

# Un negocio de riesgo:

## Cómo pueden las empresas evitar apoyar la pesca ilegal, no documentada y no reglamentada



© OCEANA / Juan Cuetos

**Directrices para que las empresas que hacen negocios con buques de pesca, de transporte refrigerado o barcos de aprovisionamiento, puedan identificar a los buques o empresas asociadas con la pesca ilegal, no documentada y no reglamentada (INDNR) y evitar hacer negocios con ellas.**

La pesca INDNR constituye una de las mayores amenazas a la pesca sostenible y a la salud del océano. La frágil gobernanza de la pesca internacional convierte a la pesca INDNR en un problema difícil de abordar, haciendo que el apoyo del sector privado sea crucial. Cualquier empresa que preste servicios al sector pesquero puede jugar un importante papel en la lucha contra este problema. Los operadores implicados en la pesca ilegal dependen, al igual que los operadores legítimos, de servicios de reparación y mantenimiento de buques, de aprovisionamiento de combustible, apoyo logístico, de tripulaciones, comunicaciones vía satélite, servicios de clasificación y conformidad o de gestión de riesgo y cumplimiento. Al prestar servicio a buques implicados en la pesca ilegal estas empresas pueden estar exponiéndose, sin saberlo, a múltiples riesgos: desde el incumplimiento de la legislación nacional e internacional, pérdidas económicas o daños reputacionales, hasta verse asociados al crimen, la destrucción medioambiental o las violaciones de los derechos humanos. Las empresas pueden reducir todos estos riesgos limitando la prestación de sus ser-

vicios a operadores legales, con lo que además hacen más complicada la viabilidad económica y las actividades de pesca ilegal de estos operadores ilegales.

Oceana hace un llamamiento a todas las empresas que tienen relaciones comerciales con la industria pesquera global pidiéndoles que apoyen los esfuerzos para reducir y eventualmente erradicar la pesca INDNR. Este documento puede servir como guía para reducir el riesgo de apoyar las actividades de pesca ilegal. Está dirigido a responsables de gestión de riesgo, supervisores, agentes, intermediadores y otros cargos relevantes de las empresas que proporcionan servicios a las embarcaciones de pesca. Integrando las medidas de mitigación de riesgos que presentamos en estas directrices dentro de los procesos de gestión de riesgos ya existentes, las empresas y asociaciones podrán gestionar mejor los riesgos a su reputación, cumplir de forma más adecuada con la normativa, así como jugar un papel crucial para detener la pesca INDNR, garantizando así la sostenibilidad a largo plazo de la gestión pesquera.



### ¿Qué es la pesca INDNR?

La pesca ilegal, no documentada y no reglamentada (INDNR) es un problema sin resolver extendido a nivel internacional. Quienes participan en ella violan o esquivan las normas de gestión de las pesquerías y operan fuera del alcance efectivo del control gubernamental.

La pesca ilegal se lleva a cabo sin autorizaciones o licencias y puede suponer sobrepesca, la captura y conservación de especies no permitidas o de ejemplares por encima o por debajo del límite de tamaño permitido, así como la pesca en zonas acotadas, en temporada de veda o el uso de aparejos prohibidos.

Para más información consulte la definición formal de la pesca INDNR descrita por el [Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR \(IPOA IUU\)](#)<sup>1</sup> redactado por la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO).

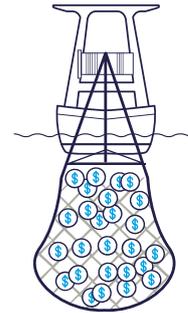
#### Referencias:

<sup>1</sup>Organización para la Alimentación y la Agricultura. (2001). Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR. <https://www.fao.org/documents/card/en/c/71be21c9-8406-5f66-ac68-1e74604464e7>

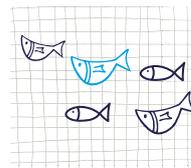
## ¿Por qué es un problema la pesca INDNR?

La pesca INDNR es una de las mayores amenazas para la gestión sostenible de las pesquerías y todavía no ha sido solucionada. La pesca INDNR puede esquilmar poblaciones sobrexplotadas, destruir su hábitat vital, perturbar las redes tróficas marinas, amenazando la supervivencia de diversas especies. También afecta a los pescadores que cumplen con la ley, ya que las poblaciones de peces que capturan se ven afectadas si las embarcaciones de pesca ilegales persiguen los mismos bancos. La pesca ilegal también puede provocar pérdidas económicas en los países costeros en desarrollo, distorsionar el valor de mercado de las poblaciones de peces, poner en peligro la seguridad alimentaria y fomentar conflictos militares por recursos escasos. Socava también los esfuerzos globales por lograr una economía oceánica sostenible y dificulta alcanzar objetivos internacionales como el Objetivo de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas 14.4: poner fin a la sobrepesca y a la pesca INDNR para 2020. La pesca ilegal también está a menudo asociada a redes criminales internacionales, actividades criminales y violaciones de los derechos humanos.<sup>2</sup>

Resulta complicado calcular el actual volumen de la pesca INDNR a nivel mundial. Se estima que el valor total de las pérdidas provocadas por la pesca ilegal y no documentada en todo el mundo es de entre 10.000 y 23.500 millones de dólares anuales<sup>3</sup>, y que una de cada cinco capturas es ilegal o no documentada.<sup>4</sup>



El valor total de las pérdidas provocadas por la pesca ilegal y no documentada en todo el mundo es de entre **10.000** y **23.500** millones de dólares anuales



Una de cada cinco capturas es ilegal o no documentada

### Referencias:

<sup>2</sup> Oficina de las Naciones Unidas contra la droga y el delito. (2011). Transnational organized crime in the fishing industry.

[https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Issue\\_Paper\\_-\\_TOC\\_in\\_the\\_Fishing\\_Industry.pdf](https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Issue_Paper_-_TOC_in_the_Fishing_Industry.pdf)

<sup>3</sup> Agnew, D., Pearce, J., Pramod, G., Peatman, T., Watson, R., Beddington, J., & Pitcher, T. (2009). Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing. *Plos ONE*, 4(2), e4570. doi: [10.1371/journal.pone.0004570](https://doi.org/10.1371/journal.pone.0004570)

<sup>4</sup> Interpol. (2021). Environmental Security Programme: Strengthening Law Enforcement Cooperation Against Fisheries Crime.

<https://www.interpol.int/ar/content/download/16314/file/INTERPOL%20ENS%20Fisheries%20Crime%20Prospectus%202021.pdf>

## ¿Cómo pueden las empresas evitar que los buques de pesca se dediquen a la pesca ilegal?

Para ser capaces de detectar, hacer el seguimiento, prevenir, procesar y retirar de la circulación a aquellos operadores que se benefician de y apoyan la pesca ilegal, es necesario que haya una colaboración eficaz entre los responsables políticos, las autoridades y las partes interesadas en la industria marítima y la industria alimentaria marina.

La pesca ilegal se aprovecha del inmenso tamaño del océano y de la opacidad del sector pesquero. Esta falta de transparencia, de control en los mares y de capacidad de aplicación de la legislación, supone que las embarcaciones que pescan de forma ilegal difícilmente se enfrentarán a sanciones, a la vez que la pesca obtenida ilegalmente puede ser fácilmente blanqueada mezclándola con la obtenida de forma legal. En Oceana creemos que, si las empresas restringieran el acceso a sus servicios a los pescadores INDNR, estos se expondrían a un mayor riesgo económico y tendrían más dificultades para participar en la misma. Por ejemplo, si las empresas dejaran de prestarles servicios, los operadores de pesca ilegal se enfrentarían a unas enormes pérdidas económicas en caso de accidente. Esto podría hacer que, para recuperar el acceso a servicios necesarios para mantenerse operativos, los operadores poco escrupulosos se vean obligados a abandonar la pesca ilegal y modificar el carácter de sus operaciones, alineándose con los estándares de los operadores legales.

Las empresas también pueden ayudar a aumentar la transparencia y la rendición de cuentas dentro de la industria pesquera mundial fomentando el uso de dispositivos de seguimiento de buques y números de identificación de buques únicos. También pueden desalentar la matriculación bajo pabellón de estados que no hayan atacado el problema de la pesca INDNR (véase [Estableciendo unos requisitos de transparencia básicos](#) y el [cuadro 1](#)).



© OCEANA / LX

## Cuadro 1:

### ¿Quién es responsable de garantizar el cumplimiento de la legislación internacional, regional y nacional en el mar?

Cada buque tiene la nacionalidad del país en el que está oficialmente matriculado y que le permite navegar bajo su pabellón. Ese país es el responsable de controlar las actividades de dicho buque de acuerdo con la legislación nacional e internacional, y debería proporcionar también una eficaz implementación de dicha legislación, independientemente de dónde se produzca la violación de dicha legislación.

La legislación internacional establece que debe haber una “vinculación genuina” entre el buque y el pabellón bajo el que navega.<sup>5</sup> Esto no siempre sucede en la práctica. Un buque puede estar matriculado bajo **pabellón de conveniencia**: un pabellón que no tenga ninguna relación con la nacionalidad del propietario de la embarcación o del operador. Matricularse bajo un pabellón de conveniencia puede permitirle al buque acceder a nuevos caladeros de pesca, evadir normativas de pesca o esquivar sanciones. También le puede permitir al propietario del buque mantener el anonimato, ofreciéndole la posibilidad de matricularse bajo una empresa fantasma, lo que hace casi imposible que las autoridades puedan identificar a los propietarios reales.<sup>6</sup> También puede facilitar el cambio abusivo de pabellón, una práctica mediante la que los operadores cambian repetidas veces sus buques de pabellón.

En otros casos los buques operan bajo **pabellón de incumplimiento**: Estos serían pabellones de países que incumplen de forma reiterada sus obligaciones internacionales.

Los buques que practican la pesca ilegal a menudo se matriculan, bajo pabellón de incumplimiento o de conveniencia, en registros de buques de países que no disponen de capacidad para controlar sus flotas o que directamente no tienen voluntad de hacerlo, intentando ocultar sus actividades ilícitas y esquivar la legislación para evitar sanciones.<sup>7</sup>

#### Referencias:

<sup>5</sup> Naciones Unidas. (1982). Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)

<sup>6</sup> Oceana. (2010). Halting IUU fishing: Enforcing International Fisheries Agreements.

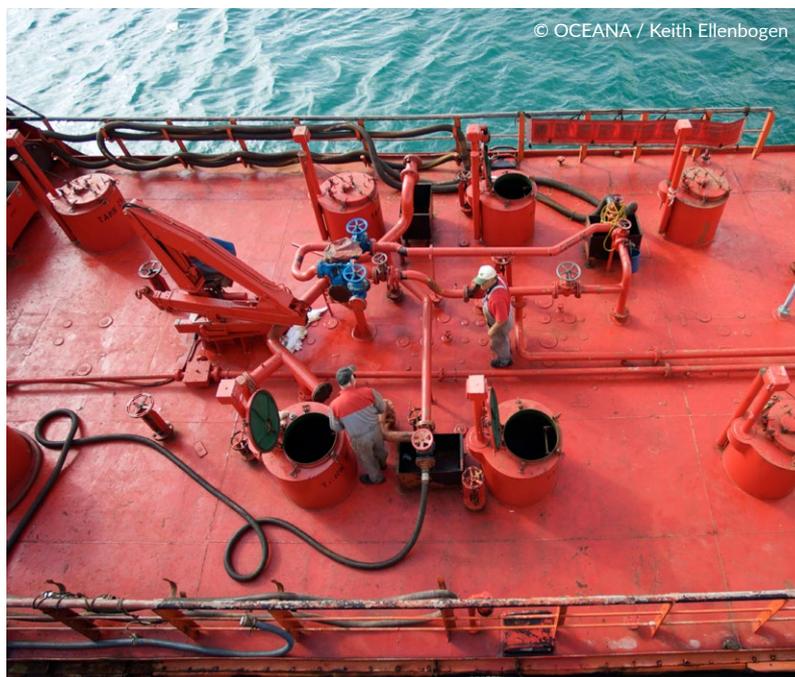
<https://oceana.org/reports/halting-iuu-fishing-enforcing-international-fisheries-agreements/>

<sup>7</sup> Petrossian, G., Sosnowski, M., Miller, D., & Rouzbahani, D. (2020). Flags for sale: An empirical assessment of flag of convenience desirability to foreign vessels. *Marine Policy*, 116, 103937.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X19306372>



© OCEANA / LX



© OCEANA / Keith Ellenbogen



## ¿Cuáles podrían ser las consecuencias de hacer negocios con un buque que pesca de forma ilegal?

Los operadores de pesca ilegales dependen de una serie de empresas para su funcionamiento diario. Debido a la falta de intercambio de información o de diligencia debida puede haber empresas que estén proporcionando servicios a operadores ilícitos sin saberlo.

Las empresas que proporcionan servicios a buques que participan o apoyan la pesca INDNR se arriesgan a:

### Incumplir la legislación nacional e internacional

Las empresas que proporcionan servicios a buques cuya participación en actividades de pesca INDNR haya quedado acreditada, pueden sufrir sanciones penales, civiles o administrativas de acuerdo con las siguientes legislaciones europea, nacional e internacional:

#### › Para empresas con sede en la UE:

i. El Artículo 39(1) del Reglamento (CE) que establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada establece que *“Los nacionales sujetos a la jurisdicción de los Estados miembros no prestarán ayuda a la pesca INDNR ni llevarán a cabo actividades de este tipo”*<sup>8</sup>

El reconocimiento formal de la necesidad de que las empresas eviten apoyar la pesca INDNR queda subrayado por la propuesta de un Plan de Acción Comunitario de la Comisión Europea para erradicar la pesca ilegal, no controlada y no reglamentada de 2002, para aplicar medidas que *“garanticen que los importadores, transbordadores, compradores, consumidores, proveedores de equipos, bancos, aseguradores y otros proveedores de servicios interrumpen las relaciones comerciales que puedan tener con embarcaciones identificadas en la pesca INDNR”*.<sup>9</sup>

#### › Para las empresas con sede en el Reino Unido:

ii. El Artículo 9(7) de la Orden de 2009 de la pesca marina (Ilegal, no declarada y no regulada) establece que *“Se considerará delito la realización de negocios directamente relacionados con la pesca INDNR, de acuerdo con la definición del Artículo 42(1)(b) del Reglamento del Consejo”*.<sup>10</sup>

#### › Para empresas a nivel internacional:

iii. Varios Organismos Regionales de Ordenación Pesquera (OROP) (véase el cuadro 2) han adoptado medidas vinculantes como la Medida de conservación 10-08 (2017) de la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA) que obliga a los estados *“a verificar si sus nacionales o cualquier otra persona natural o legal sujeta a su jurisdicción es responsable de beneficiarse de, apoyar o participar en las actividades descritas anteriormente (p. ej., como operadores, beneficiarios directos, propietarios, proveedores de servicios o logística, incluidos los proveedores de seguros y otros servicios financieros) [...] y a tomar las medidas apropiadas en caso de que se pruebe cualquiera de estas actividades...”*<sup>11</sup>

### Referencias:

<sup>8</sup> Comisión Europea. (2008). Reglamento (CE) n° 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, se modifican los Reglamentos (CEE) n° 2847/93, (CE) n° 1936/2001 y (CE) n° 601/2004, y se derogan los Reglamentos (CE) n° 1093/94 y (CE) n° 1447/1999.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:32008R1005&from=ES>

<sup>9</sup> Comisión Europea. (2002). Comunicación de la Comisión - Plan de actuación comunitario para erradicar la pesca ilegal, incontrolada y no regulada. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52002DC0180&from=EN>

<sup>10</sup> Orden de 2009 sobre la pesca marina (Ilegal, no declarada y no regulada).

[https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2009/3391/pdfs/ukxi\\_20093391\\_en.pdf](https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2009/3391/pdfs/ukxi_20093391_en.pdf)

<sup>11</sup> Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos. (2017). Medida de conservación 10-08: Plan para promover el cumplimiento de las partes contratantes nacionales de las medidas de conservación de la CCRVMA.

<https://cm.ccamlr.org/en/measure-10-08-2017>

### Asociación con el delito y las violaciones de los derechos humanos

La pesca ilegal es una actividad de bajo riesgo con un beneficio alto, que, por su volumen de ingresos, se calcula que ocupa la sexta posición entre las actividades delictivas transnacionales. Existen ciertas características de los buques que se dedican a la pesca ilegal que a menudo les permiten disfrutar de un mayor anonimato y unos estándares de seguridad más bajos, como operar bajo pabellón de conveniencia, utilizar sociedades instrumentales, cambiar de pabellón de forma abusiva o no incorporar un Sistema de Identificación Automático (SIA) de buques o usarlo de forma inadecuada. Este anonimato puede facilitar a su vez la aparición de otros delitos del crimen organizado internacional en alta mar o la comisión de violaciones de los derechos humanos. Delitos como la falsificación de documentos, el blanqueo de capitales, el terrorismo, el trabajo forzoso o el tráfico ilegal de personas, drogas, armas o animales.<sup>12</sup>

### Referencias:

<sup>12</sup>Oceana. (2019). Illegal Fishing and Human Rights Abuses at Sea: Using Technology to Highlight Suspicious Behaviors.

<https://respect.international/wp-content/uploads/2019/06/Illegal-Fishing-and-Human-Rights-Abuses-at-Sea.pdf>

## Riesgo de fraude

Las empresas que realizan negocios con operadores de pesca ilícitos tienen un mayor riesgo de sufrir fraudes por parte de estos operadores sin escrúpulos. Los buques incluidos en la lista INDNR de las OROP tienen una alta probabilidad de ser detenidos o de que sus productos sean confiscados. Esto aumenta el riesgo de que el buque o la tripulación sean abandonados en puerto. Ante un posible arresto o el miedo de que suceda, los operadores de pesca ilegales pueden optar por abandonar el buque y presentar una reclamación fraudulenta ante el seguro. En caso de tener éxito, los beneficios de la pesca ilegal podrían de esta manera “blanquearse” si, por ejemplo, la indemnización es reinvertida en la compra de un buque con un registro de pesca limpio.

### Estudio de caso: La pesca ilegal y el sector de los seguros

A los operadores ilícitos les resulta sencillo contratar seguros y se han descubierto vínculos entre buques con un alto perfil de pesca INDNR y respetados proveedores internacionales de seguros. En 2015, *Thunder*, un arrastrero bien conocido por la Interpol y otros cuerpos policiales, se hundió en la costa de Santo Tomé después de 110 días de persecución por parte de la Sea Shepherd Conservation Society. Tras su hundimiento, el propietario del *Thunder* intentó supuestamente reclamar al seguro.<sup>13</sup>

Algunas aseguradoras han dado pasos para evitar y reducir los riesgos de hacer negocios con embarcaciones de pesca INDNR. En 2017, más de 30 de las principales aseguradoras, corredores, reaseguradoras y agentes del

mercado declararon su compromiso para apoyar cualquier esfuerzo que ayude a reducir y erradicar la pesca INDNR, mediante una declaración de la industria de los seguros guiada por Oceana y los Principios para la Sostenibilidad en Seguros de la ONU.<sup>14</sup> Algunas de estas empresas también han introducido requisitos de debida diligencia en sus procesos internos: AXA XL exige números OMI para todas las embarcaciones y buques frigorífico que asegure y ha incluido comprobaciones adicionales para la pesca INDNR en sus directrices de concesión de seguros, como la comprobación de los buques en las listas de pesca INDNR, la comprobación de que los buques de pesca dispongan de todas las licencias necesarias o que apliquen de forma consistente sus sistemas de seguimiento.<sup>15</sup>

#### Referencias:

<sup>13</sup> Miller, D., Sumaila, U., Copeland, D., Zeller, D., Soyer, B., Nikaki, T., Leloudas, G., Fjellberg, S., Singleton, R. & Pauly, D. (2016). Cutting a lifeline to maritime crime: marine insurance and IUU fishing. *Frontiers in Ecology and the Environment*, 14(7), 357-362

<sup>14</sup> Oceana. (2017). The Insurance Industry's Statement Against Illegal, Unreported and Unregulated (IUU Fishing).

<https://europe.oceana.org/en/assisting-ocean-stewardship-through-marine-insurance>

<sup>15</sup> AXA XL. (17 de enero de 2022). Plenty more fish in the sea? How the insurance industry can help put an end to illegal fishing.

<https://axaxl.com/fast-fast-forward/articles/plenty-more-fish-in-the-sea-how-the-insurance-industry-can-help-put-an-end-to-illegal-fishing>

## Pérdidas económicas y daño reputacional

Las empresas que posibilitan la pesca ilegal se arriesgan a sufrir pérdidas económicas por el incumplimiento de la legislación nacional e internacional, daños reputacionales por asociarse con actividades delictivas o con violaciones de los derechos humanos.

A medida que los países cierran el cerco a la pesca INDNR, las empresas en peligro de verse involucradas o de participar en la pesca ilegal o que se dedican a ella pueden enfrentarse a sanciones y multas que superen los 11 millones de euros.<sup>16</sup> Las empresas también pueden sufrir un importante golpe a su reputación y sufrir aún mayores pérdidas económicas si los clientes, inversores y demás partes interesadas se implican en el asunto y no se toman medidas.



© OCEANA / Gorka Leclercq

#### Referencia:

<sup>16</sup> Oceana. (13 de junio de 2015). Record-breaking fines imposed on beneficiaries of illegal fishing.

<https://oceana.org/press-releases/record-breaking-fines-imposed-beneficiaries-illegal-fishing/>

## Cuadro 2:

### Medidas vinculantes dentro de las Organismos Regionales de Ordenación Pesquera:

Los Organismos Regionales de Ordenación Pesquera (OROP) son organizaciones internacionales que se dedican a la gestión de reservas o zonas de pesca compartidas internacionalmente. En caso de que un buque sea identificado en actividades de pesca INDNR dentro de las zonas gestionadas por las OROP, será incluido en la lista de buques INDNR de la OROP.

Estas listas han sido adoptadas por cuatro organismos regionales de ordenación pesquera. Si un buque aparece en estas listas no recibirá autorización para pescar, almacenar a bordo, transportar o descargar especies dentro de su área de competencia.<sup>17</sup> Estas medidas vinculantes son aplicadas en los países que pertenecen a la OROP y cualquier relación comercial con buques INDNR en dichos países infringe dichas medidas. Si se demuestra que una empresa proporciona servicios a embarcaciones que se encuentren en la lista INDNR, esta puede enfrentarse a denuncias y acciones legales por parte de las siguientes OROP:

- Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA)<sup>18</sup>
- Comisión General de Pesca para el Mediterráneo (CGPM)<sup>19</sup>
- Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur (OROPPS)<sup>20</sup>
- Acuerdo de Pesca para el Océano Índico Meridional (SIOFA)<sup>21</sup>



Las empresas pueden consultar el mapa legal interactivo en línea de Oceana para saber en qué países están obligados por ley a no prestar servicios a embarcaciones que han sido oficialmente reconocidas por su implicación con la pesca INDNR.<sup>22</sup>

### Referencias:

<sup>17</sup> The Royal Institute of Internal Affairs. (2007). Recommended Best Practices for Regional Fisheries Management Organizations: Report of an independent panel to develop a model for improved governance by Regional Fisheries Management Organizations. ISBN: 978 1 86203 188 3. <https://www.oecd.org/sd-roundtable/papersandpublications/39374297.pdf>

<sup>18</sup> Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos. (2022). <https://www.ccamlr.org/en/compliance/illegal-unreported-and-unregulated-iuu-fishing>

<sup>19</sup> Comisión General de pesca para el Mediterráneo. (2009). REC.MCS-GFCM/33/2009/8 en la que se insta una lista de buques sospechosos de haber realizado actividades de pesca ilegal, no documentada y no regulada en la zona de la CGPM que revoca la recomendación GFCM/30/2006/4 [https://gfcmsitestorage.blob.core.windows.net/documents/Decisions/REC.MCS-GFCM\\_33\\_2009\\_8.pdf](https://gfcmsitestorage.blob.core.windows.net/documents/Decisions/REC.MCS-GFCM_33_2009_8.pdf)

<sup>20</sup> Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur. (2019). Medida de conservación y ordenación CMM 04-2019 en la que se redacta una lista de buques que supuestamente han realizado actividades de pesca ilegal, no declarada y no regulada en el área del Convenio OROPPS. <https://www.sprfmo.int/assets/Fisheries/Conservation-and-Management-Measures/2019-CMMs/CMM-04-2019-5Mar2019.pdf>

<sup>21</sup> Acuerdo de Pesca para el Océano Índico Meridional. (2016). Medida de conservación y ordenación CMM 2016/06 en la que se crea una lista de buques INDNR (lista INDNR). [https://www.apsoi.org/sites/default/files/documents/cmm/CMM%202016\\_06%20IUU%20Vessel%20Listing%20%282016.10.18%29%20edited%202017.pdf](https://www.apsoi.org/sites/default/files/documents/cmm/CMM%202016_06%20IUU%20Vessel%20Listing%20%282016.10.18%29%20edited%202017.pdf)

<sup>22</sup> Oceana. (2022). Mapa Legal. <https://oceana.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=26011d10704c4396afc2cb5f89835a0b>

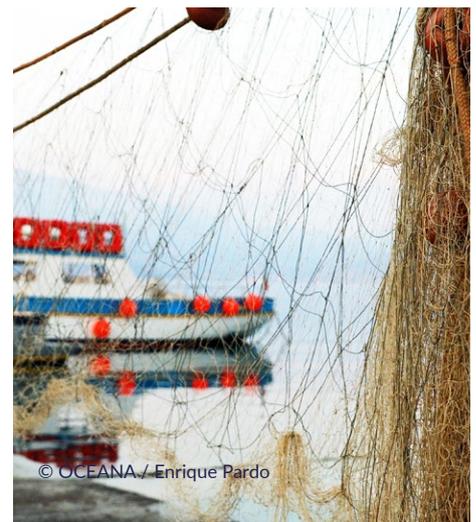


## ¿Cómo pueden minimizar las empresas los riesgos de asociarse con la pesca ilegal?

Las empresas pueden minimizar el riesgo de relacionarse con buques que participen o apoyen la pesca ilegal, mejorando sus procesos de gestión y de diligencia debida, por ejemplo:

### Consultando la lista de verificación de características de buques de pesca INDNR para empresas:

Esta lista de verificación señala una serie de características de los buques de pesca que, por regla general, facilitan la pesca ilegal y otros delitos relacionados. Las empresas deberían consultar esta lista de verificación para poder identificar con mayor facilidad qué clientes pueden tener un mayor riesgo de estar implicados en la pesca INDNR y decidir así si proporcionar o no servicios a potenciales nuevos clientes.



## Lista de verificación de características de buques de pesca INDNR para empresas:



SE DEBERÍA DENEGAR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS A UN BUQUE SI:

- Aparece en la lista combinada de embarcaciones INDNR (por nombre o número OMI), que incluye todas las listas OROP de embarcaciones INDNR<sup>23</sup>



SE DEBERÍA TENER PRECAUCIÓN SI UNA EMBARCACIÓN:

- Ha cambiado de nombre con frecuencia
- Ha cambiado de pabellón con frecuencia
- Ha estado matriculada bajo pabellón de un país caracterizado por la falta de esfuerzos en la lucha contra la pesca INDNR<sup>24</sup>
- No tiene número OMI, pero pesa más de 100 toneladas de arqueo bruto (GT)<sup>25</sup>
- Ha sido identificado a través de la herramienta de intercambio de información de Oceana *Pull the Plug on Pirate Fishing*<sup>26</sup>
- No ha sido calificado por una agencia de calificación
- Ha sido calificada pero no ha demostrado haber implementado todas las recomendaciones
- No tiene registros que demuestren un mantenimiento regular
- Tiene condenas previas
- Tiene multas o prohibiciones
- Ha operado en áreas en las que la pesca INDNR está acreditada
- Ha perseguido especies en alto riesgo tal y como se definen en la lista Petrossian<sup>27</sup>
- No utiliza los sistemas de seguimiento de embarcaciones legalmente requeridos (como el SLB o el SIA)
- No dispone de las licencias/autorizaciones de pesca necesarias



### Referencias:

<sup>23</sup> Trygg Mat Tracking. (2022). Combined IUU Fishing Vessel List. <https://iuu-vessels.org/>

<sup>24</sup> Comisión Europea. (2021). Illegal fishing overview of existing procedures third countries.

[https://ec.europa.eu/oceans-and-fisheries/system/files/2021-07/illegal-fishing-overview-of-existing-procedures-third-countries\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/oceans-and-fisheries/system/files/2021-07/illegal-fishing-overview-of-existing-procedures-third-countries_en.pdf)

<sup>25</sup> Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. (2022). Global Record of Fishing Vessels, Refrigerated Transport Vessels and Supply Vessels. <https://www.fao.org/global-record/tool/extended-search/en/>

<sup>26</sup> Oceana. (2022). Pull the Plug on Pirate Fishing's Information Exchange Portal. <https://pulltheplugonpiratefishing.org/>

<sup>27</sup> Petrossian, G. A., & Clarke, R. V. (2014). Explaining and controlling illegal commercial fishing: An Application of the CRAVED Theft Model. *The British Journal of Criminology*, 54(1), 73–90. <http://www.jstor.org/stable/23640289>

## Denegando la prestación de servicios a buques que han sido incluidos oficialmente en las listas INDNR-OROP

La Unión Europea y doce Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera con autoridad para gestionar las zonas o reservas pesqueras compartidas internacionalmente, confeccionan listas de buques de los que se sabe que han participado en la pesca INDNR.<sup>28</sup> Estas listas son una sencilla herramienta que permite a las empresas filtrar clientes nuevos o ya existentes y denegarle la prestación de sus servicios a cualquier buque que aparezca en estas listas oficiales de buques de pesca INDNR.

La lista combinada de buques que practican la pesca INDNR es una plataforma de fácil uso creada por la organización sin ánimo de lucro Trygg Mat Tracking. Es gratuita y proporciona la mejor y más actualizada información sobre todos los buques de pesca que aparecen en las listas de buques de pesca INDNR de las OROP u organizaciones vinculadas.<sup>29</sup>



### Referencias:

<sup>28</sup> Comisión Europea. (2022). La lista de pesca INDNR de la Unión Europea. [https://ec.europa.eu/fisheries/cfp/illegal\\_fishing/info](https://ec.europa.eu/fisheries/cfp/illegal_fishing/info) (véase "Overview of existing procedures as regards third countries" under the heading "Implementation of the IUU fishing Regulation as regards third countries").

<sup>29</sup> Trygg Mat Tracking. (2022). Lista combinada de buques INDNR. <https://iuu-vessels.org/>

## Indicando por escrito en los contratos la exclusión de sus servicios a los buques de pesca INDNR

Las empresas pueden incluir cláusulas en los contratos que excluyan de forma explícita y por escrito de la provisión de sus servicios a los buques que hayan sido incluidos de forma oficial en cualquier lista debido a su implicación en la pesca INDNR, así como a sus productos de pesca, tanto los que se hayan perdido o sufrido daños en el mar, como aquellos a los que se les deniegue la entrada en mercados debido a provenir de la pesca INDNR.

## Estableciendo unos requisitos de transparencia básicos

Un elemento integral a la hora de frenar la pesca INDNR es reforzar la vigilancia, el control y el seguimiento de las pesquerías. Existen tres requisitos de transparencia básicos que los buques de pesca deberían cumplir:

- La instalación y puesta en funcionamiento de un Sistema de Localización de Buques (SLB) y de un Sistema de Identificación Automática (SIA). Ambos transmiten la ubicación del buque a las autoridades del país de su pabellón, pero fueron creados con otros propósitos: El SLB ayuda a los pescadores a demostrar que sus capturas cumplen con las medidas de conservación y ordenación, mientras que el SIA tiene como objetivo mejorar la seguridad de la tripulación y de los buques en el mar, ya que la señal es pública y puede ser vista desde cualquier otro buque en el mar.
- Disponer de un número de la Organización Marítima Internacional (OMI), un número de siete dígitos único para cada buque que permanece asociado al buque hasta que es desguazado y no puede ser modificado por más que se intenten ocultar otros elementos de identificación. Los números OMI no son obligatorios para los buques de pesca, lo que entorpece enormemente la capacidad de las autoridades de rastrear y sancionar a buques que participen o estén implicados en actividades de pesca INDNR.



Las empresas pueden reducir sus riesgos y promover la transparencia en toda la industria marítima internacional exigiendo a sus clientes el uso de los sistemas SLB, SIA y el número OMI como requisitos básicos y denegando sus servicios a los buques no utilicen tecnología de seguimiento básica (como el SLB<sup>30</sup> o el SIA<sup>31,32</sup>) y a los buques de más de 100 GT que no dispongan del número OMI que les exige la ley.<sup>33</sup>

### Referencias:

<sup>30</sup> Comisión Europea. (2005). Reglamento (CE) n° 2244/2003 de 18 de diciembre de 2003 por el que se establecen disposiciones de aplicación de los sistemas de localización de buques vía satélite. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=LEGISSUM:I24261>

<sup>31</sup> Comisión Europea. (2011). DIRECTIVA 2011/15/UE DE LA COMISIÓN de 23 de febrero de 2011 por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011L0015&from=DE>

<sup>32</sup> Organización Marítima Internacional. (2015). Resolución A.1106(29) DIRECTRICES REVISADAS RELATIVAS A LA UTILIZACIÓN EN EL BUQUE DEL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA (SIA) DE A BORDO . [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Safety/Documents/AIS/Resolution%20A.1106\(29\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Safety/Documents/AIS/Resolution%20A.1106(29).pdf)

<sup>33</sup> Organización Marítima Internacional. (2016). Implementación de la resolución A.1078(28) - Sistema de asignación de un número de la OMI. [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/IIS/Documents/CL.1886-REV.6%20\(E\)\\_IMO%20Number%20Scheme.pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/IIS/Documents/CL.1886-REV.6%20(E)_IMO%20Number%20Scheme.pdf)

© Oceana

Esta publicación podrá ser reproducida entera o parcialmente en cualquier formato, para fines educativos o sin ánimo de lucro, sin permiso específico del propietario de los derechos, siempre que se haga mención a la procedencia del mismo. Oceana agradecerá que se le envíe una copia de cualquier publicación que utilice la presente como fuente. No se podrá utilizar esta publicación para su reventa o para cualquier otro uso comercial sin previo permiso por escrito de Oceana.

## OCEANA EN EUROPA

Oficina central:  
Madrid, España  
[europe@oceana.org](mailto:europe@oceana.org)

Oficina EU:  
Bruselas, Bélgica  
[brussels@oceana.org](mailto:brussels@oceana.org)

Oficina del Reino Unido:  
Londres, Reino Unido  
[oceanauk@oceana.org](mailto:oceanauk@oceana.org)

Oficina Mar del Norte y Báltico:  
Copenhague, Dinamarca  
[copenhagen@oceana.org](mailto:copenhagen@oceana.org)



[europe.oceana.org](http://europe.oceana.org)