags-the-story-of-the-mahawa-and-standards-of-transparency-in-fishing>

Número y valor de las sanciones

Las entrevistas con informantes clave apuntan a que, históricamente, Guinea no ha recurrido activamente a la imposición de sanciones, tanto antes como durante la aplicación del procedimiento de tarjetas, y muchas actividades de pesca ilegal han eludido la acción de la justicia. Además, los buques extranjeros que cometían infracciones en aguas guineanas eran, a menudo, sancionados con la multa más baja posible prevista en la legislación guineana, como también señala la UE en su dictamen sobre la imposición de tarjetas.⁷⁶

Sirva de ejemplo una comparativa de las multas relativamente bajas de Guinea y las de los países vecinos por falsificación de documentos, nombres de buques y marcas. En Sierra Leona, la multa media por tales delitos era de 302.000 USD, mientras que en Guinea era de 30.000 USD.⁷⁷

Sin embargo, la nueva legislación pesquera de Guinea ha impulsado un aumento significativo en el número de sanciones y el valor de las multas impuestas. Por ejemplo, en 2018, Guinea impuso dos multas sustanciales a los buques de propiedad china 'Mengxin 18' (500.000 EUR) y 'Lian Run 48' (50.000 EUR, quedándose finalmente en 40.000 EUR) por pescar sin una licencia válida y pescar con artes no autorizadas, respectivamente. Desde 2018, Guinea también ha inspeccionado 121 buques pesqueros, 16 de los cuales fueron inmovilizados en el puerto debido a infracciones graves (artes de pesca ilegales, mallas no conformes, no declaración de capturas, etc.).⁷⁸ Es importante destacar que el gobierno de Guinea también publica los pormenores de las infracciones de pesca industrial y el valor de las sanciones, aunque la información para ambas categorías no se ha actualizado, siendo las actualizaciones más recientes de julio de 2019 y junio de 2020 respectivamente.^{79/80}

Cambios en el seguimiento, control y vigilancia

Desde la imposición de las tarjetas, Guinea ha adoptado una serie de medidas para mejorar sus capacidades de SCV. Por ejemplo, en diciembre de 2017, se instalaron dos estaciones costeras de radar en virtud de un acuerdo de cooperación militar franco-guineana. Estos radares ayudan a "detectar todas las actividades navieras en el mar y la información recopilada se transmite al centro operativo de la Prefectura Marítima".⁸¹ Así mismo, desde que se le retirara la tarjeta roja, ha habido un aumento constante de patrullas marítimas en la ZEE de Guinea.⁸² El número mínimo recomendado para disuadir las actividades de pesca INDNR es de 220 días de patrullas marítimas por año, habiendo realizado Guinea 123 días en 2018, 180 en 2019 y 64 en los primeros 6 meses de 2020.⁸³ Se ha registrado también un aumento constante en el número de inspecciones de buques de pesca artesanal desde 2016.⁸⁴

Más allá de sus esfuerzos a nivel nacional, Guinea se ha embarcado en una serie de proyectos regionales e interregionales que beneficiarán sus capacidades de SCV. Por ejemplo, la Comisión Subregional de Pesca (SRFC, por sus siglas en inglés) se ha reunido con otros países miembros (Cabo Verde, Senegal, Gambia, Guinea-Bissau, Mauritania y Sierra Leona) para debatir temas de vigilancia de las actividades de transbordo y de cooperación en operaciones conjuntas entre los países miembros de la ZEE. Además, a partir de 2018, Guinea colabora con la Agencia Europea de Control de la Pesca (AECOP) en operaciones conjuntas de vigilancia. Estas operaciones son también un medio del que se vale la UE para evaluar ámbitos en los que se necesitaría una mayor capacitación y transferencia de conocimientos en África occidental relacionadas con el proyecto PESCAO, que está financiando la iniciativa "Mejora de la gobernanza pesquera regional en África occidental" durante el período comprendido entre enero de 2018 y diciembre de 2022.⁸⁵

A nivel interregional, Guinea continúa participando en el Obangame Express, un ejercicio regional conjunto entre Europa y África de las Fuerzas Navales de los EE.UU que lleva produciéndose en el Golfo de Guinea

76 Párrafo (163). Disponible en: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013D1127\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013D1127(01)&from=EN)

77 Doumbouya, A. et al. (2017) Assessing the Effectiveness of Monitoring Control and Surveillance of Illegal Fishing: The case of West Africa. F.M.Sci.

78 Información de un informe de inspección no publicado compartido con el autor por un informante clave.

79 Ministerio de Pesca, Acuicultura y Economía Marítima de Guinea. Lista de infracciones de la pesca industrial. Disponible en: <https://www.peches.gov.gn/index.php/pecheadmin/indicpeche/indicateurs#ild-2>

80 Ministerio de Pesca, Acuicultura y Economía Marítima de Guinea. Multas impuestas por infracción. Disponible en: <https://www.peches.gov.gn/index.php/pecheadmin/indicpeche/indicateurs#ild-2>

81 Pramod, G. (2020). 'Guinea – Country Report' in Policing the Open Seas: Global Assessment of Fisheries Monitoring Control and Surveillance in 84 countries. Disponible en: <https://iuriskintelligence.com/wp-content/uploads/2020/08/Guinea-Country-Report-Global-Fisheries-MCS-Report-2020.pdf>

82 ibidem.

83 ibidem.

84 ibidem.

85 Agencia Europea de Control de la Pesca (AECOP). (2017) Improved regional fisheries governance in western Africa (PESCAO). Disponible en: <https://www.efca.europa.eu/en/content/pescao>

durante más de una década.⁸⁶ Obangame Express tiene como objetivo abordar conjuntamente cuestiones de seguridad marítima en África Occidental, siendo la pesca INDNR una de ellas. Del mismo modo, Guinea continúa participando en el Grand African NEMO, un ejercicio regional similar organizado por la Armada francesa. Por otro lado, en 2019, el personal de seguridad marítima de Guinea participó en un curso de formación de cinco días del Instituto Interregional de Seguridad Marítima para profundizar en la lucha contra la pesca INDNR. Todo esto pone de relieve los esfuerzos continuos de Guinea para lograr una mayor capacidad en el ámbito de la seguridad marítima, y su deseo de colaborar con los socios regionales en África Occidental.

Prevalencia

Número de buques con pabellón nacional

No se dispone de datos sobre el número de buques con pabellón de Guinea para el periodo anterior y posterior a la imposición de la tarjeta.

Número de buques en las listas INDNR

De acuerdo con la base de datos de buques INDNR de TMT, había dos buques con pabellón guineano en el momento de su inclusión en las listas de pesca INDNR de las ORP (CICAA).⁸⁷ Concretamente, el 'Labiko 2' (OMI: 7325756) y el 'Carlos' (OMI: 7234014), también conocido como 'Daniaa', y que figuraban en la lista INDNR de la CICAA en 2007 y 2008, respectivamente. Al parecer, el buque 'Acros 2' (OMI: 7379345) faenaba bajo pabellón de Guinea hasta el 16/10/2006, cuando se produce un cambio al pabellón de Honduras⁸⁸ y es incluido en la lista INDNR de la CICAA poco después, concretamente el 26/11/2006. Como se señaló en la decisión de ejecución de la Comisión Europea en la que se impuso la 'tarjet' roja a Guinea (2013/C 34 6/02), el buque 'Kabou' (OMI: 6706084), también conocido como 'Red', enarbolaba la bandera de Guinea tras haber sido incluido en la lista INDNR de la Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste (CPANE) en 2006. Según la base de datos de TMT, no ha habido nuevos casos de buques con pabellón de Guinea que hayan sido incluidos en las listas de pesca INDNR de las ORP desde la imposición de la tarjeta.

Identificación por parte de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica de EE.UU. (NOAA) por sospecha de pesca INDNR

Guinea no ha sido identificada por la NOAA por sospecha de pesca INDNR.

Resumen

Como queda demostrado en este estudio monográfico, Guinea ha seguido mejorando su lucha contra la pesca INDNR tras su colaboración con la UE. Los cambios relacionados con la legislación han servido como catalizador para impulsar unos esfuerzos más amplios dirigidos a abordar sus problemas en la lucha contra la pesca INDNR. Los indicadores apuntan a numerosas mejoras, tales como cambios en la legislación pesquera nacional, participación en acuerdos e iniciativas internacionales y medidas nacionales de SCV optimizadas. Si bien aún se pueden introducir mejoras, sobre todo en el cumplimiento de las ORP, cabe esperar que se produzcan más cambios positivos a medida que mejore la infraestructura y Guinea esté mejor equipada para abordar las actividades de pesca INDNR en sus aguas.

86 DVIDS. (2019). Ten Years of History and Lessons in West African navy maneuvers. Disponible en: <https://www.dvidshub.net/news/316587/ten-years-history-and-lessons-west-african-navy-maneuvers>

87 Trygg Mat Tracking. Lista Combinada de Buques INDNR. Disponible en: <https://iuu-vessels.org/>

88 Existe información contradictoria sobre el pabellón que enarbola este buque. IHS Sea-web lo considera de pabellón de Guinea desde 1997 hasta la actualidad.



ESTUDIO MONOGRÁFICO

Islas Salomón

© WWF | James Morgan

Las Islas Salomón son un estado insular del Pacífico con una pesquería de atún económicamente importante. En diciembre de 2014, la UE advirtió al país de la posibilidad de ser identificado como país no cooperante con arreglo al Reglamento, y se le impuso una tarjeta amarilla. Los motivos de la imposición de la tarjeta fueron varias, pero giraron en gran medida en torno a una carencia importante de protocolos de trazabilidad y de registro de datos, y un marco jurídico deficiente para respaldar una lucha eficiente contra la pesca INDNR, con especial hincapié en las poblaciones de atún del país.⁸⁹

La tarjeta amarilla le fue retirada a las Islas Salomón en febrero de 2017. Al explicar los motivos de la retirada de la tarjeta, la UE señaló que ésta había adoptado una serie de medidas positivas, incluidas, entre otras, mejoras significativas en sus procedimientos de SCV, trazabilidad de los productos pesqueros y una mayor cooperación con las autoridades aduaneras.⁹⁰

⁸⁹ La lista completa de motivos para imponer la tarjeta amarilla a las Islas Salomón está disponible en: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014D1213\(01\)&from=ES](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014D1213(01)&from=ES).

⁹⁰ La lista completa de motivos para retirar la tarjeta amarilla a las Islas Salomón está disponible en: https://ec.europa.eu/fisheries/fighting-illegal-fishing-commission-lifts-yellow-cards-curaçao-and-solomon-islands_en

Mejoras en la gobernanza pesquera

Legislación y reglamentos

Cambios en los marcos institucional y legal

En 2015, las Islas Salomón elaboró una nueva ley de pesca,⁹¹ orientada a mejorar los procesos de gestión pesquera, especialmente los relacionados con las poblaciones de túnidos que motivaron en gran medida la decisión de imponer la tarjeta. Esto ha dado lugar también a un nuevo Plan de Desarrollo y Gestión del Atún, que proporciona un marco jurídico mejorado para la gestión de los recursos atuneros de las Islas Salomón y refleja la realidad de sus operaciones, actividades e industria pesqueras.⁹² Considerando que el atún es la principal pesquería de exportación del país,⁹³ esto supone un cambio significativo que se ha materializado tras la imposición de la tarjeta. El Plan de Gestión y Desarrollo del Atún incluye, entre otras, medidas de conservación y gestión a nivel subregional, sistemas optimizados de licencias, el total admisible de límites de esfuerzo y gestión de las aguas archipelágicas como de las ZEE. Las entrevistas con informantes clave, tanto del gobierno como de la industria, indican que las mejoras más notables que se han logrado mediante los cambios en los marcos jurídicos han sido los reglamentos relativos a las obligaciones de la industria procesadora a registrar los datos, lo que ha incrementado drásticamente la trazabilidad del atún. El país también ha mejorado la trazabilidad de sus productos mediante una mayor certificación de las capturas y de registro de datos, utilizando el sistema de información de gestión pesquera (Figura 1). Además, la Ley de Pesca de 2015 aprobó una serie de reglamentos nuevos para la protección de especies costeras vulnerables. Se trata, en particular, de reglamentos vigentes para proteger al pez napoleón y al pez loro cototo verde mediante la introducción de límites de talla mínima y multas, aunque la observancia de la ley sigue siendo un problema.⁹⁴

Figura 1 | Sistema de Información de Gestión Pesquera

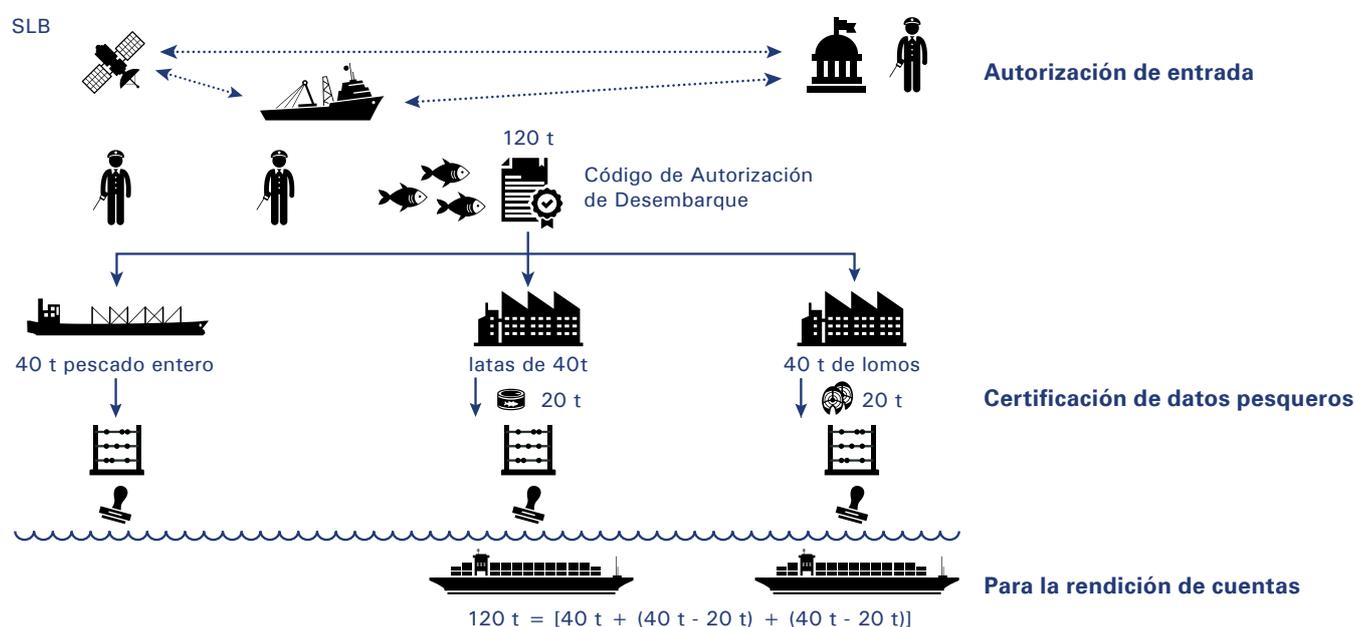


Diagrama de los sistemas de gestión de información pesquera que describe los procesos emprendidos por las Islas Salomón para mejorar la trazabilidad de la procedencia de los productos (nota: dichos sistemas fueron impulsados y establecidos por primera vez en Papúa Nueva Guinea).⁹⁵

91 Solomon Islands Fisheries Management Act. (2015).

92 Solomon Islands Tuna Management and Development Plan. (2014).
Disponible en: <http://macbio-pacific.info/wp-content/uploads/2017/08/Tuna-Development-and-Management-Plan.pdf>

93 Solomon Islands National Fisheries Policy 2019-2029. (2019). Disponible en: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/sol188935.pdf>

94 Hamilton, R.J., et al. (2019). Community-based management fails to halt declines of bumphead parrotfish and humphead wrasse in Roviana Lagoon, Solomon Islands.
Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/332255546_Community-based_management_fails_to_halt_declines_of_bumphead_parrotfish_and_humphead_wrasse_in_Roviana_Lagoon_Solomon_Islands

95 Blaha, F. (2015). The Impact of the EU Yellow Cards in the Pacific. Disponible en: <http://www.franciscoblaha.info/blog/2015/9/25/the-impact-of-the-eu-yellow-cards-in-the-pacific>

Participación en acuerdos e iniciativas internacionales pertinentes

El indicador 14.6.1 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) mide “el avance a escala nacional del grado de aplicación de instrumentos internacionales cuyo objetivo es combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”.⁹⁶ En 2018, las Islas Salomón obtuvo una puntuación de 4/5 en este indicador, cifra que descendió a 3/5 en 2020,⁹⁷ lo que equivale a una “aplicación media de los instrumentos aplicables para combatir la pesca INDNR”.⁹⁸

Desde su participación en el procedimiento de tarjetas, las Islas Salomón han sido partícipes de los siguientes acuerdos e iniciativas internacionales pertinentes (fecha entre paréntesis):

- El Plan de Acción Internacional sobre la Pesca INDNR de la FAO (2001), que culminaría con el establecimiento de un Plan de Acción Nacional sobre la Pesca INDNR (2014).⁹⁹

Cumplimiento y observancia

Compromiso y cumplimiento con las ORP

Las Islas Salomón son miembro de la CPPOC. Esta ORP exige una cobertura plena de observadores para su flota cerquera, lo que no se logró hasta 2012/2013. La cobertura plena de la flota cerquera se logró tras la imposición de la tarjeta. Desafortunadamente, la flota palangrera tiene una cobertura inferior al 10%. En general, el informe de seguimiento del cumplimiento de 2019 de la CPPOC señala que las Islas Salomón han tenido muy pocos casos de incumplimiento (si bien cabe destacar por incumplimiento del plazo de presentación del informe del sistema de localización).¹⁰⁰

Actuaciones coercitivas

Hay relativamente pocos datos disponibles sobre actuaciones coercitivas dentro de la ZEE de las Islas Salomón. Un artículo académico reciente¹⁰¹ describe los pormenores de una respuesta interinstitucional a los ‘barcos azules’¹⁰² que faenan en las aguas de las Islas Salomón, y que culminó con la detención de los pescadores ilegales, gracias a la colaboración de la Real Fuerza de Policía de las Islas Salomón, la Agencia de Pesca del Foro del Pacífico (FFA, por sus siglas en inglés) y el gobierno francés. El documento además sugiere que el gobierno de las Islas Salomón ha formado un “grupo de trabajo intersectorial de alto nivel para determinar la forma de mejorar la cooperación interinstitucional y el estado de alerta de la comunidad costera” en respuesta a la amenaza de los barcos azules. Sin embargo, cabe señalar que los barcos azules se consideran solo un problema menor dentro de la ZEE de las Islas Salomón.

Número y valor de las sanciones

Históricamente, las Islas Salomón no han impuesto multas a los buques que incumplen la normativa en materia de pesca. Por ejemplo, en 2010, un buque fue sorprendido pescando en la ZEE de las Islas Salomón sin licencia y fue detenido. Los informes elaborados por la policía y los funcionarios de pesca concluyeron que estaba faenando ilegalmente más allá de toda duda razonable. Sin embargo, el buque no fue multado debido a problemas administrativos, ya que éste había pagado los derechos de pesca al gobierno el año anterior. Por lo tanto, el gobierno decidió no multar al buque, dejándolo libre, por considerar que la empresa propietaria

96 UNSTATs. (2020). Indicador 14.6.1: El avance a escala nacional del grado de aplicación de instrumentos internacionales cuyo objetivo es combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

97 UNSTATs. (2020). Indicador 14.6.1: El avance a escala nacional del grado de aplicación de instrumentos internacionales cuyo objetivo es combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Disponible en: <http://www.fao.org/sustainable-development-goals/indicators/1461/es/>

98 Grupo del Banco Mundial. (2021). SDG Metadata Translation Project: Indicador: 14.6.1. Disponible en: <https://worldbank.github.io/sdg-metadata/metadata/es/14-6-1>

99 Sin embargo, el documento del PAN no está disponible al público. Considerando que este incidente ocurrió en el mismo año que la imposición de la tarjeta (en diciembre), es probable que este PAN ya estuviera en marcha antes de que se impusiera la tarjeta a las Islas Salomón. El gobierno de las Islas Salomón también redactó un Plan de Acción Nacional (PAN) en 2010[1] que está ampliamente disponible, pero no cubre la pesca INDNR, y se centra principalmente en iniciativas de conservación de arrecifes de coral como parte de la Iniciativa del Triángulo de Coral.

100 Comisión de Pesquerías del Pacífico Occidental y Central (CPPOC). (2019). Final Compliance Monitoring Report. Disponible en: <https://www.wcpfc.int/doc/wcpfc17-2020-fcmr/2020-final-draft-compliance-monitoring-report-covering-2019-activities-adopted>

101 Song, A. M. et al. (2019) ‘Blue boats’ and ‘reef robbers’: A new maritime security threat for the Asia Pacific? Asia Pacific Viewpoint. 60 (3). 310-324.

102 Barco azul es un término utilizado para describir los pequeños barcos pesqueros vietnamitas con casco de madera que entran ilegalmente en las ZEE y pescan principalmente las especies de alto valor.

emprendería acciones legales contra el gobierno de las Islas Salomón.¹⁰³ No se conocen las circunstancias exactas de este incidente, que al parecer había sido agravado por la falta de comunicación entre los departamentos gubernamentales competentes de las Islas Salomón.¹⁰⁴

Si bien no ha sido posible obtener datos sobre las sanciones y las multas impuestas por las Islas Salomón, las entrevistas con informantes clave destacaron que las normativas se han endurecido en lo concerniente a la aplicación de sanciones, que además se cree que son más elevadas en los últimos años. Esto parece el resultado lógico de la imposición de la tarjeta y de los esfuerzos que las Islas Salomón han realizado para cumplir con las orientaciones esbozadas por la UE en el procedimiento de tarjetas (que exige también la mejora del proceso de sanción).

Cambios en el seguimiento, control y vigilancia

Ha habido una serie de mejoras notables en los procedimientos y capacidades de SCV de las Islas Salomón desde el procedimiento de tarjetas. Podría decirse que uno de los mayores éxitos de la participación de las Islas Salomón en el procedimiento de tarjetas han sido las mejoras en capital humano. El número de funcionarios de pesca del Ministerio de Pesca y Recursos Marinos (MFMR, por sus siglas en inglés) ha aumentado más del doble en 2016. Tanto los informantes clave del gobierno como de la industria, así como otros estudios existentes,¹⁰⁵ indican que las mejoras en capital humano son atribuibles en gran medida a la imposición de la tarjeta amarilla de la UE.

Las Islas Salomón son también parte de la Convención de la Agencia de Pesca del Foro del Sur del Pacífico (Convención FFA)¹⁰⁶ y miembro de las Partes del Acuerdo de Nauru (PNA), que supervisa la pesquería atunera de cerco más grande del mundo.¹⁰⁷ Más específicamente, el sistema de limitación de días de pesca (VDS, por sus siglas en inglés) ha sido una medida clave para promover la sostenibilidad. Bajo este sistema, los miembros de la PNA acuerdan limitaciones anuales de días de pesca, en base a evaluaciones científicas de las poblaciones de atún.¹⁰⁸ Su éxito ha sido tan rotundo (con mayores ingresos para los países de la PNA y un SCV optimizado de las pesquerías) que ha dado lugar a la introducción de un VDS para la pesca con palangre que tiene como objetivo poner fin al transbordo de atún en alta mar, abordar los bajos niveles de cobertura de observadores y aumentar la calidad de los informes de captura.¹⁰⁹ Sin embargo, no deben escatimarse esfuerzos para velar por que el VDS se utilice de manera legítima y efectiva (por ejemplo, actualmente, las empresas pueden comprar días de pesca al comienzo de cada año, independientemente de si las utilizan o no, y no existen normas sobre la cobertura de observadores). Por lo tanto, aunque resulten útiles, no puede abordar estas cuestiones por sí sólo.

Por otro lado, desde la imposición de la tarjeta, las Islas Salomón exigen la inspección del 100% de los buques atuneros locales y con pabellón extranjero en el momento del desembarque, y los buques son inspeccionados además con arreglo a las normas de seguridad y navegación. Actualmente, se ha elaborado también un plan de inspección anual con objetivos específicos para cada flota según las diferentes zonas. Sin embargo, los datos relativos a las inspecciones de buques en el mar no están en el dominio público.

Prevalencia

Número de buques con pabellón nacional

En 2017, había 10 buques pesqueros que enarbolaban el pabellón de las Islas Salomón. Siete de los cuales faenaban en aguas archipelágicas y 3 en aguas de la PNA.¹¹⁰ Ningún buque con pabellón de las Islas Salomón faenaba en alta mar.

103 Solomon Star. (2010) Solomon Minister explains why IUU tuna vessels were released without penalty. Disponible en: <http://www.atuna.com/archive.php?article=8150>

104 Solomon Times. (2010). Police in breach of fisheries act: Leni. Disponible en: <https://www.solomontimes.com/news/police-in-breach-of-fisheries-act-leni/4958>

105 Pramod, G. (2017). 'Solomon Islands – Country Report' in Policing the Open Seas: Global Assessment of Fisheries Monitoring Control and Surveillance in 84 countries. Disponible en: <https://iuriskintelligence.com/wp-content/uploads/2019/05/Solomon-Islands-country-Report-Global-Fisheries-MCS-Report-2017.pdf>

106 Convención de la Agencia de Pesca del Foro del Pacífico Sur. (1979). Disponible en: <http://www.fao.org/3/Y4698B/y4698b0m.htm>.

107 Partes del Acuerdo de Nauru. Acerca del PNA. Disponible en: <https://www.pnatuna.com/index.php/content/about-pna>

108 Las Partes del Acuerdo de Nauru. El sistema de limitación de días de pesca de la PNA. Disponible en: <https://www.pnatuna.com/index.php/content/pna-vessel-day-scheme>.

109 EJF, Oceana, The Pew Charitable Trusts y WWF. (2016). Improving performance in the fight against illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing. Disponible en: http://www.iuwatch.eu/wp-content/uploads/2015/06/3rdCountryCardingGuidelinesReport_FINAL.LOW_.pdf

110 ibidem.

Número de buques en las listas INDNR

Según la base de datos de buques INDNR de TMT, no hay ningún buque con pabellón de las Islas Salomón en las listas INDNR de las ORP.¹¹¹ La UE señala que “no se han registrado casos anteriores de buques con pabellón de las Islas Salomón que nos permitan llevar a cabo un análisis del cumplimiento de las Islas Salomón con respecto a las actividades de pesca INDNR recurrentes (con arreglo al Artículo 31(4)(a) del Reglamento INDNR)”.¹¹²

Identificación por parte de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica de EE.UU. (NOAA) por sospecha de pesca INDNR

Las Islas Salomón no han sido identificadas por la NOAA por sospecha de pesca INDNR.

Resumen

Como queda demostrado en este estudio monográfico, las Islas Salomón han mejorado su enfoque para abordar la pesca INDNR. Los cambios más significativos giran en torno a las actualizaciones de políticas (es decir, una nueva redacción de la Ley de Pesca y los reglamentos afines), la captura y el registro de datos. Estos cambios fueron impulsados tanto por el gobierno de las Islas Salomón, en respuesta a la imposición de la tarjeta, como desde la colaboración con otras agencias (en particular, la FFA). El proyecto de ley de pesca y los planes de gestión del atún que se publicaron tras la imposición de la tarjeta han dado lugar a un incremento de la plantilla en el ámbito de la gestión pesquera, fortaleciendo la capacidad interna del país para hacer frente a la actividad INDNR.

¹¹¹ Trygg Mat Tracking. Lista Combinada de Buques INDNR. Disponible en: <https://iuu-vessels.org/>

¹¹² Decisión de la Comisión, de 12 de noviembre de 2014, por la que se cursa una notificación a los terceros países que la Comisión estima susceptibles de ser considerados terceros países no cooperantes conforme al Reglamento (CE) n° 1005/2008 del Consejo por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Disponible en: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?from=EN&uri=CELEX:32014D1213\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?from=EN&uri=CELEX:32014D1213(01))



ESTUDIO MONOGRÁFICO

Tailandia

© Klaus Torsten Klaeden | Pixabay

La industria pesquera de Tailandia se ha visto afectada por la pesca INDNR y los abusos a los derechos humanos, incluido el abuso físico y verbal de la tripulación.¹¹³ Como resultado de éstas y otras supuestas deficiencias en materia de gobernanza, la UE advirtió a Tailandia en abril de 2015 de la posibilidad de ser identificado como un país no cooperante con arreglo al Reglamento, y se le impuso una tarjeta amarilla. La lista de deficiencias facilitada por la UE fue extensa e incluía casos de buques tailandeses que faenaban sin licencia válida y la presentación de información errónea para obtener la certificación de captura. Además, las autoridades tailandesas “no tienen base jurídica para inspeccionar, sancionar o denegar el acceso de buques de terceros países a los puertos tailandeses”.¹¹⁴

A Tailandia se le retiró la tarjeta amarilla en enero de 2019. Al explicar los motivos de la retirada de la tarjeta, la UE señaló que Tailandia había adoptado una serie de medidas positivas, incluidas, entre otras, una revisión exhaustiva de su marco jurídico relativo a la pesca, el fortalecimiento de sus herramientas de SCV y la mejora de los procedimientos administrativos.¹¹⁵

113 Human Rights Watch. (2018). Hidden chains: rights abuses and forced labor in Thailand's fishing industry. Disponible en: <https://www.hrw.org/report/2018/01/23/hidden-chains/rights-abuses-and-forced-labor-thailands-fishing-industry>

114 La lista completa de motivos para imponer la tarjeta amarilla a Tailandia está disponible en: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015D0429\(02\)&from=ES](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015D0429(02)&from=ES)

115 La lista completa de motivos para retirar la tarjeta amarilla a Tailandia está disponible en: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/memo_19_201

Mejoras en la gobernanza pesquera

Legislación y reglamentos

Cambios en los marcos institucional y legal

Tailandia ha llevado a cabo numerosas mejoras de su marco reglamentario desde la imposición de la tarjeta inicial. Incluye, entre otras, una reforma exhaustiva del marco jurídico en materia de pesca. Cabe destacar, entre otros, la promulgación de la nueva Ley de Pesca de Tailandia y la ordenanza real en materia de pesca de 2015 (y su enmienda correspondiente en 2017). De alcance integral, ofrece un marco jurídico que se centra sobre todo en la disuasión y la prevención de la pesca INDNR, pero también en la gestión y conservación de los recursos marinos. Esta legislación abarca, entre otros, el registro de buques pesqueros, el sistema de licencias de pesca, sistemas de localización de buques, la inspección de buques, la inspección de la tripulación, la inspección de capturas, el sistema de trazabilidad, así como multas elevadas y sanciones disuasivas. Además, Tailandia estableció también un Comité Nacional de Política Pesquera para elaborar las políticas pesqueras y supervisar la gestión pesquera con el fin de impulsar el desarrollo de la pesca en aguas tailandesas, la pesca fuera de las aguas tailandesas, la acuicultura y las industrias pesqueras para, en última instancia, decidir acerca de su autorización. El programa de gestión pesquera se centra principalmente en las pesquerías comerciales que operan más allá de la zona marítima costera.

Estos cambios fueron significativos dado el contexto descrito anteriormente. En 2015, el entonces comisario de Medio Ambiente, Asuntos Marinos y Pesca de la UE afirmó que “no existen controles ni se está realizando ningún esfuerzo y la pesca ilegal está casi totalmente permitida”.¹¹⁶ Un informante clave resumió esta sensación de falta de control y observancia al afirmar que “no había muchas normas que pudieran infringirse”, y otro equiparó dicho cambio a “un giro de 180 grados en la política pesquera tailandesa respecto de la pesca extractiva, pasando de una pesca de libre acceso moderadamente regulada a una pesca de libre acceso estrictamente regulada”.

En 2017, Tailandia implantó un sistema de trazabilidad electrónica que surgió de este nuevo marco jurídico. El sistema genera certificados de captura electrónicos para exportadores. Se dispone de pocos datos públicos sobre el número de certificados de captura emitidos. Sin embargo, en su análisis de 2019 del sistema de trazabilidad electrónica de Tailandia, la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID, por sus siglas en inglés) subrayó su éxito notable: “El DOF [ministerio de pesca] ha desarrollado un sistema de trazabilidad electrónica que puede almacenar KDE [elementos de datos claves] completos, precisos y consistentes en base a importantes CTE [eventos críticos de trazabilidad] del proceso de trazabilidad de productos marinos de Tailandia. Los CTE son eventos registrados de la cadena de suministro que permiten el seguimiento y rastreo efectivo de los productos en toda la cadena de suministro. Los KDE son los datos que describen o definen cada evento e informan sobre “quién, qué, cuándo, dónde, por qué y cómo” de la cadena de suministro de productos pesqueros. Ambos deben ser recogidos correctamente (de manera precisa, verificable, segura y oportuna) dentro del sistema eCDT [sistema electrónico de documentación y trazabilidad de las capturas] para garantizar la trazabilidad”.¹¹⁷

Participación en acuerdos e iniciativas internacionales pertinentes

El indicador 14.6.1 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) mide “el avance a escala nacional del grado de aplicación de instrumentos internacionales cuyo objetivo es combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”.¹¹⁸ En 2020, Tailandia obtuvo una puntuación de 5/5 en este indicador,¹¹⁹ lo que equivale a una “aplicación muy alta de los instrumentos aplicables para combatir la pesca INDNR”.¹²⁰

116 The Guardian. (2015). EU threatens Thailand with trade ban over illegal fishing. Disponible en: <https://www.theguardian.com/environment/2015/apr/21/eu-threatens-thailand-with-trade-ban-over-illegal-fishing>

117 USAID. (2019). Thailand CDT Gap Analysis. Disponible en: https://www.seafdec-oceanspartnership.org/wp-content/uploads/USAID-Oceans_Thailand-CDT-Gap-Analysis_June-2019_final.pdf

118 UNSTATS. (2020). Indicador 14.6.1: El avance a escala nacional del grado de aplicación de instrumentos internacionales cuyo objetivo es combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

119 UNSTATS. (2020). Indicador 14.6.1: El avance a escala nacional del grado de aplicación de instrumentos internacionales cuyo objetivo es combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Disponible en: <http://www.fao.org/sustainable-development-goals/indicators/1461/es/>

120 Grupo del Banco Mundial. (2021) SDG Metadata Translation Project: Indicador: 14.6.1. Disponible en: <https://worldbank.github.io/sdg-metadata/metadata/es/14-6-1/>

Desde su participación en el procedimiento de tarjetas, Tailandia ha sido partícipe de los siguientes acuerdos e iniciativas internacionales pertinentes (fecha entre paréntesis):

- El Plan de Acción Internacional sobre la Pesca INDNR de la FAO (2001), que culminaría con el establecimiento de un Plan de Acción Nacional sobre la Pesca INDNR (2015).¹²¹
- PSMA (2016).
- Acuerdo de la ONU sobre poblaciones de peces (ANUPP) (2017).
- Registro Mundial de Buques Pesqueros, Buques Frigoríficos de Transporte y Buques de Abastecimiento (último registro de buque actualizado el 05/02/21).¹²²

Cumplimiento y observancia

Compromiso y cumplimiento con las ORP

En lo que respecta al compromiso con las ORP pertinentes, Tailandia ha sido miembro de la CAOI desde 1997.¹²³ En 2017, suscribió el Acuerdo de Pesca para el Océano Índico Meridional (SIOFA, por sus siglas en inglés).¹²⁴ El país también es un colaborador no miembro de la CPPOC.¹²⁵

En 2018, Tailandia obtuvo una puntuación baja en el índice de pesca INDNR con respecto al cumplimiento de las obligaciones con las ORP. Esto indica que Tailandia podría haber introducido mejoras adicionales en los años anteriores para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones estatales en materia de pesca INDNR (habiendo obtenido una puntuación de 4, lo que significa que aparece en varios informes de cumplimiento de las ORP, en las categoría de notificación o medidas de gestión y conservación, por no cumplir con sus obligaciones de Estado de abanderamiento con la ORP).¹²⁶ Tailandia obtiene una mejor puntuación en el cumplimiento de sus obligaciones como Estado rector del puerto con la ORP (1, la puntuación más alta posible, lo que significa que no figura en la lista de incumplidores).

Sin embargo, los datos más recientes apuntan a cambios positivos en el cumplimiento. Los informes de cumplimiento de la CAOI facilita información sobre la medida en que sus miembros cumplen con las siguientes categorías (tanto en puntualidad como en contenido): obligaciones de ejecución, estándares de gestión, informes sobre buques, sistema de seguimiento de buques, obligación de presentar datos estadísticos, aplicación de medidas de mitigación y captura incidental de especies no CAOI, buques INDNR, transbordos, observadores, programa de documentos estadísticos, inspección portuaria y mercado. El sistema de codificación que utilizan es el siguiente: Cumple; Cumple parcialmente; No cumple; Tarde (puntualidad únicamente); y No aplicable. En 2013, Tailandia tenía un grado de cumplimiento del 31% y 40% respecto de la puntualidad y el contenido, respectivamente. Para el 2020, el país había logrado un 98% y 92% respectivamente, lo que representa una mejora significativa entre el periodo anterior y posterior a la imposición de la tarjeta.

Actuaciones coercitivas

A julio de 2018, Tailandia identificó y sancionó a 1.098 buques comerciales sin licencia de pesca.¹²⁷ Entre ellos figuran algunos buques notorios que se cree que se dedican a la pesca INDNR y que han sido debidamente investigados, sancionados y, en algunos casos, destruidos.

¹²¹ Gobierno de Tailandia. (2015). Thailand National Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing (Thailand NPOA-IUU) 2015-2019. Disponible en: https://www.iotc.org/sites/default/files/documents/2015/10/IOTC-2015-WPDCS11-INF05_-_Thailand_NPOA_IUU.pdf

¹²² Tailandia ha suscrito únicamente el componente relativo a los datos de los buques.

¹²³ CAOI. Estructura del Comité – Partes Contratantes de la Comisión (Miembros). Disponible en: <https://www.iotc.org/about-iotc/structure-commission>

¹²⁴ Acuerdo de Pesca del Océano Índico Meridional (SIOFA). Disponible en: <https://www.apsoi.org>

¹²⁵ Comisión de Pesquerías del Pacífico Occidental y Central (CPPOC). Acerca de la CPPOC. Disponible en: <https://www.wcpfc.int/about-wcpfc>

¹²⁶ Índice de pesca INDNR. Perfil de país: Tailandia. Disponible en: <https://www.iuufishingindex.net/reports/iuu-fishing-index-country-profile-2021-thailand.pdf>

¹²⁷ Euractiv. (2018). Thailand confident to ban illegal fishing, forced labour by end of year, says ambassador.

Disponible en: <https://www.euractiv.com/section/agriculture-food/news/thailand-confident-to-ban-illegal-fishing-forced-labor-by-end-of-year-says-ambassador/>

Número y valor de las sanciones

Este estudio no pudo obtener un conjunto de datos definitivo de las sanciones impuestas antes y después de la imposición de la tarjeta. Sin embargo, la información disponible apunta a que las sanciones aumentaron sustancialmente. Entre otros, figura la declaración del Ministerio de Pesca de Tailandia señalando que han tramitado más de 4.200 casos de pesca INDNR desde 2015, y que, en 2018, se impusieron más de 3 millones de euros en multas por infracciones cometidas por la flota de ultramar.¹²⁸ Las infracciones relativas al diario de a bordo son una muestra concreta del tipo de sanciones que se han impuesto. De hecho, un pesquero fue multado con más de 13.000 EUR.¹²⁹

Cambios en el seguimiento, control y vigilancia

La transformación de la política pesquera y del marco jurídico ha llevado a la proliferación considerable de herramientas de Seguimiento, Control y Vigilancia. Entre las mejoras están:

- La introducción de controles en los puertos de entrada y salida (PIPO).
- Inspecciones en alta mar y en el puerto.
- Vigilancia aérea.
- Inspección de las condiciones laborales.
- Vigilancia remota por el centro de seguimiento de pesca (CSP) utilizando bases de datos y sistemas informáticos modernizados.
- La creación de 30 centros Puerto de Entrada/Puerto de Salida (PIPO, por sus siglas en inglés) y 19 puntos de inspección avanzados para inspeccionar las flotas pesqueras tailandesas antes y después de la actividad pesquera.
- Sistemas de localización de buques obligatorios para su flota comercial (buques mayores de 30 toneladas brutas). Estas herramientas constituyen la base para una mejor observancia de la legislación en materia de pesca INDNR.
- Medidas de SCV para la pesca en ultramar utilizando sistemas electrónicos de notificación (cuaderno diario electrónico).
- Televigilancia para registrar las actividades pesqueras y de transbordo.
- Sensores de rotación del tambor para controlar el uso de las artes.
- Sensores de escotilla para controlar el nivel de llenado de las bodegas del buque.
- Se ha iniciado el proceso de establecimiento de la red de la ASEAN para combatir la pesca INDNR (AN-IUU, por sus siglas en inglés), con el fin de fomentar la cooperación en materia de SCV entre los Estados miembros de la ASEAN para luchar contra los buques INDNR en la región y lograr el enjuiciamiento de los mismos.

Con el fin de llevar a cabo esta reforma drástica de la política, se realizó una reestructuración significativa de los departamentos gubernamentales, asignando mayores recursos a aquellos que se consideraron que serían más efectivos. Se ha observado un aumento en la formación (con la ayuda de la Unión Europea), lo que ha supuesto una mayor capacidad para hacer cumplir la ley.

128 Ministerio de Pesca de Tailandia. (2020). Thailand's success in Combating IUU fishing. Disponible en: https://www4.fisheries.go.th/dof_en/view_message/232

129 Amfori. (2018). Progress in the Thai Fisheries Sector. Disponible en: <https://www.amfori.org/news/progress-thai-fisheries-sector>

- A julio de 2018, y en base a un enfoque de trabajo multidisciplinar, se desplegaron 13 funcionarios policiales a tiempo completo para apoyar la puesta en marcha inicial del nuevo Centro de Seguimiento de Pesca.
- Actualmente hay más de 4.000 funcionarios policiales trabajando en SCV, lo que pone de manifiesto su compromiso creciente para “ayudar a detectar, desalentar y detener la pesca INDNR”.¹³⁰
- En el marco del Plan de gestión de pesquerías marinas, se estableció un programa nacional de observadores a bordo. El Ministerio de Pesca formó a 20 observadores en septiembre de 2015, a los que siguieron 30 más en abril de 2016 y otros 30 en agosto-septiembre de 2017. En julio de 2016 se realizó el primer despliegue de observadores a bordo de buques tailandeses en alta mar.

Prevalencia

Número de buques con pabellón nacional

Según la División de Ordenación de Flotas y Pesca, la flota de buques comerciales de Tailandia disminuyó de 25.002 en 2015¹³¹ a 10.376 en 2020.

Número de buques en las listas INDNR

De acuerdo con la base de datos de buques INDNR de TMT, Tailandia no tenía ningún buque en ninguna lista de buques de las ORP cuando se le impuso inicialmente la tarjeta, y no se ha registrado ningún buque desde entonces.

Identificación por parte de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica de EE.UU. (NOAA) por sospecha de pesca INDNR

Tailandia no ha sido identificada por la NOAA por sospecha de pesca INDNR.

Resumen

Desde que se le impusiera la tarjeta amarilla en 2015, Tailandia ha emprendido una transformación significativa en relación con la manera en que aborda la gobernanza pesquera. En los años siguientes, se produjeron mejoras notables en la legislación y los reglamentos pesqueros. Los indicadores, tales como cumplimiento y número/valor de las sanciones de las ORP, apuntan a una mejora significativa en el cumplimiento y observancia de la ley. En cuanto a la prevalencia, la reducción del número de buques puede conllevar una disminución de la pesca INDNR. Los otros indicadores de prevalencia mostraron poca o ninguna variación, sin embargo, esto se debió a que no era posible (por ejemplo, la inclusión en las listas de buques INDNR, ya que ningún barco tailandés figuraba en la lista antes de la imposición de la tarjeta).

¹³⁰ Politico. (2018). Thailand's fight to eliminate illegal activity and promote human rights in the fishing industry. Disponible en: <https://www.politico.eu/sponsored-content/thailands-fight-to-eliminate-illegal-activity-and-promote-human-rights-in-the-fishing-industry/>

¹³¹ Government of Thailand Fishing and Fleet Management Division. (2015). Disponible en: https://www.fisheries.go.th/strategy-stat/themeWeb/books/2558/2/Vessel2558_rev071160.pdf



Análisis

Cambios en la gobernanza pesquera de los países a los que se les impuso una tarjeta

Se han producido cambios demostrables en todos los países analizados tras la imposición de una tarjeta de la UE. Asimismo, se han producido mejoras y los indicadores apuntan a un cambio real y tangible, siendo el sistema de tarjetas de la UE el más efectivo para mejorar los sistemas legislativos de los países no cooperantes. Aunque algunos de estos procesos ya estaban en marcha antes de la imposición de la tarjeta, los datos hacen pensar que, sin excepción, la imposición de la tarjeta catalizó el cambio en los países de los estudios monográficos. Sin embargo, la UE y otras partes interesadas deberían seguir supervisando estrechamente y mantener el diálogo con estos países, habida cuenta de que la lucha contra la pesca INDNR requiere un compromiso a largo plazo, y no se detiene cuando se retira una tarjeta, como pone de manifiesto la tarjeta que Panamá ha recibido nuevamente en diciembre de 2019¹³² y la República de Ghana en junio de 2021.¹³³ Mejorar la transparencia de los diálogos y las misiones que tienen lugar tras la imposición de la tarjeta, incluso poniendo los recursos y la documentación a disposición del público, sería de gran valor para otros actores interesados en esta andadura y en la actuación de los países que habían recibido anteriormente una tarjeta. Además, pondría de manifiesto las aspiraciones de la UE relativas a lograr cambios duraderos a través de sus diálogos bilaterales sobre la pesca INDNR.

Cabe destacar que la primera acción adoptada por los países a los que se les impuso una tarjeta fue realizar cambios legislativos a gran escala en materia de sus pesquerías. Estas reformas transformaron de manera fundamental la forma en que se gobierna y administra la pesca. En todos los países, la reforma legislativa comenzó un año después de la imposición de la tarjeta (ley de pesca en alta mar de Belice (2013); código de pesca marina de Guinea; la ley de pesca y ordenanza real sobre pesca (2015) de Tailandia; y el proyecto de ley de pesca y el plan de ordenación y desarrollo del atún (2014) de las Islas Salomón). Si bien las reformas legislativas no implican necesariamente cambios tangibles sobre el terreno en lo relativo al cumplimiento y observancia de las mismas, estas reformas son sumamente importantes como clara muestra de la intención de los países, y representan una base para abordar la pesca INDNR.

En términos generales, también se lograron mejoras significativas en las capacidades de SCV. Las reformas legislativas hicieron que se asignaran más recursos a las medidas SCV y 'centrar más la mirada en el mar'. Se estableció un centro de seguimiento de pesca en Belice, Guinea y Tailandia. Si bien los datos sobre el número exacto y el valor de las sanciones impuestas por cada país son limitados, los datos disponibles apuntan a un aumento tanto en el número como en el valor de las mismas.

Una divergencia interesante entre los estudios monográficos ha sido la medida en que el cumplimiento de las ORP mejoró. En el caso de Tailandia, al profundizar en el cambio producido dentro de la CAOI, antes y después de su tarjeta amarilla, se ha producido claramente un cambio hacia un cumplimiento mucho mayor de las medidas y las normas de la ORP. Belice logró algunas mejoras con respecto a la documentación de la CAOI y la CICAA, pero no en la misma medida que Tailandia. Por el contrario, Guinea parece haber continuado con un historial accidentado de participación en las ORP (no proporciona sistemáticamente los datos, probablemente por la falta de capacidad interna de vigilancia y registro del país). Las Islas Salomón resultan algo más difíciles de evaluar, dadas las interpretaciones divergentes de las jurisdicciones de la CPPCO existentes entre muchas naciones del Pacífico.

Otra diferencia entre los estudios monográficos consiste en qué medida los países han suscrito los acuerdos internacionales pertinentes o han apoyado iniciativas relevantes tras la imposición de la tarjeta. Si bien sería simplificar demasiado decir que un aumento en el número de acuerdos se correlaciona con el grado de mejora en la lucha contra la pesca INDNR, es interesante observar que países como Tailandia han intentado marcar nuevamente la pauta, participando en acuerdos internacionales, como parte de la transformación de su gobernanza pesquera con el apoyo del sector y las ONG.

132 Comisión Europea. (2019). La Comisión advierte a la República de Panamá de la necesidad de actuar con mayor contundencia para luchar contra la pesca ilegal. Disponible en: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/IP_19_6755

133 Comisión Europea. (2021). Lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada: La Comisión advierte a la República de Ghana con una « tarjeta amarilla » Disponible en: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_21_2745

Es evidente que el compromiso con la UE, a través del procedimiento de tarjetas, ha logrado un aumento de la capacidad interna del país. Se trata tanto en términos de mano de obra (número de personas que trabajan en unidades de gestión y control de pesquerías) como de educación/conocimiento para luchar contra la pesca INDNR. Esta capacidad ha sido impulsada, a menudo, por nuevas tecnologías como sistemas de localización de buques, programas de vigilancia e iniciativas de trazabilidad. En el caso de Belice y Guinea, una mayor concienciación y formación parece haberse traducido en una mayor asertividad respecto de la penalización de las actividades de pesca INDNR con mayores sanciones y una mejor observancia. Por lo tanto, parece que el procedimiento de tarjetas de la UE no solo cataliza el cambio en cuanto a la capacidad interna del país, sino que también faculta a los países para que velen por la gobernanza de sus aguas.

Beneficios sociales, ecológicos y económicos de una mejor gobernanza

Si bien los diálogos sobre pesca INDNR con la UE no lo contemplan explícitamente, las medidas contra la pesca INDNR pueden conllevar unos efectos secundarios positivos, incluido el potencial para mantener o restaurar la salud del ecosistema, además de los beneficios sociales que puedan derivarse (es decir, mayor seguridad alimentaria y medios de subsistencia). Resulta difícil atribuir ciertos cambios al sistema de tarjetas, dado que el procedimiento de tarjetas es relativamente nuevo y pueden transcurrir años, si no décadas, hasta que los cambios sociales, ecológicos y económicos derivados de las decisiones políticas se manifiesten. Sin embargo, se pueden establecer vínculos potenciales entre los resultados del procedimiento de tarjetas y los beneficios sociales, ecológicos y económicos existentes o futuros.

Por ejemplo, cabría deducir que los cambios en la gobernanza pesquera tras la participación en el régimen de tarjetas pueden dar pie a efectos sociales positivos. Se han detectado deficiencias respecto a las condiciones laborales a bordo de los buques pesqueros de varios de los países analizados en estos estudios monográficos, en particular en las flotas industriales más grandes. Por ejemplo, en el pasado, se ha asociado a Tailandia con violaciones sistémicas de los derechos humanos en su flota pesquera, un problema que se considera estrechamente vinculado con la pesca INDNR.¹³⁴ Es lógico suponer que las mejoras introducidas para abordar la pesca INDNR puedan contribuir a mejorar las malas condiciones laborales y otros abusos relacionados con los derechos humanos. Por ejemplo, en aquellos países que ratificaron el PSMA tras la imposición de la tarjeta (como es el caso de Guinea y Tailandia), el aumento de la capacidad para inspeccionar los buques sospechosos de pesca INDNR podría acrecentar la probabilidad de identificar los casos de violación de los derechos humanos a bordo de los buques pesqueros.

Resulta difícil atribuir cualquier cambio de política o gobernanza a algún cambio en la ecología dada la complejidad de la mayoría de los procesos ecológicos, la amplia gama de variables en juego y la posible distancia espacial y temporal entre la causa y el efecto. Sin embargo, en términos generales, existen vínculos contrastados entre las actividades de pesca INDNR y los efectos negativos en la salud del océano y su biodiversidad,¹³⁵ por lo tanto, cualquier intento exitoso de reducir la pesca INDNR debería tener un efecto positivo neto en la salud de los océanos. Además, es probable que, en algunos casos, el régimen de tarjetas se tradujera en una reducción de las presiones pesqueras, en concreto, la disminución rápida de la presión pesquera de Tailandia sobre el océano a nivel mundial y la salida de los buques comunitarios que faenaban en la ZEE de Guinea, lo que podría contribuir a la recuperación de las poblaciones de peces.

Se podrían establecer también vínculos preliminares entre el impacto del régimen de tarjetas y los beneficios económicos que pueden derivarse tanto a escala nacional como local. La pesca INDNR tiene unos altos costes asociados que se dejan sentir a nivel mundial, y privan a las economías locales de puestos de trabajo, ingresos, recaudación fiscal y otros beneficios fiscales.¹³⁶ Esto significa que las medidas exitosas para combatir la pesca INDNR que surjan del procedimiento de tarjetas deben hacer posible la recuperación de estos ingresos perdidos. En base a estos estudios monográficos, podemos observar con más detalle cómo el régimen de tarjetas puede ayudar a los países a generar recursos financieros, por ejemplo, las sanciones de mayor cuantía en Guinea y la introducción del sistema de limitación de días de pesca (VDS) en las Islas Salomón. Además, en el caso de

134 Greenpeace Internacional. (2016). Turn the tide. Human rights abuses and illegal fishing in Thailand's overseas fishing industry. Disponible en: <https://storage.googleapis.com/planet4-southeastasia-stateless/2019/04/a99d5300-a99d5300-turn-the-tide.pdf>

135 EJF, Oceana, The Nature Conservancy, The Pew Charitable Trusts y WWF. Illegal, Unreported and Unregulated Fishing and the European Green Deal. Advancing the EU Biodiversity Strategy for 2030. Disponible en: <http://www.iuuwatch.eu/wp-content/uploads/2020/09/EU-IUU-Coalition-Biodiversity-Policy-Brief-final.pdf>

136 Sumaila, U.R et al. (2020). Illicit trade in marine fish catch and its effects on ecosystems and people worldwide. *Science Advances*. 6 (9).

las Islas Salomón, los cambios producidos que podrían ser atribuidos, al menos en parte, al compromiso con la UE, han dado lugar a la creación de empleo, duplicando el número de funcionarios en el ámbito de la pesca. Asimismo, actualmente hay más de 4.000 funcionarios trabajando en SCV en Tailandia.

A nivel local, los pescadores artesanales (sobre todo de los países en desarrollo) ven su acceso a los recursos pesqueros cada vez más limitados, tanto en términos de calidad como de cantidad. Esto se debe en gran parte a la sobrepesca, la pesca INDNR y los desequilibrios de poder.¹³⁷ Al reducir la prevalencia de la pesca INDNR, el acceso a los recursos pesqueros debería aumentar, con los consiguientes beneficios económicos para los pescadores y las comunidades pesqueras en general. Debido igualmente a las presiones de la pesca INDNR y la sobrepesca, algunas comunidades se ven obligadas a comprar pescado capturado industrialmente a precios inflados.¹³⁸ Esto comporta una carga financiera adicional para las comunidades que, en muchos casos, ya se enfrentan a altos índices de pobreza y marginación.

Impacto del régimen de tarjetas de la UE

Este informe se ha basado en estudios monográficos anteriores para demostrar que el régimen de tarjetas de la UE y los diálogos bilaterales asociados han tenido efectos positivos sobre una serie de medidas de gobernanza en materia de pesca en los países a los que se les impuso una tarjeta, concretamente, mejoras en los marcos institucional y jurídico y el fortalecimiento de la capacidad de SCV. Al evaluar las reformas en los países analizados en los estudios monográficos, y explorar en qué medida estos cambios son atribuibles a la UE, se identificaron algunas fortalezas notables del régimen de tarjetas:

- Impacto en la reputación: Dado su reconocimiento en el mundo de la pesca y actor respetado en la escena internacional, la participación en un diálogo formal con la UE se considera perjudicial para la reputación de una nación. En los casos de Belice y Tailandia, en particular, las entrevistas con los funcionarios públicos realizadas por los informantes clave indican que el impacto en la reputación era más importante que las ramificaciones económicas de la imposición de la tarjeta.
- El régimen de tarjetas coloca la pesca INDNR en el primer plano del discurso público, presionando para que se intervenga tanto a nivel nacional como internacional, actuando potencialmente como un catalizador para el cambio. Esto sirve para empoderar a las ONG y a los activistas nacionales, y alentar a las voces progresistas en el gobierno a reasignar los recursos. La puesta en valor de la pesca INDNR en el discurso nacional también podría contribuir a que las autoridades sean más conscientes y receptivas a los desafíos sectoriales más desagregados, por ejemplo, la seguridad de los buques pesqueros y la ratificación de los instrumentos pertinentes. Esto fue particularmente cierto en el caso de Tailandia, y también para Belice y Guinea al firmar la Declaración de Torremolinos, que indica la intención de ratificar el Acuerdo de Ciudad del Cabo de la OMI sobre los estándares relacionados con los buques pesqueros y la seguridad de tripulaciones.
- El mensaje del régimen de tarjetas es sencillo: Una tarjeta amarilla es una amenaza de denegación de acceso al mercado, y una tarjeta roja es la denegación de este acceso propiamente dicha. Incluso si las ramificaciones económicas no son demasiado perjudiciales en algunos casos, dadas las exportaciones limitadas a la UE o la ausencia de buques de la UE que pagan por faenar en sus aguas, la claridad de las tarjetas ha obligado a los cuatro países analizados en los estudios monográficos a tomar medidas.
- El fomento de capacidades constituye una pieza fundamental en los diálogos formales con la UE. La asistencia técnica y el camino hacia un compromiso bilateral formal está implícito en este proceso. Es más probable que la combinación de fomento de capacidades y diálogo en todas las fases del procedimiento de tarjetas se traduzca en cambios reales y duraderos en la gobernanza pesquera y, en última instancia, intensifique los esfuerzos nacionales, regionales y mundiales para poner fin a la pesca INDNR.

137 Fabinyi, M., Dressler, W. and Pido, M. (2019). Access to fisheries in the maritime frontier of Palawan Province, Philippines. *Singapore Journal of Tropical Geography*. 40 (1). 92-110.

138 Nolan, C. (2019). Power and access issues in Ghana's coastal fisheries: A political ecology of a closing commodity frontier. *Marine Policy*. 108 (103621).



PROPERTY OF

Recomendaciones

- **La Comisión Europea debe mantener el régimen de tarjetas para promover una mejor gobernanza pesquera mundial.**

Para hacerlo, la Comisión Europea debe garantizar que los equipos pertinentes cuentan con los recursos y la financiación adecuados.

- **La UE debe trabajar a nivel internacional para explorar la posibilidad de expandir el régimen de tarjetas, o mecanismos similares basados en el comercio, para que sea adoptado por otros Estados de comercialización con el fin de multiplicar el efecto de las posibles medidas comerciales.**

Aunque el régimen de tarjetas de la UE ha demostrado su eficacia para mejorar la gobernanza pesquera en terceros países, existe el riesgo de que el pescado potencialmente capturado a través de pesca INDNR se desvíe a mercados alternativos. Los posibles beneficios que podrían derivarse de la expansión y armonización de las medidas contra la pesca INDNR con base comercial han sido reconocidos en otros medios, incluidos en estudios académicos sobre el Reglamento INDNR de la UE,¹³⁹ los regímenes de tarjetas,¹⁴⁰ y las medidas comerciales contra la pesca INDNR en general.¹⁴¹ Como tal, la UE debería colaborar con otros Estados de comercialización claves para explorar la implantación potencial de medidas similares con base comercial para poner fin a la pesca INDNR.

- **El compromiso y la asistencia de la UE con los países durante el procedimiento de tarjetas es un activo que debe fortalecerse aún más. Si bien las medidas con base comercial pueden ser un medio eficaz para mejorar la gobernanza pesquera, el éxito del régimen de tarjetas y los esfuerzos para acabar con la pesca INDNR depende fundamentalmente del diálogo, el desarrollo de capacidades y el apoyo técnico ofrecido por la UE.**

Estos aspectos no solo aumentan la probabilidad de que se produzca un cambio positivo, sino también que se mantengan en el tiempo. Sin embargo, de cara al futuro, la UE debería profundizar aún más su asistencia técnica a los países en desarrollo a fin de asegurar que tengan las habilidades y la tecnología necesarias para administrar su sector pesquero y abordar las inquietudes planteadas por la UE.

- **El procedimiento para identificar a los países que deberán ser objeto de evaluación y diálogos sobre pesca INDNR debe ser lo más transparente posible sin comprometer los diálogos.**

Cuando se introdujo el régimen de tarjetas, una queja común del sector y de los países a los que se les impuso una tarjeta era la falta de transparencia en el proceso comunitario de selección de los países objeto del diálogo sobre pesca INDNR, y la evolución de dichos diálogos. Actualmente, la UE facilita actualizaciones periódicas sobre el régimen de tarjetas al sector y a las ONG a través de los Consejos Consultivos, en particular el Consejo Consultivo de la Flota de Larga Distancia y el Consejo Consultivo del Mercado. Este proceso contribuye positivamente a orientar los esfuerzos del sector y de la sociedad civil para involucrar a los terceros países y fomentar las reformas apropiadas. Este proceso es importante para garantizar la transparencia del procedimiento y debe mantenerse.

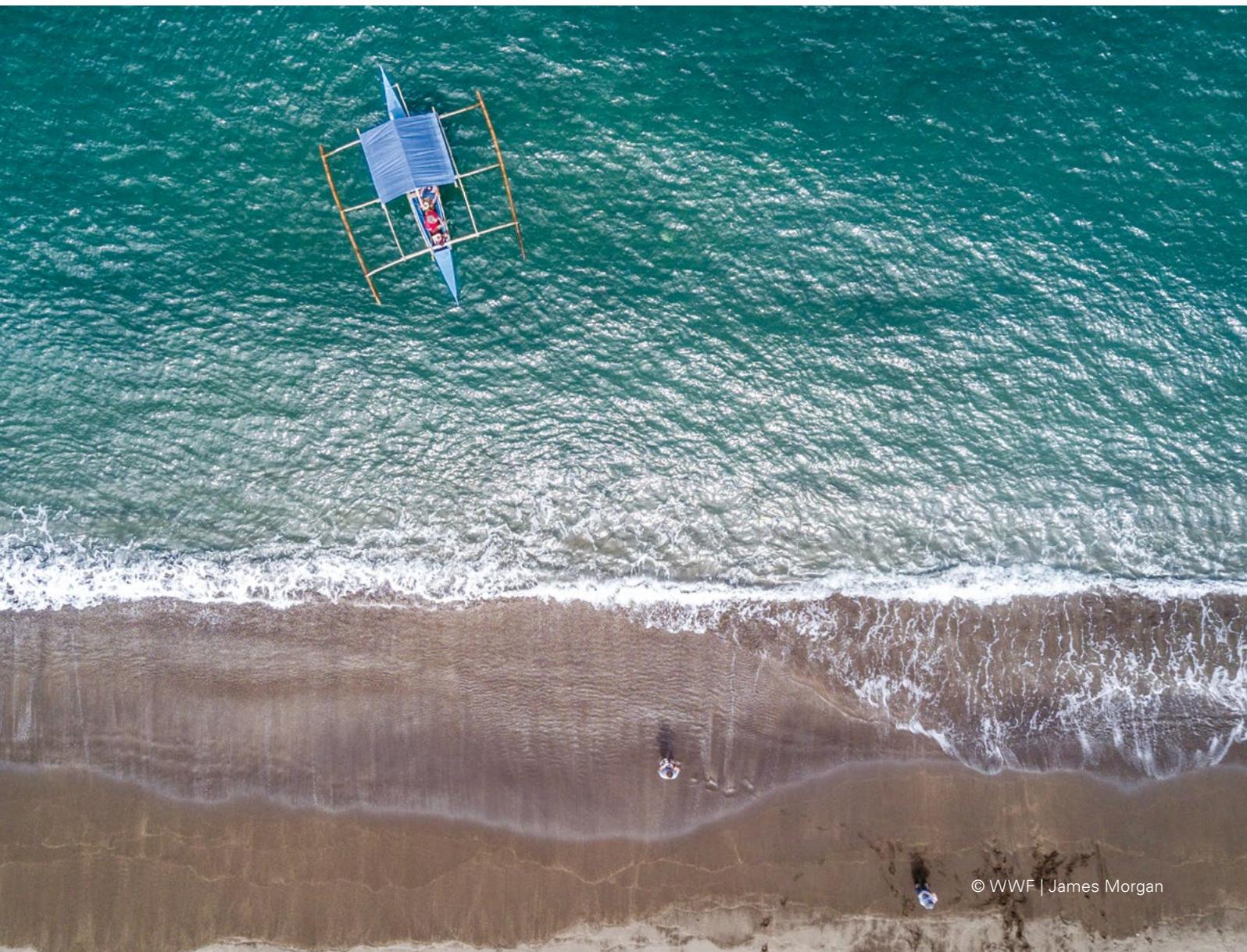
139 Leroy, A., Galletti, F. and Chaboud, C. (2016). The EU restrictive trade measures against IUU fishing. *Marine Policy*, 64. 82-90.

140 Sumaila, U.R. (2019). A Carding System as an Approach to Increasing the Economic Risk of Engaging in IUU Fishing?. *Frontiers in Marine Science*. 6 (34), 1-9.

141 Consultar: Garcia, S., Barclay, K. and Nicholls, R. (2021). Can anti-illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing trade measures spread internationally? Case study of Australia. *Ocean and Coastal Management*. 202 (105494) and He, J. (2018). From country-of-origin labelling (COOL) to seafood import monitoring program (SIMP): How far can seafood traceability rules go? *Marine Policy*. (96). 163-174.

- **La UE debe utilizar todas las vías disponibles, incluidas las que no son parte del procedimiento de tarjetas, para alentar a los terceros países a adoptar medidas destinadas a aumentar la transparencia en el sector pesquero.fishing sector.**

En su informe más reciente¹⁴² al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del Reglamento INDNR de la UE, la Comisión Europea señala deficiencias en los sistemas de gobernanza pesquera de terceros países que plantean desafíos notables para la aplicación del Reglamento INDNR de la UE.¹⁴³ Entre ellas figuran la lenta ratificación del PSMA, la falta de información pública sobre las flotas de otros países, la transparencia sobre los beneficiarios reales en las ORP, así como el uso de pabellones de conveniencia en el sector pesquero. La UE debe utilizar todos los medios disponibles, tales como la participación en las ORP y los acuerdos de asociación de pesca sostenible, para alentar a los Estados de abanderamiento, rectores de puerto, costeros y de comercialización a adoptar medidas destinadas a aumentar la transparencia en el sector pesquero, incluidas las identidades, actividades, capturas y propietarios de los buques pesqueros. La coalición INDNR de la UE ha elaborado 30 criterios de buena gobernanza¹⁴⁴ para ofrecer orientación sobre tales medidas. Es importante, como parte de todo el proceso, que la propia UE aplique íntegramente sus propios compromisos de transparencia relativas a su flota pesquera y sus aguas.



142 Comisión Europea. (2020), Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del Reglamento (CE) n° 1005/2008 del Consejo por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) (el Reglamento INDNR). Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2020:0772:FIN:ES:PDF>

143 Comisión Europea. (2020), Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del Reglamento (CE) n° 1005/2008 del Consejo por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) (el Reglamento INDNR). Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2020:0772:FIN:ES:PDF>

144 http://www.iuuwatch.eu/wp-content/uploads/2019/10/Transparency-good-governance-criteria_EU-IUU-Coalition.pdf

Anexos

Anexo 1: Lista de fuentes de datos utilizadas para la investigación

Fuente de datos
Registro mundial de buques pesqueros, buques frigoríficos de transporte y buques de abastecimiento de la FAO
Acuerdo de cumplimiento de la FAO
Estadísticas de pesca y acuicultura de la FAO
Registro mundial de buques pesqueros, buques frigoríficos de transporte y buques de abastecimiento de la FAO
FAO NFIS 2020
Acuerdo de medidas del Estado rector del puerto de la FAO
Índice de pesca INDNR de la Iniciativa Global
Documentación de los gobiernos de los países analizados en los estudios monográficos
Declaración de Torremolinos de la OMI de 2019
Convenio de la OIT sobre el trabajo en la pesca, 2007 (nº. 188)
Entrevistas a informantes clave
Fuentes de medios de comunicación
Publicaciones de ONG
Informes de la NOAA
Documentación de las ORP (informes de cumplimiento, informes de reuniones)
Base de datos de buques INDNR de Trygg Mat Tracking
Acuerdo de la ONU sobre poblaciones de peces
Datos del Banco Mundial

Anexo 2: Marco analítico para estudiar los efectos sobre los resultados relacionados con la pesca INDNR

Categoría	Subcategoría	Justificación para indicar un cambio positivo
Legislación y reglamentos	Cambios en los marcos institucional y jurídico	Cambios en los marcos institucional y jurídico que reflejan una mayor interés en abordar la pesca INDNR y proporcionan los fundamentos sobre los que los países puedan responsabilizar a los agentes económicos INDNR, y asumir ellos mismos la responsabilidad ante terceros en caso de que dejarán de aplicarlas de manera efectiva.
	Participación en acuerdos e iniciativas internacionales pertinentes	Al participar en acuerdos e iniciativas internacionales orientadas a mejorar la gobernanza pesquera y abordar la pesca INDNR, los Estados están obligados a aplicar las mejores prácticas internacionales y, de no hacerlo, deben rendir cuentas.
Cumplimiento y ejecución	Compromiso y cumplimiento con las organizaciones regionales de pesca (ORP)	Las ORP desempeñan un papel vital en la gestión de las poblaciones de peces y de los buques pesqueros en zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional. Las pruebas de cumplimiento con las medidas de gestión y conservación de las ORP son indicativas de una buena gobernanza pesquera.
	Actuaciones coercitivas	El aumento de actuaciones coercitivas (es decir, el número de veces que las autoridades nacionales suben a bordo de un buque) puede indicar un enfoque cada vez más proactivo para combatir la pesca INDNR en el mar. La misma lógica es válida para una mayor detección de infracciones durante las inspecciones en puerto, por ejemplo.
	Número y valor de las sanciones	Un aumento tanto en la frecuencia como en la cuantía de las sanciones impuestas por un Estado puede indicar un enfoque cada vez más proactivo para combatir la pesca INDNR en el mar, y un reconocimiento de la necesidad de aplicar medidas punitivas severas para reducir el incentivo económico de las actividades de pesca INDNR.
	Cambios en SCV	Los cambios en SCV (tales como aumentar la dotación de personal o invertir en infraestructura orientada a mejorar las capacidades de SCV) reflejan una capacidad cada vez mayor de los Estados para combatir la pesca INDNR dentro de su flota, sus aguas y sus puertos.

Categoría	Subcategoría	Justificación para indicar un cambio positivo
Prevalencia	Número de buques con pabellón nacional	Una reducción del número de buques en la flota con pabellón nacional puede indicar que los Estados del pabellón están siendo más selectivos con respecto a qué buques permiten enarbolar su pabellón, o que un pabellón en particular es menos apetecible para los buques que buscan faenar en un entorno reglamentario menos estricto.
	Número de buques en las listas INDNR	Una disminución del número de buques incluidos en las listas de buques INDNR puede indicar que una flota cumple con las medidas de gestión y conservación pertinentes y se dan menos casos de pesca IUU.
	Identificación por parte de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica de EE.UU. (NOAA) por sospecha de pesca INDNR	La Ley de Protección de la Moratoria de los EE.UU. exige que el Ministro de Comercio informe cada dos años al Congreso de los EE. UU. sobre los países que se considera que han participado en la pesca INDNR (así como la captura incidental de especies protegidas y la captura de tiburones en alta mar). ¹⁴⁵ Tales responsabilidades han sido delegadas a la NOAA. La definición de pesca ilegal en este contexto difiere ligeramente, ya que está relacionada más específicamente con acciones que socavan los intereses de los EE.UU., con arreglo a los acuerdos internacionales de gestión pesquera de los que forma parte los EE.UU., a diferencia de cualquier forma de pesca INDNR. ¹⁴⁶ No obstante, la inclusión en esta lista puede indicar que el país tiene relación con la pesca INDNR si sus buques faenan en las mismas ORP de las que Estados Unidos es miembro.

¹⁴⁵ US Federal Register. (2018), Identification of Nations Engaged in Illegal, Unreported, or Unregulated Fishing, Bycatch, or Shark Fishing. Disponible en: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2018-05-22/pdf/2018-10859.pdf>

¹⁴⁶ Poseidon Aquatic Resource Management y la Iniciativa Global contra la Delincuencia Organizada Transnacional. Methodology for IUU Fishing Index. Disponible en: <http://iuufishingindex.net/methodology>.



EU IUU FISHING COALITION

IUUwatch.eu