

Coalition for Fisheries
Transparency



La Carta Mundial para la Transparencia de la Pesca

Un marco para la colaboración, la justicia y la sostenibilidad

Agradecimientos

Coalición para la Transparencia de la Pesca

La Carta Mundial para la Transparencia de la Pesca

Un marco para la colaboración, la justicia y la sostenibilidad.

Escrito por MarFishEco, Michele Kuruc, y Emily Porterfield

Con el apoyo de Maisie Pigeon, Agata Mrowiec, Richard Castillo, Philip Chou, Anna Gelderd, Sarah Glaser, Kathryn Matthews, Ryan Orgera, Paige Roberts, Max Schmid, Tom Walsh, y Georg Werner.

Info@fisheriestransparency.net
www.fisheriestransparency.net

Fecha de publicación: July 2024
Portada ©Mikhail Dudarev

Contenido



Resumen Ejecutivo	8	Estudio de caso: Argumentos a favor del SLB, incluidos los beneficios para la industria	39
Introducción	12	Una mirada hacia el futuro	41
La transparencia, una herramienta para una buena gobernanza	13	Recomendaciones políticas del Principio 5	41
La definición de transparencia en este informe	14		
Organización y alcance del informe	15		
Los diez principios	16		
Principio 1: La Identificación Única	18		
Antecedentes y problema	18	Antecedentes y problema	42
Los IUB para una mejor gestión y aplicación	19	Estudio de caso: Flota de pesca ilegal en lista negra tras una investigación	43
Estudio de caso: La reforma del registro de buques de Tailandia	21	Unas directrices claras	44
Recomendaciones políticas del Principio 1	21	Los últimos avances de las OROP	45
		Recomendaciones políticas del Principio 6	45
Principio 2: Las Listas de Buques	22		
Antecedentes y problema	22	Principio 7: La Trazabilidad	46
Las autorizaciones, las licencias y los acuerdos de acceso	23	Antecedentes y problemas	46
Los subsidios	23	La operacionalización de la trazabilidad en la pesca	47
Las sanciones	25	Recomendaciones políticas del Principio 7	48
Estudio de caso: Éxito de la base de datos de autorizaciones de pesca	26		
Recomendaciones políticas del Principio 2	26	Principio 8: Los Instrumentos Internacionales	50
		Antecedentes y problema	50
Principio 3: La Propiedad Real	28	AMERP	50
Antecedentes y problema	28	El Acuerdo de Ciudad del Cabo	53
La concentración de la propiedad, el blanqueo de dinero y la corrupción	29	El Convenio 188 de la OIT	54
Estudio de caso: Fishrot	29	Estudio de caso: Aplicación de todos los aspectos importantes	54
Las directrices de Open Ownership	30	Recomendaciones políticas del Principio 8	55
¿Qué información debe recopilarse sobre los propietarios reales?	30		
Estudio de caso: Propiedad real y Soperka	31	Principio 9: La Accesibilidad y la Participación	56
La divulgación de la propiedad	31	Antecedentes y problema	56
Estudio de caso: Sentencia del Tribunal de Justicia de la UE sobre la propiedad real	32	Los grupos marginados	57
Recomendaciones políticas del Principio 3	32	La función de las OROP	58
		Recomendaciones políticas del Principio 9	59
Principio 4: Los Pabellones de Conveniencia	34		
Antecedentes y problema	34	Principio 10: Los Abusos de los Derechos Humanos y los Trabajos Forzosos en el Mar	60
Las responsabilidades del Estado de pabellón	35	Antecedentes y problema	60
Estudio de caso: Un PDC en funcionamiento	36	Los avances en la protección de los derechos humanos	61
Recomendaciones políticas del Principio 4	36	Estudio de caso: Análisis de datos para la detección de los trabajos forzosos	64
		La unificación de los derechos humanos y la pesca	64
Principio 5: El Posicionamiento de los Buques	38	Recomendaciones políticas del Principio 10	65
Antecedentes y problema	38		
El seguimiento de buques: SLB y SIA	39	Conclusión	66
		Notas	68

Lista de Abreviaturas

AMP - Área Marina Protegida

C188 - Convenio sobre el trabajo en la pesca de la Organización Internacional del Trabajo, 2007 (n.o 188)

CICAA - Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico

CONVEMAR - Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

CTA - Acuerdo de Ciudad del Cabo

CTE - Eventos Críticos de Seguimiento

DDHH - Debida Diligencia en Derechos Humanos y Medioambientales

EJF - Environmental Justice Foundation

FAO - Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura

FITI - Iniciativa para la Transparencia Pesquera

FITT - Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

GFW - Global Fishing Watch

GIES - Sistema Global de Intercambio de Información

GMS - Grupo Multisectorial

INDNR - Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada

ISMM - Identidad del Servicio Móvil Marítimo

IUB - Identificador Único de Buques

KDE - Elemento de Datos Clave

OIT - Organización Internacional del Trabajo

OMC - Organización Mundial del Comercio

OMI - Organización Marítima Internacional

ONU - Organización de las Naciones Unidas

OROP - Organización Regional de Ordenación Pesquera

OSC - Organización de Sociedad Civil

PDC - Pabellones de Conveniencia

PRMB - Países de Renta Media y Baja

SCC - Sistema de Certificación de Captura

SCI - Sistema de Control de Importaciones

SCV - Seguimiento, Control y Vigilancia

SDC - Sistema de Documentación de Captura

SIA - Sistema de Identificación Automática

SIMP - Programa de Monitoreo de Importaciones de Productos del Mar

SLB - Sistema de Localización de Buques

SMEFF - Gestión Sostenible de Flotas Pesqueras Externas

SOLAS - Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar

TMT - Trygg Mat Tracking

UE - Unión Europea

ZEE - Zona Económica Exclusiva

Glosario

Actividad relacionada con la pesca: Cualquier operación en apoyo de la pesca, o en preparación de esta, como el desembarque, empaque, procesamiento, transbordo o transporte de peces que no hayan sido previamente desembarcados en un puerto, así como el aprovisionamiento de personal, combustible, equipos y otros suministros en el mar.¹

Acuerdo de acceso: Otorga acceso a la pesca o puede ser más específico, como el permiso para usar un tipo específico de arte de pesca. Se enfoca generalmente en buques extranjeros que obtienen acceso a la ZEE de un país socio para pescar sus recursos pesqueros excedentarios.

Autorización: Cualquier acuerdo formal entre una autoridad reguladora y un buque pesquero, empresa, propietario u otra parte responsable. Se utiliza normalmente para los buques con pabellón de un Estado que pescan dentro de su Zona Económica Exclusiva (ZEE) o más allá de sus propias aguas.

Buque pesquero: Cualquier buque, barco o bote utilizado, equipado para ser utilizado o destinado a ser utilizado para la pesca o actividades relacionadas con la pesca.² Incluye buques pesqueros, buques de suministro y buques frigoríficos de transporte.

Cambio de pabellón: La práctica de cambiar el registro del buque a otro país, permitiéndole operar bajo un pabellón de conveniencia.

Cambio regular de pabellón: Cambios frecuentes en los pabellones de un buque, lo que dificulta la determinación de la jurisdicción. Para una jurisdicción de abanderamiento, estos cambios frecuentes deben generar preocupaciones sobre la concesión de su propio pabellón a un buque con dicho historial.

Estado de pabellón: Un país, ya sea ribereño o sin litoral, que registra un buque pesquero y autoriza al buque a enarbolar su pabellón.

Observador pesquero: Especialista que recopila datos sobre operaciones pesqueras, capturas y capturas accesorias a bordo de buques pesqueros comerciales y algunas plantas de procesamiento para garantizar el cumplimiento de la normativa y apoyar la investigación científica.

Organización Regional de Ordenación Pesquera (OROP): Cuerpo internacional de países que supervisa la gestión sostenible y la conservación de las poblaciones de peces compartidas y otros recursos marinos vivos.

Pabellones de conveniencia (PDC): Estados que no pueden o no quieren cumplir con sus obligaciones hacia los buques, no requieren conexiones cercanas con los buques que registran y abren sus registros a cualquiera. Los PDC se caracterizan por tener unos requisitos de registro laxos y poca o ninguna aplicación de la legislación. También se conocen como registros abiertos o pabellones de no cumplimiento.

Paraíso fiscal: Una jurisdicción que ofrece impuestos muy bajos o nulos para inversores extranjeros, caracterizada por el secretismo y, a menudo, la negativa a cooperar con otras jurisdicciones en el intercambio de información.

Pesca ilegal, No Declarada y No Reglamentada (INDNR): Actividades que infringen las leyes y regulaciones pesqueras, no son reportadas o son reportadas incorrectamente a las autoridades o suceden en áreas sin medidas de conservación y gestión pesquera.

Propietario real: Una persona física que tiene derecho a una parte o disfrute de los ingresos o activos de una entidad legal o el derecho a dirigir o influir en las actividades de la entidad (control). La propiedad y el control pueden ejercerse directa o indirectamente.³

Sanción: Una orden, castigo o penalización oficial, generalmente impuesta por una unidad gubernamental. Las sanciones se pueden imponer a un buque, flota, propietario del buque, capitán, tripulación, empresa u otra entidad involucrada en una violación, infracción o incumplimiento (estas etiquetas varían según la jurisdicción, por lo que esta lista no tiene por objeto ser exhaustiva). Una sanción puede ser penal, civil o administrativa, y además puede ser temporal, parcial o permanente. Puede tomar muchas formas: suspensión de un permiso; incautación/confiscación y decomiso de un buque, equipo, captura o ingresos monetarios; bloqueos de importaciones; multas; encarcelamiento; descalificación para operar un negocio en el futuro, e instalación de equipos de seguimiento.

Subsidio: Un pago directo o indirecto a individuos o empresas, generalmente en forma de un pago en efectivo del gobierno o un recorte fiscal selectivo. Los subsidios generalmente compensan los costos operativos, lo que hace que los negocios y sectores que apoyan sean más asequibles o competitivos.

Transbordo: La transferencia de captura (es decir, peces y productos pesqueros) de un buque pesquero a otro buque, ya sea directa o indirectamente, o facilitando la transferencia o tránsito de dicha captura antes de desembarcar. Es una actividad relacionada con la pesca ampliamente practicada en todas las regiones del mundo y en diversas pesquerías.⁴

Transparencia: Un término expansivo que incluye la publicación de información y datos completos por parte de los gobiernos que estén actualizados y verificados y sean precisos, así como el acceso y uso de esos datos por las partes interesadas. La información debe estar disponible en bases de datos electrónicas que sean fáciles de usar y con adaptaciones especiales en caso necesario. Debe ser fácil de encontrar, usar e interpretar, permitiendo la participación efectiva de todos en la toma de decisiones y sirviendo como base para unas decisiones y acciones mejor informadas.



Resumen Ejecutivo

Los peces se encuentran entre los recursos naturales más importantes del planeta. Sin embargo, se enfrentan a una creciente presión debido a las actividades humanas, lo que amenaza no solo la salud de los ecosistemas marinos, sino también los medios de subsistencia y la seguridad alimentaria de quienes dependen de la pesca mundial. La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura estima que, a partir de 2021, aproximadamente el 37.7 % de las poblaciones mundiales de peces se pescan a niveles biológicamente insostenibles.

Varios son los factores que contribuyen a esta sobrepesca, como una legislación poco adecuada, una débil aplicación de esta y una falta de voluntad política. Sin embargo, una de las causas más importantes es la falta de transparencia en la pesca. El término 'transparencia', en este informe, se refiere al intercambio de información de manera abierta y accesible sobre los buques, la actividad pesquera y las decisiones de gobernanza y gestión pesquera. La opacidad permite que prospere la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), impide un diálogo abierto e informado entre las partes interesadas en la pesca (como los gobiernos, las comunidades pesqueras, la industria, la sociedad civil y los consumidores) y complica los esfuerzos para abordar otros problemas subyacentes en el sector.

Al hacer que la información esté disponible de manera fácil y sea de acceso público, la transparencia establece el escenario para numerosos beneficios. Aumenta la seguridad alimentaria mejorando la sostenibilidad de la pesca, garantiza unos medios de subsistencia estables para los pescadores al prevenir la sobreexplotación, combate los abusos de los derechos humanos y laborales en el mar, fomenta una participación inclusiva en la toma de decisiones, reduce la corrupción, fortalece la aplicación de la ley y promueve una distribución más equitativa de los beneficios dentro de la sociedad. La transparencia logra estos beneficios al arrojar luz sobre las acciones de los organismos gubernamentales que están involucrados en la gestión de la pesca, proporcionando valiosos conocimientos sobre sus decisiones y los datos en los que se basan. De este modo, dota a otros agentes relevantes de la pesca de los conocimientos necesarios para participar de una manera significativa en los procesos relacionados con la toma de decisiones.

En respuesta a la urgente necesidad de una mayor transparencia en el sector pesquero, en 2022 se creó la Coalición para la Transparencia de la Pesca. La Coalición es una voz de las organizaciones de la sociedad civil (OSC) mundiales que buscan avanzar en la transparencia y la responsabilidad en la gobernanza y gestión pesqueras. La piedra angular de los esfuerzos de la Coalición es la Carta Mundial para la Transparencia de la Pesca, que detalla diez principios de políticas que abordan la falta de transparencia en tres áreas críticas: información sobre embarcaciones, actividad pesquera y gobernanza y gestión. La Carta sirve de marco de referencia para que los gobiernos lleven a la legislación y la práctica reformas en las políticas de transparencia. Además, adopta una comprensión completa de la transparencia, que va más allá de la mera recopilación y suministro de datos, y hace hincapié en el uso de datos para permitir una participación más informada por parte de la sociedad civil y otros interesados. Este enfoque permite actuar en todo el sector pesquero e influir en los procesos de toma de decisiones a escala mundial.

Encargado por la Coalición, este informe detalla los diez Principios de la Carta Mundial describiendo el contexto de cada uno, proporcionando recomendaciones prácticas para la acción por parte de los gobiernos y las OSC,

La transparencia logra beneficios de la pesca al arrojar luz sobre las acciones de los organismos gubernamentales que están involucrados en la gestión, proporcionando valiosos conocimientos sobre sus decisiones y los datos en los que se basan.

Carta Mundial para la Transparencia de la Pesca

Información de buques	1		Asignarle a las embarcaciones pesqueras, embarcaciones de transporte refrigerado y embarcaciones de suministro (embarcaciones pesqueras) números de identificación únicos, además de proporcionarlos al Registro Mundial de la FAO, las OROP y a otros organismos pertinentes.
	2		Publicar listas de licencias de embarcaciones pesqueras (incluida la información clave de las embarcaciones), autorizaciones, subsidios, acuerdos oficiales de acceso y sanciones (para delitos pesqueros y laborales), además de proporcionar esta información al Registro Mundial de la FAO.
	3		Hacer pública la titularidad real de las embarcaciones.
	4		Detener el uso de pabellones de conveniencia haciendo cumplir el requisito del Artículo 91 de la CNUDM para un vínculo genuino entre las embarcaciones y el estado del pabellón, y sancionar a los involucrados en la pesca INDNR y delitos asociados, independientemente del estado del pabellón de la embarcación.
Actividad pesquera	5		Requerir que la posición de las embarcaciones sea pública (compartiendo VMS u otros sistemas no públicos, o bien, exigiendo contar con sistema de identificación automática AIS).
	6		Prohibir la transferencia de pescado entre embarcaciones en el mar, a menos que se autorice previamente, se controle cuidadosamente y se registre públicamente.
	7		Ordenar la adopción de sistemas de control sólidos que aseguren que los productos del mar sean legales y trazables desde la embarcación hasta el plato, de conformidad con las medidas de gestión de capturas pertinentes cuyos datos clave se hagan públicos.
Gobernanza y gestión	8		Ratificar y cumplir con los instrumentos internacionales que establecen estándares claros para las embarcaciones pesqueras y el comercio de productos pesqueros, incluyendo FAO PSMA, ILO C188 y OMI Ciudad del Cabo.
	9		Publicar todos los datos de pesca recopilados y las evaluaciones científicas; garantizar el acceso equitativo y la participación adecuada de los pescadores artesanales, las asociaciones industriales y la sociedad civil en la elaboración de normas, reglamentos, subvenciones y presupuestos pesqueros y decisiones sobre el acceso a los recursos pesqueros; y hacerlos fácilmente accesibles para el público y los organismos encargados de hacer cumplir la ley.
	10		Recopilar y verificar datos sólidos sobre identidades de la tripulación, nacionalidades, género, términos contractuales, agencias de contratación, ubicación y medios para unirse a las embarcaciones y condiciones en las embarcaciones, además de publicar la información de forma agregada.

así como mostrando ejemplos del mundo real y sus aplicaciones. Si bien está destinado en última instancia a que los gobiernos lo adopten e implementen, la Coalición pretende que la Carta Mundial guíe y empodere a las OSC para catalizar el cambio al hacer que su mensaje y compromiso con los gobiernos sobre la transparencia y la responsabilidad pesquera sean más colaborativos, uniformes y poderosos.

Aunque es aplicable a todo el sector, la Carta se puede aplicar fácilmente en la pesca industrial de gran escala. Las pesquerías a pequeña escala no son menos importantes, no obstante, es necesario adaptar algunos Principios antes de que se puedan aplicar eficazmente a la pesca de pequeña escala.

Al adoptar y aplicar estos Principios, los gobiernos pueden demostrar su compromiso mediante promover prácticas de pesca sostenibles, proteger los recursos marinos y avanzar en la participación y equidad en el sector pesquero. Además, los gobiernos podrán beneficiarse aumentando la competitividad de sus productos pesqueros en el mercado global y protegiendo a su tripulación, consumidores y público del comportamiento ilícito de actores externos en la cadena de suministro de productos del mar. A medida que los gobiernos avanzan en la aplicación de los principios, las organizaciones de la sociedad civil emergen como actores indispensables, haciendo que los gobiernos se responsabilicen de sus compromisos con la transparencia y abogando por la aplicación rápida y eficaz de los Principios de la Carta.

Aprovechando los conocimientos y recomendaciones expuestos en este informe, las OSC pueden priorizar estratégicamente sus esfuerzos, amplificar las iniciativas de defensa y colaborar con las partes interesadas para implementar reformas tangibles. La Coalición anima a las organizaciones de la sociedad civil a capitalizar nuestra influencia colectiva, aprovechando el trabajo de las demás para abordar los intrincados desafíos en el sector pesquero y avanzar hacia un futuro más colaborativo, justo y sostenible.

Al adoptar y aplicar estos Principios, los gobiernos pueden demostrar su compromiso mediante promover prácticas de pesca sostenibles, proteger los recursos marinos y avanzar en la participación y equidad en el sector pesquero.

Introducción



Los peces se encuentran entre los recursos naturales más importantes del planeta,⁵ sin embargo, se enfrentan a una creciente presión debido a las actividades humanas, lo que amenaza no solo la salud de los ecosistemas marinos, sino también los medios de subsistencia y la seguridad alimentaria de quienes dependen de la pesca mundial. La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura estima que, a partir de 2021, aproximadamente el 37,7 % de las poblaciones mundiales de peces se pescan a niveles biológicamente insostenibles.⁶ Varios factores contribuyen a esta situación, como una legislación poco adecuada, una débil aplicación de esta y una falta de voluntad política. Sin embargo, una de las causas más significativas es la falta de transparencia en la información de buques, la actividad pesquera y las decisiones de gobernanza y gestión pesquera. Esta opacidad permite que prospere la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), impide un diálogo abierto e informado entre las partes interesadas en la pesca –como los gobiernos, las comunidades pesqueras, la industria, la sociedad civil y los consumidores– y complica los esfuerzos para abordar otros problemas subyacentes en el sector.

Este informe, encargado por la Coalición para la Transparencia de la Pesca (la Coalición),⁷ explora diez principios políticos destinados a abordar algunos de estos problemas apremiantes y complejos en la gestión pesquera (figura 1). Las medidas, conocidas en conjunto como la Carta Mundial para la Transparencia de la Pesca (la Carta), sirven como un marco guía para que los gobiernos implementen las reformas necesarias en políticas de transparencia en la pesca.

La Environmental Justice Foundation (EJF)⁸ inició el trabajo sobre los diez principios de transparencia para abordar la pesca INDNR⁹ en 2018 en su informe seminal, *Out of the Shadows*.¹⁰ Este informe sirvió como punto de partida para la redacción de la Carta Mundial de la Coalición. El comité directivo mundial de la Coalición posteriormente amplió, actualizó y revisó los diez principios¹¹ Una comunidad de expertos de la academia, el gobierno, el sector privado y la sociedad civil también revisó y validó los nuevos principios de la Carta a través de una consulta pública y abierta.

Si bien la Carta está destinada en última instancia a que los gobiernos la adopten e implementen, el objetivo inmediato de la Coalición es guiar y empoderar a las organizaciones de sociedad civil (OSC) en todo el mundo para catalizar el cambio haciendo que su mensaje y compromiso con los gobiernos sobre la transparencia y la responsabilidad pesquera sean más colaborativos, uniformes y poderosos. Mediante el apoyo a las OSC¹² en sus esfuerzos, la Coalición pretende establecer la transparencia en la legislación, la política y la práctica, para conseguir una pesca equitativa, sostenible y bien gobernada, que no se sirva de prácticas de pesca dañinas ni se den abusos de los derechos humanos.

La transparencia, una herramienta para una buena gobernanza

La transparencia en cualquier sistema global es tan importante que la Organización de las Naciones Unidas (ONU) la han convertido en una prioridad interna en todos los organismos y organizaciones de la ONU, incluyendo la FAO y la Organización Marítima Internacional (OMI). En el sistema de la ONU, la transparencia se define como “la adecuación, exactitud, disponibilidad y accesibilidad del conocimiento y la información sobre las políticas y actividades de las partes de un tratado [...] y sobre el funcionamiento de la normativa, reglas y procedimientos establecidos por el tratado”.¹³ El Secretario General de la ONU ha señalado que la transparencia fomenta la responsabilidad, mejora los resultados, obliga a las instituciones a cumplir con estándares y objetivos, y ayuda a incentivar la colaboración y a obtener unos mejores resultados.¹⁴

Recuadro destacado: Hace más de una década, la FAO puso de relieve estos retos:¹⁶

“La falta de una transparencia básica se podría considerar como un factor subyacente que facilita que se den todos los aspectos negativos del sector pesquero mundial: la pesca INDNR, el exceso de capacidad de la flota, la sobrepesca, los subsidios mal orientados, la corrupción, las malas decisiones en materia de gestión pesquera, etc. Un sector que fuera más transparente pondría en el punto de mira estas actividades siempre que se produjeran, lo que impediría que los autores se escondieran tras el actual velo de secretismo y exigiría una acción inmediata para corregir el problema.”

El informe *El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2010* de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO).

Por el contrario, la falta de transparencia plantea desafíos significativos a la hora de abordar varios problemas dentro de la industria pesquera mundial. Esta falta de información, apertura y claridad:

- Oculta la difícil situación de la tripulación vulnerable, lo que permite su explotación durante todo el proceso de empleo por parte de propietarios y sus agentes sin escrúpulos.
- Socava la equidad a escala local y nacional, convirtiendo en ocasiones a las partes interesadas afectadas, incapaces de defender sus derechos, en víctimas efectivas de decisiones poco equitativas y permitiendo que algunos actores exploten sistemas opacos para recibir unos importantes subsidios;
- Perjudica a los países que carecen de dominio de la información sobre sus pesquerías durante las negociaciones gubernamentales regionales y mundiales sobre asignaciones pesqueras críticas. A nivel nacional, la falta de transparencia también complica la evaluación de las normas propuestas o las medidas de conservación y gestión en la pesca;
- Dificulta los esfuerzos para supervisar la salud de las pesquerías, determinar unos límites de captura sostenibles y aplicar medidas de conservación eficaces debido a la ausencia de unos datos pesqueros que sean precisos y completos.

El objetivo último de mejorar la transparencia es mitigar los impactos negativos asociados con prácticas opacas y contribuir a conseguir unos resultados más justos y sostenibles en las pesquerías. La transparencia logra esto al arrojar luz sobre las acciones y programas de los organismos gubernamentales que están involucrados en la gestión de la pesca, proporcionando valiosos conocimientos sobre sus decisiones y los datos en los que se basan. Al hacer que esta información sea accesible para todas las partes interesadas, la transparencia fomenta un enfoque más inclusivo e informado para la toma de decisiones gubernamentales, asegurando que las políticas se alineen con los intereses y la comprensión de la comunidad en general. Asimismo, la transparencia empodera al público y sociedad civil al equiparlos con el conocimiento que necesitan para participar de manera significativa en los procesos gubernamentales, ya sea en relación con el gasto de dinero público, la gestión de recursos o la distribución equitativa de los beneficios. Cabe destacar que la transparencia facilita las prácticas de diligencia debida más rigurosas por parte de las empresas y permite que la sociedad civil, las entidades del sector privado y los gobiernos verifiquen de manera más efectiva la legalidad de los productos pesqueros.

La definición de transparencia en este informe

Aunque el término "transparencia" aparece en instrumentos internacionales de pesca, como el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las Poblaciones de Peces,¹⁶ aún no existe una definición del concepto universalmente aceptada ni estos instrumentos proporcionan definiciones explícitas. **En este informe, la transparencia abarca no solo la publicación de información y datos completos sobre pesquerías por parte de los gobiernos que estén actualizados, sean precisos y se hayan verificado, sino también la accesibilidad y usabilidad de esos datos por parte de los interesados. Lo ideal sería que la información y los datos estuvieran disponibles en bases de datos electrónicas que sean fáciles de usar, con adaptaciones para los que no tengan acceso a Internet. Deberían presentarse en un formato que sea claro y comprensible, que facilite la participación significativa de todas las partes interesadas en los procesos de toma de decisiones y sirva de base para emprender acciones con mayor conocimiento de causa.** Reconociendo que no todos los países disponen de los recursos financieros necesarios para establecer sofisticados sistemas de acceso abierto, los principios de la Carta abogan principalmente por la publicación de listas de datos clave, como licencias, autorizaciones o detalles sobre la propiedad real, que puedan mostrarse fácilmente en páginas web sencillas.

La percepción de la transparencia en la pesca varía significativamente de un país a otro. Mientras que algunas naciones han consagrado legalmente en sus constituciones el derecho del público a acceder a la información gubernamental, la aplicación práctica de este derecho puede no estar a la altura de las expectativas. En algunos lugares, las normas culturales han determinado la manera en la que la transparencia se ha adoptado e implementado, con niveles diferentes de aceptación y ritmo de adopción. En otros, la transparencia se ha implementado en las pesquerías y ha demostrado tener beneficios positivos imprevistos para los pescadores. Destacamos estas diversas reflexiones de la transparencia para mostrar la realidad de que diferentes países se encuentran en diferentes etapas en cuanto a la consideración, adopción, acción e implementación de los principios de este informe.

Aunque reconoce que actualmente no existe una definición de transparencia que esté universalmente aceptada, la Coalición cree firmemente que esto no debería ser un obstáculo para avanzar en la aplicación de los principios de la Carta.

Recuadro destacado: La labor de transparencia en las pesquerías es amplio

Muchas organizaciones de sociedad civil que trabajan en pesquerías han pedido un aumento de la transparencia y, a menudo, tienen su propia interpretación de lo que significa esto. Algunas organizaciones han centrado sus esfuerzos casi en exclusiva en la transparencia o en algunos aspectos de esta. Por ejemplo, la Iniciativa para la Transparencia Pesquera (FiTI), que trabaja junto con esta Coalición, es una organización que se centra en qué información pesquera deben publicar por Internet las autoridades públicas.¹⁷ La FiTI tiene doce estándares de transparencia que son de orientación técnica y ofrecen detalles específicos sobre lo que debe incluirse en las políticas, prácticas y mandatos legislativos de los gobiernos. Los doce estándares se aplican no solo a los gobiernos, sino también a la sociedad civil y a la industria pesquera, como los pescadores de pequeña escala, para promover una gestión pesquera más transparente por parte de todos los interesados. La FiTI opera con un proceso de cuatro pasos en torno a la transparencia: hacer compromisos públicos, emitir informes anuales de los progresos sobre esos compromisos, proporcionar la validación y lograr unas mejoras progresivas.

Otra organización que se centra en la transparencia es Open Ownership,¹⁸ que se enfoca en la transparencia de la propiedad real (Principio 3). Asimismo, la Alianza de Acción para la Pesca INDNR,¹⁹ un grupo de países y simpatizantes que buscan trabajar juntos de una manera más intensa para luchar contra la pesca INDNR, exige una mayor transparencia por parte de sus miembros como parte del compromiso obligatorio. Según el compromiso, "el intercambio de datos y la transparencia desempeñan una función esencial en esta lucha al exponer a los actores negativos y empoderar a los gobiernos y sus partes interesadas a identificar y disuadir las actividades ilegales".²⁰

Organización y alcance del informe

La estructura de este informe gira en torno a los diez principios descritos en la Carta. Cada sección comienza presentando el principio en sí, seguido de una exploración de las cuestiones subyacentes que pretende abordar y recomendaciones prácticas para la acción de los gobiernos y las organizaciones de sociedad civil. Además, muchas secciones de los principios van acompañadas de ejemplos del mundo real y estudios de casos para ilustrar su aplicación por diversas partes interesadas en varios contextos.

Este informe se centra en las flotas pesqueras industriales a gran escala, ya que la gran mayoría de la sobrepesca y la pesca ilegal siguen estando vinculadas a este sector. Aunque las pesquerías a pequeña escala no son menos importantes, aquí nos centramos en la pesca industrial porque los diez principios de la Carta Mundial se pueden aplicar de manera fácil en este tipo de pesca, mientras que algunos de los principios requerirían adaptación antes de poder aplicarse a buques de pequeña escala.

Los diez principios



Los diez principios de la Carta Mundial para la Transparencia de la Pesca son políticas que tienen por objetivo conseguir que el pescado y productos del mar se capturen de forma sostenible, legal y ética. Se basan en las mejores prácticas existentes en materia de transparencia pesquera y se dividen en tres categorías:

- Información de buques: Principios 1-4
- Actividad pesquera: Principios 5-7
- Gobernanza y gestión: Principios 8-10

Cada principio se formula como una descripción concisa de la acción política. Muchos de los principios se construyen unos sobre otros y están interrelacionados, y constituyen un marco en torno al cual los miembros de la Coalición pueden coordinar sus esfuerzos de compromiso. Aunque están destinados a todo el sector pesquero y se pueden aplicar fácilmente en la pesca industrial, algunos principios requieren una mayor adaptación antes de que se puedan aplicar de manera eficaz a todas las pesquerías a pequeña escala.

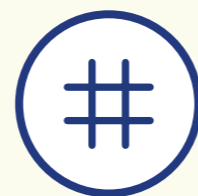
Carta Mundial para la Transparencia de la Pesca



Figura 1. Los diez principios de la Carta Mundial para la Transparencia de la Pesca, elaborada por la Coalición para la Transparencia de la Pesca.



PRINCIPIO 1: La Identificación Única



Exigir a todos los buques pesqueros, buques frigoríficos de transporte y buques de suministro (en lo sucesivo, "buques pesqueros") que obtengan unos números identificativos que sean únicos y que además los proporcionen al Registro mundial de la FAO, las OROP y a otros organismos pertinentes.

Antecedentes y problema

Sin un sistema uniforme para la identificación de buques pesqueros de manera única y clara, es muy difícil, si no imposible, identificarlos y hacerlos responsables de cualquier infracción, sobre todo fuera de la jurisdicción nacional de un país. Asimismo, la capacidad para rastrear los buques es esencial para la gestión pesquera, cuyo objetivo es monitorizar y regular las actividades pesqueras a fin de garantizar la sostenibilidad.

Los elementos básicos de identificación incluyen el nombre del buque, el número de registro, el país en el que está registrado (su Estado de pabellón)²¹ y quién es el propietario y responsable del buque. Cuando se faena en áreas situadas fuera de la jurisdicción nacional, se requiere que el buque pesquero lleve lo que equivale a una prueba de identidad nacional,²² reflejada en un pabellón nacional que el buque

enarbola. También necesita documentación oficial y un número de registro que el Estado le haya proporcionado y que sea visible en la estructura exterior del buque.

Para muchos países, su sistema de registro de buques responde más a fines de generación de ingresos que a las necesidades de información para la aplicación y gestión de la pesca. Por ejemplo, algunos sistemas nacionales de registro de buques suelen ser superficiales, en el sentido de que la información que el propietario facilita no ha sido validada por las autoridades competentes, puede ser limitada y a veces no se exige para todos los tipos y tamaños de buques. Además, los Estados pueden utilizar diferentes tipos de sistemas de numeración de buques, lo que hace que sea muy difícil la identificación en el mar, en particular fuera de las aguas del propio

Estado. Algunos buques de una flota pueden utilizar los mismos nombres o duplicar los documentos de registro, aunque esto esté prohibido por la autoridad marítima competente del Estado. Además, en algunos Estados, la identificación de los buques se puede complicar o empañar por la escasa supervisión de los registros de buques y por la posibilidad de que los números identificativos cambien tras la venta del buque o los cambios de pabellón o propiedad.

Los IUB para una mejor gestión y aplicación

La identificación positiva y precisa de los buques es necesaria para aspectos clave de la gestión y aplicación de la pesca, como:

- Determinar si un buque está operando e informando de manera legal
- Detener las infracciones en el mar y el puerto
- Asignar la responsabilidad de las infracciones cuando se realicen investigaciones y se presenten cargos legales
- Comprender el historial de un buque
- Rastrear los productos pesqueros a través de sus cadenas de suministro
- Combatir el trabajo forzoso y las violaciones de los derechos humanos

Para permitir esta capacidad que es crucial a la hora de identificar los buques de una manera rápida, sencilla y precisa, todos los Estados deberían exigir un número identificativo único de buques (IUB) para todos los buques pesqueros, basado en el sistema estandarizado de numeración de buques establecido por la OMI.²³ Un IUB se trata de un identificador permanente que nunca se reutiliza y permanece con el buque a lo largo de los cambios de nombre, pabellón y propiedad. El IUB y la información relacionada deben ser de acceso público y compartirse con las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROP), la FAO y otros Estados cuando sea necesario.

El sistema de los IUB proporcionado por la OMI²⁵ para la flota de transporte marítimo se ha considerado el "más adecuado"²⁶ para un proyecto que intenta recopilar todos los IUB de los buques pesqueros y ponerlos en una base de datos mundial. Este proyecto, dirigido por la FAO y apoyado por sus miembros, se conoce como el registro mundial de buques pesqueros, buques frigoríficos de transporte y buques de suministro (el Registro mundial). La FAO denomina a los IUB como un "elemento esencial" para el Registro mundial y exige IUB coherentes con la OMI.²⁷

El principal objetivo del Registro mundial es proporcionar una herramienta útil y poderosa para disuadir y eliminar las actividades de pesca INDNR, en el marco de los instrumentos jurídicos disponibles, como el Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto (AMERP), haciendo más difícil que los buques operen al margen de la ley. El Registro mundial de la FAO se enfrentará a sus propios retos, como el de mantener la información actualizada, ya que los Estados no siempre están al día con la información sobre sus propios buques o con la de proporcionarla a la FAO y verificarla oportunamente, sobre todo la de los Estados que no están comprometidos o no son capaces de verificar la información con facilidad.

Los IUB son una herramienta esencial en la lucha contra la pesca INDNR y otras actividades ilícitas en el mar. Existe un vínculo establecido entre la pesca

Los IUB son una herramienta esencial en la lucha contra la pesca INDNR y otras actividades ilícitas en el mar. Existe un vínculo establecido entre la pesca INDNR y la ausencia de los IUB.

El IUB, junto con la información que lo sustenta y que está vinculada a él, debe estar a disposición de las autoridades nacionales, regionales e internacionales, así como del público y de la industria.

INDNR y la ausencia de los IUB. En un estudio de 2017, se descubrió que más del 60 % de los buques que se utilizaron en actividades de pesca ilegal estaban registrados en Estados de pabellón que no exigían que un buque pesquero tuviese un número OMI.²⁸ La identificación concluyente de un buque y su emparejamiento con la información de propiedad, obligación y responsabilidad de estas actividades ayuda a las autoridades a perseguir a los infractores e imponer sanciones, que pueden ir desde multas hasta impedir que sus capturas se descarguen en los puertos y entren en los mercados cuando hay sospechas o pruebas de pesca INDNR o recibir tripulación o servicios. Los IUB son ideales para la rápida identificación de los buques, ya que la OMI exige que un IUB esté claramente marcado en el casco o la superestructura de un buque para permitir así su identificación en puerto o en el mar sin tener que subir a bordo.²⁹

Los tratados internacionales desarrollados para ayudar a combatir la pesca INDNR, como el AMERP (Principio 8), vinculan el IUB de un buque a otra información valiosa necesaria para poder evaluar cualquier riesgo asociado a ese buque. El AMERP y sus grupos de trabajo destacan "la importancia del número OMI para la aplicación del acuerdo, incluido el hecho de ser un elemento de datos clave para el intercambio de información con respecto a la identificación de buques".³⁰ El IUB se debe comunicar como parte de la información previa facilitada por un buque antes de que se le permita entrar en puerto en virtud del AMERP. También forma parte del informe de investigación de un inspector portuario y es un dato clave que se facilita al Estado de pabellón cuando un Estado portuario solicita ayuda para evaluar un buque antes de admitirlo en puerto.

El IUB, junto con la información que lo sustenta y que está vinculada a él, debe estar a disposición de las autoridades nacionales, regionales e internacionales,³¹ así como del público y de la industria. Las empresas suelen tener dificultades a la hora de identificar fácilmente de qué buque procede un producto pesquero en una cadena de suministro compleja. A medida que proliferan los sistemas nacionales de trazabilidad y control de las importaciones (Principio 7) y tratan de cumplirlos las políticas de abastecimiento de la industria, los IUB son ahora requisitos de datos clave para ayudar a determinar dónde se ha capturado el pescado y por qué buque ha sido recogido, ayudando así a responder algunas preguntas clave sobre su legalidad.

Estudio de caso: La reforma del registro de buques de Tailandia

Durante muchos años, Tailandia careció de un recuento oficial de sus buques pesqueros, lo que planteaba dificultades para la gestión de la pesca, el establecimiento de límites de capturas y la aplicación de la normativa. En 2015, el gobierno llevó a cabo su primera encuesta exhaustiva de buques, revelando más de 13 000 buques pesqueros registrados de más de 10 toneladas brutas, según el umbral legal de Tailandia.³²

Tras esta encuesta, en 2018, el Departamento de Marina de Tailandia inició una importante reforma de sus bases de datos de flotas pesqueras y sistemas de registro de buques. Este esfuerzo de reforma incluyó la revocación de registros caducados y la realización de inspecciones rigurosas en colaboración con la Marina Real Tailandesa y el Departamento de Pesca. El objetivo de estas medidas era medir con precisión los buques, asignar IUB y eliminar de los sistemas los buques que no cumplían las normas. Para 2021, el número de buques pesqueros registrados de más de 10 toneladas brutas se redujo a 10 000, frente a los 13 000 de 2015.³³

En parte como resultado de estas reformas, la UE elevó una advertencia que había emitido, que previamente había amenazado con imponer una prohibición a los productos pesqueros tailandeses.

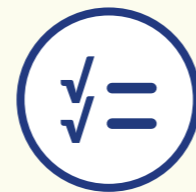
Recomendaciones políticas del Principio 1

A nivel nacional, los gobiernos deberían establecer un registro nacional de buques pesqueros que sea obligatorio. En el caso de los buques de gran tamaño, el registro debería incluir, como mínimo, los campos de datos del buque requeridos por el Registro mundial³⁴ (nombre del buque, número de IUB/buque conforme a la OMI, pabellón actual, eslora total y tonelaje bruto).³⁵ Los requisitos de datos de registro del buque deben ir mucho más allá de estos campos básicos e incluir información crítica adicional. Por ejemplo: el nombre del propietario real, los números únicos de Identidad del Servicio Móvil Marítimo (ISMM)³⁶ y fotografías del buque para que la identificación pueda ser precisa.

Además, los gobiernos deben actualizar los datos de los buques de manera oportuna, es decir, al menos una vez cada 12 meses, si es posible, para presentarlos al Registro mundial de la FAO y a las OROP pertinentes. Y deberían poner los datos del registro de buques pesqueros a disposición del público y de fácil acceso para todos los actores.



PRINCIPIO 2: Las Listas de Buques



Publicar listas completas y actualizadas de las licencias de los buques pesqueros (incluida la información de los buques que sea importante), autorizaciones, subsidios, acuerdos oficiales de acceso y sanciones (por infracciones pesqueras y laborales), y proporcionar también esta información al Registro mundial de la FAO.

Antecedentes y problema

Un IUB, aunque es crucial a la hora de identificar un buque, proporciona información limitada sobre otras características del buque. Hay una amplia variedad de información adicional importante que está asociada a un buque pesquero y que puede ser fundamental para evaluar si sus operadores están actuando de acuerdo con los requisitos legales o si el buque supone un riesgo para el Estado de pabellón, los Estados ribereños en los que opera y los Estados rectores del puerto en los que desembarca sus capturas. Esta información adicional contiene detalles como: ¿Está autorizado el buque a pescar en esta área y en este momento? ¿A pescar cierta especie? ¿A usar un tipo particular de equipo? ¿Tiene una cuota y la ha excedido? ¿Debería concederse su solicitud de abanderamiento a un Estado en función de su comportamiento en el pasado?

Disponer de esta información recopilada y fácilmente accesible tiene múltiples objetivos. Permite utilizarla para operaciones de seguimiento, control y vigilancia (SCV) en tiempo real a: los organismos nacionales de control, las autoridades, el sector privado a lo largo de la cadena de suministro de productos del mar (como comerciantes, mayoristas y minoristas) y a las OSC. Además, permite a

estas partes interesadas y al público poder analizar cómo se están utilizando los recursos pesqueros y financieros, por quién y en qué medida. Esta comprensión integral ayuda a evaluar cómo se gestionan y protegen las pesquerías.

El Principio 2 amplía la información que hay disponible para un perfil completo del buque, más allá del IUB y los datos de registro "esenciales" (Principio 1), a cinco categorías de información adicionales que la legislación nacional debe exigir, hacer pública y mantener actualizadas. Esta información adicional se centra en lo que el buque puede hacer o ha hecho, a diferencia de los datos del Principio 1, que se centran en la información que identifica al buque.

En concreto, el Principio 2 pide a los gobiernos que publiquen listas completas y actualizadas de los elementos que se enumeran abajo y que proporcionen esta información al Registro mundial de la FAO y a las listas de buques autorizados de los organismos regionales pertinentes:

- Licencias de los buques pesqueros (incluida la información de los buques que sea importante)
- Autorizaciones

- Subsidios
- Acuerdos oficiales de acceso
- Historial de sanciones por infracciones pesqueras y laborales

Las autorizaciones, las licencias y los acuerdos de acceso

En general, las autorizaciones de pesca pueden considerarse como cualquier acuerdo formal entre una autoridad reguladora y un buque pesquero, empresa, propietario u otra parte responsable. Existen varios términos comunes utilizados indistintamente con autorización en algunas jurisdicciones, como las licencias, los permisos y las cuotas de buques pesqueros. En este informe y en la Carta, "autorización" incluye a todos ellos, aunque en algunas jurisdicciones los términos se distinguen entre sí y corresponden a definiciones legales precisas.

Normalmente, estas autorizaciones las concede un Estado tras la solicitud y aportación de la información requerida en un proceso estructurado. Lo más habitual es que las autorizaciones permitan a un buque con pabellón de un Estado pescar dentro de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) del Estado o más allá de sus propias aguas. Se deben documentar claramente los detalles de una autorización sobre a quién se le concede, bajo qué condiciones (por ejemplo, los buques deben usar y transmitir datos del SLB, llevar un cuaderno de bitácora electrónico, etc.) y las particularidades de la autorización, como: duración, área, artes, especies, cantidad y consideraciones financieras implicadas.

Los acuerdos de acceso³⁷ otorgan acceso para pescar a uno o más buques, dependiendo del acuerdo. También pueden ser más específicos, por ejemplo, otorgando el permiso de utilizar artes específicas. Aunque generalmente se negocian entre Estados para permitir que los buques de un Estado accedan a la ZEE de otro Estado para pescar sus recursos pesqueros excedentarios,³⁸ estos acuerdos también se pueden negociar entre una empresa de fuera de la jurisdicción del Estado y un Estado.³⁹ Pueden contener una amplia variedad de disposiciones⁴⁰ y suelen implicar el pago de algún tipo de tarifa al Estado ribereño.⁴¹

La información sobre autorizaciones y acuerdos de acceso oficiales es esencial porque permite a una autoridad de gestión o control verificar que un buque tiene permiso para pescar en una zona determinada, en un momento determinado, determinadas especies, cantidades autorizadas de capturas o con determinadas artes de pesca. Sin esa información fácilmente disponible, es muy difícil gestionar y monitorizar la actividad pesquera de los buques, sobre todo en tiempo real. En algunos casos, dichos controles pueden incluso conducir a callejones sin salida en los que no se encuentra ninguna información concreta. Esto se da especialmente si el buque faena en la ZEE de un Estado con unos procesos de documentación de buques y una aplicación de la ley menos rigurosos. Cuando el organismo de control local tiene el mandato de tomar medidas de control, en algunos casos, terceras partes, como las OSC, pueden apoyar esta acción proporcionando supervisión adicional, análisis de datos e información y desarrollo de capacidades para las autoridades.

Los subsidios

Los subsidios pesqueros son una forma de apoyo gubernamental, financiero o de otro tipo, que se proporcionan al sector pesquero privado.⁴² Si bien los subsidios pueden compensar costes, como combustibles, impuestos o mejoras de los buques, a menudo crean una competencia desleal en el mercado global, ya que aproximadamente el 80 % de los subsidios pesqueros

La información sobre autorizaciones y acuerdos de acceso oficiales es esencial porque permite a una autoridad de gestión o control verificar que un buque tiene permiso para pescar en una zona determinada, en un momento determinado, determinadas especies, cantidades autorizadas de capturas o con determinadas artes de pesca.

Cómo los subsidios pesqueros crean una competencia desleal

Los gobiernos conceden subsidios a las pesquerías para compensar los costes de combustibles, impuestos y mejoras de los buques.



Figura 2. Visión general de los subsidios de la pesca

mundiales van a parar a flotas pesqueras a gran escala.⁴³ Por lo tanto, los subsidios perjudican en gran medida a los operadores a pequeña escala, no subsidiados, que no tienen el mismo nivel de capacidad de pesca ni la capacidad ni posibilidad de vender su pescado a un precio competitivo sin ayuda. En la mayoría de los casos, estos subsidios mejoran la capacidad pesquera de las flotas industriales a gran escala⁴⁴ mediante el aumento de ingresos o la reducción de los costes operacionales. Por ejemplo, a través de la provisión de combustible con descuento o la financiación de la construcción de nuevos buques.⁴⁵ Son conocidos como subsidios para mejorar la capacidad y pueden incentivar el exceso de la capacidad y llevar a la sobreexplotación de las poblaciones de peces.⁴⁶ Los subsidios de combustibles, los planes de reducción de impuestos sobre el combustible y los subsidios que apoyan la pesca en alta mar y de altura han permitido a las flotas industriales a gran escala ampliar sus operaciones y pescar más lejos de los puertos de origen. Estas flotas a menudo pescan en las ZEE de países de renta media y baja (PRMB), cuyas aguas son más productivas y no han desarrollado plenamente sistemas de gobernanza apropiados para supervisar, controlar o vigilar las actividades pesqueras.⁴⁷

La información sobre subsidios ayuda a los interesados a evaluar la agenda de un gobierno, sobre todo considerando los acuerdos de cooperación y acceso relacionados con la explotación de recursos pesqueros extranjeros y el apoyo a las flotas de pesca de altura. En algunos casos, el gobierno de una nación pesquera facilita que se realicen prácticas pesqueras potencialmente dañinas a través de subsidios que mejoran la capacidad de un buque o flota para pescar

en aguas de una nación extranjera, sin los cuales las operaciones no serían rentables. Un estudio de 2018 mostró que, sin los subsidios de los gobiernos, hasta el 54 % de los caladeros de alta mar no serían rentables con las tasas de pesca actuales.⁴⁸ La transparencia en torno a los subsidios pesqueros fomenta la responsabilidad y ayuda a los contribuyentes a comprender cómo se gastan los fondos públicos y, por tanto, el dinero de los ciudadanos y quién se beneficia de ello.

Los datos sobre los subsidios a la pesca siguen siendo muy escasos en muchas regiones. Aunque alguna de la información sobre los subsidios de pesca se encuentra disponible en instituciones como la Organización Mundial del Comercio (OMC),⁴⁹ la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico y en algunos informes de los departamentos de pesca gubernamentales, no está disponible toda la información y no es de fácil acceso público en todos los países. En muchos casos, la concesión de un subsidio no está vinculada a un buque o incluso a un segmento de flota, lo que hace que sea muy difícil comprender cómo están distribuidos dichos fondos entre las operaciones pesqueras. Por lo general, los gobiernos no utilizan los datos sobre subsidios para elaborar estadísticas económicas, ni los ponen a disposición del público en formatos fácilmente accesibles y comprensibles. Por lo tanto, en la actualidad, aún queda mucho por hacer para llegar a comprender y descubrir datos sobre el tipo, la cuantía y los beneficiarios de los subsidios pesqueros.⁵⁰ Este tipo de información ayuda a inhabilitar a los infractores para obtener futuros subsidios, como exige el nuevo Acuerdo sobre Subvenciones a la Pesca de la OMC.⁵¹

El Acuerdo sobre Subsidios a la Pesca

El Acuerdo sobre Subsidios a la Pesca de la OMC, adoptado en junio de 2022, es el primer acuerdo de la OMC que se centra en la sostenibilidad medioambiental. En él se establecen un conjunto de prohibiciones y normas vinculantes que pretenden garantizar que el apoyo prestado por los gobiernos a su sector pesquero en forma de subsidios no socave la sostenibilidad de los recursos marinos.⁵² El Acuerdo se limita a subsidios para las actividades marinas y prohíbe explícitamente los subsidios a buques u operadores dedicados a la pesca INDNR. Además, se prohíben los subsidios a las operaciones pesqueras dirigidas a poblaciones sobreexplotadas. El Acuerdo pretende aportar transparencia a los subsidios exigiendo a los países que presenten información a la OMC sobre los subsidios que conceden y eliminar aquellos que perjudiquen la sostenibilidad de la pesca.

Las sanciones

Las sanciones son órdenes o penalizaciones oficiales contra un buque, flota, armador, propietario del buque, capitán, tripulación, empresa u otra entidad involucrada en una violación, infracción o delito. Tal como se conciben aquí, pueden imponerse por infracciones pesqueras, abusos de los derechos humanos de la tripulación o tráfico de seres humanos, armas o drogas. En algunos casos, un país las puede aplicar incluso a las operaciones pesqueras de otro país, como el "sistema de tarjetas" de la UE.⁵⁴

Hacer pública la información sobre las sanciones ayuda a las autoridades de distintas jurisdicciones (así como a las compañías aseguradoras, proveedores financieros y otras partes interesadas) a evaluar los riesgos y actuar contra infractores reincidentes. En el caso de que, por ejemplo, un buque que tiene un historial de sanciones solicita una autorización para entrar a puerto para descargar las capturas, las autoridades del Estado portuario podrían hacerle preguntas para determinar si deben autorizar al buque a entrar y cómo lo inspeccionarán en caso afirmativo. Si un buque solicita registrarse bajo un determinado pabellón o busca un acuerdo de fletamiento o una empresa conjunta, el acceso a su historial de sanciones puede ayudar a las autoridades a determinar si conceden el pabellón y registran el buque.⁵⁵ La información sobre el historial de sanciones también puede dificultar que un buque "cambie de pabellón", es decir, que cambie de un pabellón a otro para intentar evitar que le detecten y poder continuar con sus actividades ilegales.⁵⁶ Además, el historial de sanciones puede ayudar a determinar el nivel de una nueva sanción que puede que sea oportuno imponer a un infractor reincidente, y podría descalificar a un buque o propietario de obtener un subsidio o licencia en el futuro. Asimismo, esto puede disuadir a compradores de adquirir buques que tengan un historial de infracciones a fin de evitar el riesgo de integrar los productos pesqueros de estos buques con sus propias cadenas de suministro y exponerse a la confiscación y responsabilidad a través de los sistemas de control de importaciones. Estos son solo algunos ejemplos de por qué se deben comunicar las sanciones de forma transparente.

En la actualidad, no existe a nivel mundial una base de datos de sanciones,⁵⁷ pero se dispone de algunos datos. Algunos Estados mantienen listas de determinados tipos de sanciones impuestas a los buques.⁵⁸ Para otros, si se añadiese un campo de datos para información sobre sanciones, se podrían complementar los registros nacionales de buques, que ya contienen datos significativos. En la Unión Europea,

por ejemplo, los Estados miembros utilizan un sistema basado en puntos para sancionar a los capitanes de buques pesqueros y a los titulares de licencias de operaciones de la UE cuando cometen infracciones graves. En la Unión Europea, por ejemplo, los Estados miembros utilizan un sistema basado en puntos para sancionar a los capitanes de buques pesqueros y a los titulares de licencias de

operaciones de la UE cuando cometen infracciones graves. Si el titular de una licencia recibe un determinado número de puntos por quinta vez, se le retira definitivamente la licencia. Además, los Estados miembros de la UE gestionan un registro nacional de infracciones y, tras una reciente revisión legislativa, la UE va a publicar anualmente los datos agregados sobre controles e inspecciones pesqueras.

Estudio de caso: Éxito de la base de datos de autorizaciones de pesca

La Unión Europea conserva una base de datos de autorizaciones de flotas como parte de su reglamento de Gestión Sostenible de Flotas Pesqueras Externas (SMEFF).⁵⁹ La base de datos proporciona información de los 10 años anteriores sobre: autorizaciones, notificaciones emitidas para los buques de la UE que pescan fuera de las aguas de la UE y autorizaciones para los buques que no pertenecen a la UE y pescan en aguas de la UE. Para cada autorización de pesca, se facilitan las características clave e información sobre el acuerdo legal bajo el que se concedió la autorización de pesca. Los datos que se encuentran en la base de datos de las autorizaciones de flota incluyen el Estado de pabellón del buque, el IUB, el indicativo internacional de llamada de radio, el nombre del buque y el tipo, nombre, fecha de inicio y fecha de finalización del acuerdo.

Recomendaciones políticas del Principio 2

Los gobiernos nacionales deberían exigir la presentación pública de información de los buques que sea completa y esté actualizada y que, además de los IUB descritos en el Principio 1, incluya: licencias de los buques, acuerdos de acceso, autorizaciones, beneficiarios y disposiciones de subsidios e historiales de incumplimiento. Esta información debería registrarse en un repositorio mundial central, a saber, el Registro mundial de la FAO.⁶⁰ Además, los Estados deberían recopilar categorías de los datos complementarios y apoyar un intercambio de datos que sea cooperativo con otros Estados y organismos internacionales, como la FAO.

Esta información no solo aumenta la transparencia, sino que también mejora la toma de decisiones y amplía la participación pública en la gestión pesquera. Mejora la eficacia de las operaciones portuarias, armoniza el registro de los buques a través de múltiples jurisdicciones, clarifica las pautas comerciales y los sistemas de control de importaciones y ayuda a reducir la pesca INDNR. Además, arroja luz sobre la distribución equitativa de los fondos públicos que apoyan a las empresas pesqueras a través de subsidios y revela de qué manera los diferentes gobiernos proporcionan fondos a la industria. Poner la información a disposición de todos no solo ayuda a los gobiernos a llevar a cabo sus funciones, sino que también permite que otros —como el mundo académico, periodistas de investigación, especialistas técnicos, OSC, empresarios, industria y público interesado— utilicen y examinen estos mismos datos para una amplia variedad de propósitos, entre ellos exigir responsabilidades al gobierno y a la industria pesquera por las injusticias cometidas.





PRINCIPIO 3: La Propiedad Real



Hacer pública la información sobre la propiedad real de los buques.

Antecedentes y problema

En la industria pesquera, es de vital importancia conocer al propietario real o beneficiario efectivo, que se refiere a la persona o personas que en última instancia poseen, controlan y se benefician de un buque o empresa. Sin una información que sea adecuada sobre la propiedad real de una operación pesquera, esos propietarios pueden eludir penas y sanciones dejándoles vía libre para seguir con sus actividades ilícitas.

Varias jurisdicciones clave relacionadas con la pesca, como las Seychelles, Ghana, la Unión Europea y Estados Unidos, han promulgado leyes sobre la propiedad real, aunque en distintas fases de desarrollo.⁶¹ En concreto, la aplicación de estas leyes va más allá de las pesquerías. En el ámbito de la gobernanza pesquera, la Comisión del Atún para el Océano Índico ha ordenado que se facilite a la organización información sobre los propietarios reales.⁶²

Aunque la legislación sobre los propietarios reales está avanzando, no existe actualmente una definición de

propietarios reales acordada internacionalmente. No obstante, Open Ownership ha propuesto una definición basada en su experiencia global con este asunto para establecer un entendimiento compartido:

“Un propietario real (A) es una persona física (B) que tiene derecho a acceder a una parte de los ingresos o activos (C) de una entidad jurídica o el derecho a dirigir las actividades de una entidad o influir en ellas [control - (C)]. La propiedad y el control se pueden ejercer directa o indirectamente. (D) La propiedad real debe comunicarse cuando el control total que una persona tiene sobre una empresa, o bien los beneficios económicos que por ella recibe, alcancen o superen el 5 % (E) de las acciones, votos, beneficios o activos de la empresa, o el derecho a designar miembros del consejo de administración o directivos de la empresa”⁶³

Un objetivo clave de hacer que la información sobre la propiedad real sea transparente es interrumpir la financiación de las operaciones de pesca ilegal. Aunque es de vital importancia perseguir a los propietarios

beneficiarios después de los hechos, impedir el flujo de ganancias ilícitas y fondos blanqueados puede disuadirlos de participar en actividades ilegales, lo que hace que la transparencia en torno a la propiedad real sea esencial.

La concentración de la propiedad, el blanqueo de dinero y la corrupción

La propiedad real puede estar oculta o escondida tras estructuras como empresas conjuntas y sociedades de responsabilidad limitada, que esconden el verdadero punto de control y pueden facilitar el blanqueo de beneficios ilegales en activos legítimos. Además, la participación de altos funcionarios del sector pesquero en acuerdos de propiedad no declarados, a menudo en forma de empresas conjuntas, aumenta el riesgo de conflicto de intereses y corrupción dentro de los organismos pesqueros. A continuación se explican estos riesgos y sus vínculos con la propiedad real.

La concentración de la propiedad se da solo cuando unos pocos propietarios poseen un gran porcentaje del acceso a los recursos pesqueros. Esta falta de diversidad en la propiedad lleva a una disminución de la competencia, lo que afecta sobre todo a los PRMB. En tales escenarios, las comunidades pesqueras de los PRMB pueden enfrentarse a acuerdos de acceso injustos, a una inversión insuficiente en favor de operaciones extranjeras.⁶⁴ En algunos casos, la concentración de la propiedad puede estar vinculada a la integración vertical, en la que las empresas controlan todas las etapas de producción a lo largo de la cadena de suministro, lo que reduce la competencia y responsabilidad dentro de la industria pesquera. Se ha observado que esto perjudica significativamente a las flotas a pequeña escala de los países, en especial cuando esos países entran en acuerdos de acceso con operadores pesqueros extranjeros a gran escala.⁶⁵

La falta de transparencia en torno a la propiedad real también está vinculada a la falta de transparencia en las

transferencias financieras.⁶⁶ Para evitar que les detecten, poder continuar con las operaciones y conservar y maximizar los beneficios, los propietarios y operadores deben blanquear el dinero obtenido de forma ilegal de las actividades pesqueras. El blanqueo de dinero se da en varias etapas: cuando se venden los productos del mar, cuando se reacondicionan o compran los buques o artes de pesca o cuando se le paga a la tripulación y al personal. Una vez que se ocultan los ingresos ilegales y se legitiman, los propietarios y operadores pueden reinyectar capital en futuras operaciones pesqueras, perpetuando el ciclo de actividad ilícita. Sin el flujo continuo de capital, no podrían continuar las operaciones o se verían obligados a buscar financiación tradicional, lo que revelaría actividades ilegales que de otro modo quedarían ocultas. Por lo tanto, a la hora de detener el flujo de beneficios ilegales es fundamental tener la capacidad de rastrear los flujos de dinero y vincularlos a los beneficiarios reales conocidos.

La propiedad real no declarada también aumenta el riesgo de conflicto de intereses y corrupción en los organismos pesqueros, sobre todo cuando los altos funcionarios se involucran en acuerdos de propiedad no declarada, como las empresas conjuntas. Aunque en muchos casos las empresas conjuntas⁶⁷ son técnicamente legales, favorecen la corrupción al permitir que empresas o funcionarios de Estados más ricos empleen sobornos para acceder a los recursos de otro país.⁶⁸ No se suele hacer pública la información sobre estos acuerdos, como los nombres de los accionistas nacionales de las empresas conjuntas o los responsables de fletar los buques extranjeros.⁶⁹ En consecuencia, los operadores extranjeros de estas empresas conjuntas suelen tener un conocimiento muy limitado de los ecosistemas locales, el estado de los recursos pesqueros o las dinámicas del sector pesquero local, por lo que priorizan los beneficios a expensas de los ecosistemas y economías locales.⁷⁰ La falta de transparencia en estos acuerdos perpetúa un ciclo de corrupción, como ilustran casos como el de “Fishrot”.

Estudio de caso: Fishrot

Un caso reciente, que se conoce como “Fishrot”, revela cómo la ocultación de la propiedad real puede conducir a la corrupción.⁷¹ Se trata de la empresa islandesa Samherji, propietaria de varias filiales en Namibia. Sobre el papel, eran mayoritariamente namibias, como exige la legislación de Namibia, pero Samherji canalizaba los beneficios de vuelta a su base de operaciones en Islandia, aprovechando vacíos fiscales internacionales para reducir los impuestos pagados al gobierno namibio.⁷² Además, como las cuotas de pesca que Samherji quería ya estaban concedidas a diferentes operadores, la empresa pagó sobornos de millones de dólares a varios funcionarios namibios para adquirir nuevas licencias por debajo del valor de mercado. Las licencias se vendieron más tarde a una filial de Samherji, y el dinero sobrante se lo embolsaron la empresa islandesa y los funcionarios gubernamentales.⁷³ El sistema solo salió a la luz cuando, en 2019, un denunciante dentro de Samherji filtró correos electrónicos. El ministro de Pesca de Namibia, su ministro de Justicia y el director general de Samherji se vieron obligados a dimitir por su implicación en el escándalo. La conexión Namibia-Europa se extendió más allá de Islandia, implicando a la empresa pesquera holandesa Parlevliet & Van der Plas, la más grande de Europa. Esta empresa gestionaba un superpetrolero que pescaba con cuotas ilegales como parte de un acuerdo de sobornos, evadiendo así los impuestos namibios y complicando la red de corrupción destapada por el caso Fishrot.⁷⁴

Concentración de la propiedad

La concentración de la propiedad se da solo cuando unos pocos propietarios poseen un gran porcentaje del acceso a los recursos pesqueros. Esta falta de diversidad en la propiedad lleva a una disminución de la competencia, lo que afecta sobre todo a los PRMB

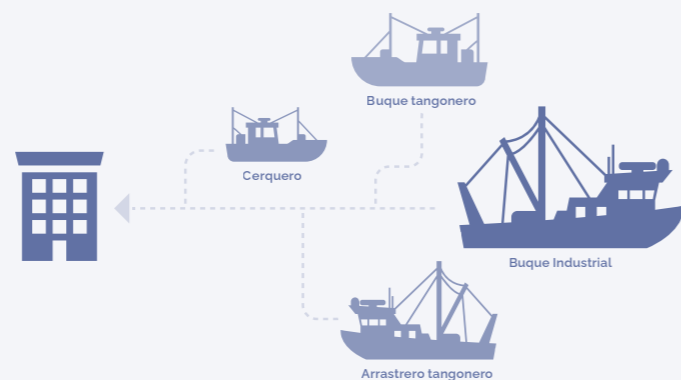


Figura 3. Concentración de la propiedad

Las directrices de Open Ownership

Para abordar los desafíos que plantea la opacidad en la propiedad real, vamos a describir en esta sección dos consideraciones prácticas para las partes interesadas en aplicar iniciativas de transparencia: 1) qué información debe recopilarse sobre la propiedad real, y 2) cómo divulgar esa información. Afortunadamente, organizaciones como Open Ownership⁷⁵ han desarrollado directrices para establecer una legislación y unas prácticas eficaces para los Estados, en las que se aborda la propiedad real sin crear inadvertidamente vacíos legales.

¿Qué información debe recopilarse sobre los propietarios reales?

Open Ownership ha recomendado el siguiente marco⁷⁶ para la información sobre propietarios reales:⁷⁷

- Debe recopilarse información sobre:
 - » El propietario o propietarios reales;
 - » Su estado como propietario/s real/es (es decir, los medios a través de los cuales se mantiene la propiedad o el control), y
 - » El vehículo corporativo declarante y la persona que presenta la declaración.
- La información debe recopilarse de forma estandarizada a través de formularios por Internet, con una orientación clara que facilite el cumplimiento.
- Debe recopilarse suficiente información para que las autoridades puedan identificar inequívocamente a personas, entidades y acuerdos, utilizando identificadores claros, a fin de que la exactitud de los datos pueda verificarse hasta un nivel razonable.
- La información que debe divulgarse debe estar enumerada en la ley y limitarse a lo necesario para lograr el objetivo político, con un propósito y una base jurídica que estén claramente establecidos.

Estudio de caso: Propiedad real y Soperka

Liberia, país vecino de Senegal, ha expresado interés en evaluar sus pesquerías para la explotación comercial e inversión de capital. En el año 2019, los dos países firmaron un acuerdo para llevar a cabo una investigación con el apoyo del Banco Mundial y el Acuerdo de colaboración de pesca sostenible entre la Unión Europea y la República de Senegal.⁷⁸ El acuerdo UE-Senegal carece de una cláusula de transparencia, a diferencia de otros acuerdos del sector pesquero de la Unión Europea en África.⁷⁹ Como parte del acuerdo de investigación, Liberia concedió permisos de investigación a tres buques con pabellón de Senegal para la pesca experimental de arrastre de fondo en aguas liberianas. Los buques, propiedad de Soperka, una empresa registrada en Senegal, tienen una relación comercial con una empresa de España, el Grupo Pereira, aunque existe controversia sobre si esta relación es a través de una empresa conjunta o como filial.⁸⁰

Estos permisos de investigación imponían condiciones sobre los desembarques, informes, zona de pesca, impuestos y embarque de observadores. Aunque el gobierno de Liberia permite la actividad como investigación, la Coalición por Acuerdos Pesqueros Justos sacó a la luz que Soperka comenzó a descargar comercialmente grandes y valiosas capturas de gambas liberianas de aguas profundas, consideradas unas de las más grandes del mundo, en Dakar (Senegal) y a enviarlas a España.⁸¹ Esta actividad hizo temer a las flotas artesanales liberianas que sus recursos se estuvieran capturando ilegalmente, y la investigación del asunto se vio comprometida por la falta de claridad sobre la propiedad real de Soperka. La opacidad adicional en los registros de la empresa, junto con una falta de supervisión en los países socios, se traduce en que Soperka ha conseguido evitar en gran medida las sanciones y continuar con sus cuestionables operaciones. En concreto, la presencia de la propiedad real española puede haber proporcionado un resquicio para evadir sanciones, ya que podría haber permitido a Soperka explotar ambigüedades legales o complejidades jurisdiccionales para protegerse de su responsabilidad.

Divulgación de la propiedad

En algunos casos, la dificultad para acceder a la información de la propiedad real es el resultado de que las autoridades pesqueras o los gobiernos corruptos compliquen de manera intencionada el acceso o avisen a los infractores de la proximidad de patrullas u operaciones para que la ley se cumpla. En ocasiones, esta dificultad puede estar relacionada con unos procesos de registro y de documentación deficientes, y con departamentos pesqueros aislados en varios niveles de gobierno que luchan por compartir datos entre ellos.⁸²

Open Ownership ha desarrollado y sigue actualizando un marco⁸³ para la divulgación de información sobre los propietarios reales. Desarrollado a través del trabajo con más de 40 países y amplias consultas, se centra en tres

características técnicas principales de los regímenes de divulgación efectivos: 1) divulgación y recopilación; 2) almacenamiento y auditabilidad, y 3) calidad y fiabilidad.

La guía de acceso de Open Ownership se basa en los objetivos políticos a nivel nacional desarrollados en este ámbito. En general, la guía trata de conseguir un equilibrio entre la privacidad y hacer que la información esté disponible para diferentes grupos. Da consejos prácticos sobre la organización de una base de datos de propietarios reales. Por ejemplo, los datos se deben "poder buscar tanto por el nombre del vehículo corporativo como por el del propietario real y [estar disponibles] como datos masivos". Los datos deben estar disponibles sin barreras, y cualquier exención al acceso debe interpretarse de manera restrictiva.

Estudio de caso: Sentencia del Tribunal de Justicia de la UE sobre la propiedad real

Dado que la propiedad real es una cuestión relativamente nueva, algunas jurisdicciones están lidiando con conflictos potenciales o percibidos entre la divulgación de la propiedad real y el derecho a la privacidad. En una importante sentencia de 2022, el Tribunal de Justicia de la UE abordó este problema en el contexto de la estricta protección de privacidad en la Unión Europea.⁸⁴ Aunque el Tribunal reconoció la importancia de la privacidad, subrayó que el acceso a la información sobre propietarios reales debe otorgarse a los que tengan un interés legítimo (es decir, una "necesidad de conocerla"), como las autoridades gubernamentales, instituciones financieras, prensa y organizaciones de la sociedad civil específicas que estén implicados en la prevención y la lucha contra el terrorismo, el blanqueo de capitales y sus delitos subyacentes.

Recomendaciones políticas del Principio 3

Los gobiernos que traten de desarrollar marcos legales para la propiedad real y la divulgación deben adherirse a las directrices completas proporcionadas por Open Ownership. El gobierno debe adaptar estas directrices para adecuarse al contexto del Estado, en especial en casos donde no exista un marco legal. Aunque esta tarea suele recaer en las autoridades no pesqueras debido a su aplicabilidad más amplia a los negocios, es crucial que las autoridades pesqueras y las organizaciones de la sociedad civil pertinentes permanezcan comprometidas e informadas durante todo el proceso. Su participación garantiza que la redacción jurídica siga incluyendo las consideraciones que estén relacionadas con la pesca y facilita el acceso necesario para la gestión pesquera a la información de la propiedad real.

Por ejemplo, si los objetivos principales tras el acceso al registro de propietarios reales giran en torno a la lucha contra el blanqueo de capitales y la financiación del terrorismo, es imperativo ampliar el ámbito de aplicación para incluir delitos específicos del sector pesquero, como la pesca INDNR y el trabajo forzoso. Al reconocer formalmente estos delitos en el marco jurídico, agentes como las OSC pueden acceder legítimamente a los datos con fines directamente vinculados con la lucha contra las actividades ilícitas relacionadas con la pesca. Esta inclusión estratégica garantiza que el marco jurídico refleje adecuadamente los retos a los que se enfrenta el sector pesquero y refuerza las medidas de transparencia y responsabilidad a la hora de abordar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.





PRINCIPIO 4: Los Pabellones de Conveniencia



Detener el uso que hacen los buques pesqueros de los pabellones de conveniencia haciéndoles cumplir el artículo 91 de la CONVEMAR de que exista un vínculo genuino entre los buques y su pabellón nacional, e impedir que los buques se dediquen a la pesca ilegal y a delitos asociados independientemente de su pabellón y castigar al buque o buques que lo hagan.

Antecedentes y problema

El Estado de pabellón de un buque pesquero es el país en el que está registrado y le da su identidad jurídica. Los Estados de pabellón, que son cruciales en la lucha contra la pesca ilegal, la mala gestión de la pesca y otras actividades marítimas ilícitas, están legalmente obligados a controlar y supervisar las actividades de los buques que enarbolan sus pabellones. Como entidad responsable de conceder su pabellón a un buque pesquero, el Estado de pabellón actúa como la primera línea de defensa contra los operadores ilegales. Además, tiene obligaciones específicas, como hacer cumplir sus propias leyes a los buques registrados y cooperar con otros Estados en el control y la investigación de las actividades de los buques que enarbolan su pabellón.

No obstante, un número creciente de Estados carecen de la capacidad o voluntad de llevar a cabo sus obligaciones de una manera eficaz. Estos Estados suelen tener requisitos de registro laxos y están abiertos a registrar buques con conexiones mínimas a su territorio, lo que les ha hecho ganarse la designación de pabellones de conveniencia (PDC). Los buques que enarbolan los PDC tratan de evadir normativas restrictivas

y el control al que un buque debe estar sujeto si enarbola el pabellón de un Estado responsable. Estos buques suelen estar vinculados a la pesca INDNR.⁹⁵

Asimismo, los buques que participan en actividades de pesca ilegal a menudo cambian de pabellón para evitar que les detecten y les apliquen medidas correctivas. Suelen registrar sus buques en países de renta media y baja (PRMB), como algunos PDC, debido a factores como costes más bajos, controles portuarios más débiles, gestión inadecuada de las pesquerías y poca o ninguna aplicación de la ley.⁹⁶

Además de enarbolar un pabellón de conveniencia, los buques pueden evadir la normativa enarblando un Estado del que no son miembros o parte colaboradora de una OROP. Las OROP establecen normas y reglamentos operativos dentro de sus áreas de competencia que todos los estados miembros y los buques que enarbolan su pabellón deben seguir. Por lo tanto, para eludir la normativa en todos los frentes, los buques abanderan en un Estado que tiene normativas estatales de pabellón

débiles y que no forme parte de una OROP, lo que nuevamente plantea interrogantes sobre las motivaciones de estos buques.⁹⁷

Las estructuras corporativas de múltiples capas de las grandes empresas pesqueras que operan en múltiples jurisdicciones añaden otra capa de complejidad. El abanderamiento de diferentes Estados, y en ocasiones el reabanderamiento, dificulta el seguimiento de la propiedad real o la identificación. Este anonimato hace que muchos propietarios reales sean casi impenetrables a la tributación y la aplicación de la ley.

Además, los registros de los PDC no se encuentran a veces ubicados en el país del pabellón, a menudo lo gestionan empresas privadas o los utilizan sin el permiso o conocimiento del país del pabellón.⁹⁸ El cambio de pabellón⁹⁹ también complica la persecución judicial. Puede ocultar el historial de actividades ilícitas de un buque, especialmente cuando se combina con cambios en el nombre del buque o en los datos de identificación en ausencia de un IUB. En algunos casos, el cambio de pabellón combinado con un cambio de nombre puede permitir que el historial de un buque quede totalmente oculto, de modo que el buque pueda reanudar sus operaciones tras el cambio de pabellón con un historial aparentemente limpio.⁹⁰ Encontrar un buque así debería plantear serias dudas a cualquier Estado.

El pabellón de conveniencia permite a menudo a los propietarios y operadores beneficiarse de costes operativos más bajos aprovechándose de tipos impositivos reducidos, tasas de registro más baratas y la posibilidad de emplear mano de obra barata, todo ello facilitado por una normativa menos restrictiva del Estado de pabellón. Sin embargo, este enfoque de ahorro de costes resulta a menudo en unas condiciones de seguridad y salud a bordo que no son óptimas, como la mala calidad y cantidad del agua potable y de los alimentos.⁹¹ Estos propietarios a menudo también demandan largos periodos de trabajo sin un descanso adecuado, mientras que le pagan a su tripulación salarios muy bajos y, a veces, debido a la servidumbre por deudas, les engañan para que no reciban salario alguno (Principio 10).⁹²

Las responsabilidades del Estado de pabellón

No existe una lista maestra consensuada de países de PDC para la pesca,⁹³ en parte debido a que es difícil determinar qué flotas pesqueras de los Estados de pabellón poseen niveles lo suficientemente altos de propietarios extranjeros para que se le considere un Estado de PDC desde una perspectiva pesquera.⁹⁴ La falta de información sobre la propiedad real (Principio 3) hace que sea más complicado averiguarlo.

A partir de 2022, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (FITT) enumeró 42 registros⁹⁵ como pabellones de conveniencia, con el mayor número de buques pesqueros registrados en Honduras, Panamá y Camboya.⁹⁶ Panamá tiene el registro abierto más antiguo y sigue siendo un Estado de pabellón popular, sobre todo para los buques de carga refrigerada que llevan pescado, ya que ofrece un registro de buques por Internet, la posibilidad de emplear mano de obra barata y la exención de impuestos sobre la renta para los propietarios extranjeros. También hay tres países sin litoral con registros abiertos: Bolivia, Moldavia y Mongolia.

Aunque el uso de un pabellón de conveniencia es legal en el marco marítimo, la legislación internacional requiere un "vínculo genuino" entre el buque y su Estado de pabellón, a través de la nacionalidad de la tripulación, capitán, empresa o propietario real del buque. Sin embargo, la expresión "vínculo genuino" es vaga y poco definida, por lo que hace que el requisito sea fácil de eludir.⁹⁷ En realidad, este vínculo genuino está con frecuencia ausente, pues muchos buques tienen poca relación con su Estado de pabellón o no tienen ninguna. A menudo, el verdadero Estado de pabellón está oculto por una empresa tapadera o una empresa conjunta que carece de una propiedad local genuina,⁹⁸ buzones postales dentro de la jurisdicción u otras variaciones que equivalen a algo menos que a una verdadera conexión con la jurisdicción del pabellón.⁹⁹ Aunque el registro de buques de propiedad extranjera no es intrínsecamente problemático, se vuelve preocupante cuando favorece el secretismo de la propiedad real y ofrece refugio frente a una sólida gestión pesquera, la legislación nacional, la detección INDNR y las sanciones.¹⁰⁰

Estudio de caso: Un PDC en funcionamiento

En 2018, se descubrió que el Mahawa, un arrastrero de pesca de 135 toneladas brutas operado por una empresa de propiedad coreana, operaba bajo pabellones tanto de Guinea como de Sierra Leona, una práctica ilegal según el derecho marítimo internacional. El doble pabellón permite a los operadores del buque crear confusión en torno a la identidad de este, lo que permite que eluda sanciones y evite la normativa de las pesquerías.

Tanto Sierra Leona como Guinea están en la lista de la FITT de los PDC. El gobierno de Guinea sancionó posteriormente a los propietarios del Mahawa. Si los registros del buque de Guinea y Sierra Leona se hubieran hecho públicos, este doble abanderamiento podría haber salido a la luz antes mediante una comprobación cruzada de los dos registros. O, si ambos países hubieran hecho obligatorios los números OMI y hubieran añadido sus flotas al Registro mundial (Principio 1), esto podría haberse evitado.

Recomendaciones políticas del Principio 4

Para abordar de una manera eficaz los problemas de los buques pesqueros con PDC, es imperativo que los gobiernos apliquen estrictamente el artículo 91 de la CONVEMAR, que exige un vínculo genuino entre los buques y su Estado de pabellón. A pesar de ser técnicamente legales, los PDC plantean importantes desafíos debido al secretismo y a la escasa supervisión que suelen ofrecer.

En los últimos 20 años, el uso de registros abiertos ha aumentado en un 50 %, lo que ha agravado el problema del secretismo dentro de la industria pesquera. A medida que más buques emplean PDC, es crucial explorar enfoques alternativos para desalentar su uso, ya que los esfuerzos pasados no han producido un progreso suficiente. Uno de estos enfoques podría consistir en definir de manera clara, ya sea en la legislación estatal o mediante acuerdos internacionales, los criterios para establecer un vínculo genuino entre un buque y su Estado de pabellón, lo que cerraría las lagunas que deja la ambigüedad del término.

Si los Estados de PDC no cumplen sus obligaciones de Estado de pabellón, habría que considerar medidas más severas para desincentivar el uso de los PDC. Por ejemplo, someter a unas inspecciones más minuciosas y obligatorias a los buques abanderados en Estados de pabellón y PDC irresponsables cuando hagan escala en un puerto (una prerrogativa del Estado rector del puerto) puede servir como elemento disuasorio eficaz. Dado que los PDC representan un factor de riesgo legítimo, los Estados rectores del puerto deben tener autoridad para tenerlo en cuenta.

Todos los Estados deben ejercer una cuidadosa supervisión antes de conceder su pabellón, como por ejemplo realizando evaluaciones exhaustivas de los propietarios reales y del historial del buque, incluidos los pabellones anteriores y los registros de cumplimiento. Los ministerios de pesca y las autoridades competentes en materia de abanderamiento deben colaborar para que se pueda determinar la legitimidad de la información facilitada antes de conceder pabellones o autorizaciones de pesca. Las listas de buques autorizados deberían ponerse a disposición del público, en consonancia con otras recomendaciones de este informe, por ejemplo, exigir los IUB y otra información específica que esté relacionada con los buques.

Los buques que no puedan cumplir las normas se deberán dar de baja del registro sin demora. Debe prestarse especial atención a los buques extranjeros que pretendan registrarse en un Estado de pabellón distinto de aquel en el que residen sus propietarios. La información sobre el registro de buques a gran escala deberá comunicarse sin demora al Registro mundial y a cualquier OROP pertinente.





PRINCIPIO 5: El Posicionamiento de los Buques



Exigir que sea pública la posición de los buques (compartiendo los SLB u otros sistemas que no sean públicos o también obligando a utilizar el SIA).

Antecedentes y problema

Un problema que viene de lejos es la falta de información fiable y en tiempo real sobre dónde está un buque y qué está haciendo mientras está en alta mar, dada la inmensidad del océano, el gran número de buques y lo limitados que son los recursos para controlarlos. No obstante, la tecnología moderna, en la forma de sistemas de seguimiento por satélite, como el sistema de localización de buques (SLB) y el sistema de identificación automática (SIA), ha proporcionado nuevas vías para superar este vacío de información. Estos sistemas permiten el seguimiento de la posición de los buques en el mar, junto con estaciones receptoras en tierra o comunicaciones vía satélite. A pesar de estos avances tecnológicos, es importante tener en cuenta que alrededor de un 75 % de los buques pesqueros industriales del mundo no se les hace un seguimiento público, lo que pone de manifiesto la brecha que existe entre la disponibilidad de la tecnología y su aplicación transparente.¹⁰³

Los sistemas SIA y SLB registran diversos aspectos de los movimientos de los buques, como velocidad, dirección y duración, lo que puede revelar patrones distintivos indicativos de comportamientos de pesca específicos. Aquí hay algunos ejemplos típicos:

- El despliegue de una red, es decir, ralentizar el ritmo y mantener una velocidad constante, lenta en un rumbo recto mientras se suelta la red;
- La pesca con palangre, en la que un buque se desplaza en zigzag;
- El tránsito por un área, lo que se evidencia por moverse a mayor velocidad y en una dirección uniforme sin paradas para pescar;
- El transbordo con otro buque, es decir, cuando un buque más grande y uno o más buques pesqueros más pequeños permanecen uno al lado del otro durante un período de tiempo, tal vez con buques pequeños yendo y viniendo mientras el buque más grande permanece inmóvil;

Los largos periodos en el mar y sin escala en puerto, lo que puede indicar que un buque pesquero está tripulado por trabajadores que no reciben las protecciones básicas o un trato humano.

Los buques de la pesca INDNR ocultan a las autoridades

sus localizaciones y comportamientos en el mar, lo que les permite cometer infracciones sin que les detecten. Por lo tanto, es importante exigir sistemas de rastreo tanto a buques de gran escala como de pequeña escala. En conjunto, estos sistemas también proporcionan datos fundamentales sobre los esfuerzos y localizaciones de pesca para facilitar la gestión de las pesquerías.¹⁰⁴

El seguimiento de buques: SLB y SIA

El SLB es un término que se utiliza para describir una serie de sistemas desarrollados para que los gobiernos los utilicen a fin de rastrear las posiciones de los buques en la pesca comercial. Funciona mediante el Sistema de Posicionamiento Global a través de comunicaciones móviles y por satélite transmitiendo información sobre la posición, la velocidad y el rumbo de un buque (como la hora, fecha e identificación de un buque) a tierra, donde se registra en los centros de seguimiento de la pesca. Los datos del SLB no suelen ser públicos. Los utilizan los gobiernos para supervisar la actividad de las flotas para que se cumpla la legislación y para detectar y prevenir infracciones. Sin embargo, cada vez se hacen públicos más datos del SLB. En particular, la organización sin ánimo de lucro Global Fishing Watch¹⁰⁵ (GFW) ha hecho un progreso enorme en la obtención de datos del SLB de un número cada vez mayor de países asociados.¹⁰⁶

A diferencia de los datos del SLB, los del SIA son de libre acceso y cualquiera los puede recibir de manera gratuita con un receptor del SIA. Aunque el SIA no se concibió inicialmente para apoyar la vigilancia de la pesca, se ha convertido en parte importante de los esfuerzos de seguimiento de los buques. El sistema se desarrolló con el objetivo de transmitir la posición del buque para la seguridad del tráfico marítimo mediante la difusión de la posición, identificación, velocidad y rumbo de los buques comerciales para evitar mejor las

colisiones. Los satélites receptores y la estaciones terrestres captan las transmisiones del SIA, lo que hace que los buques con sistemas SIA sean detectables en todo el mundo. Según la normativa de la OMI, el SIA es obligatorio para los buques con más de 500 toneladas brutas o de más de 300 toneladas brutas si realizan un viaje internacional, así como para muchos otros, dependiendo de las aguas en las que pesquen y las autoridades que las gestionen.

El SLB y el SIA presentan claras diferencias, pero esto también los hace complementarios. El SIA proporciona datos de posición frecuentes, algunas veces incluso cada pocos segundos. El SLB, por su parte, proporciona datos de posición a intervalos predeterminados, en general cada hora o menos. Utilizados conjuntamente, los sistemas pueden proporcionar una visión completa de los movimientos de los buques y sus actividades, y pueden servir también como referencias cruzadas entre sí.

Otro ejemplo de cómo estos sistemas se pueden utilizar juntos para conseguir una imagen más clara de la actividad de los buques en el mar es durante los intervalos entre las transmisiones del SIA. El SIA no es obligatorio en todo el mundo y los operadores de los buques lo pueden desactivar para ocultar su actividad, mientras que el SLB no está diseñado para apagarlo y hacerlo es ilegal en algunos lugares. Al utilizar estas lagunas de manera intencionada en los datos del SIA, se han descubierto focos de delitos pesqueros en los que parece que los buques desactivan sus transmisores del SIA mientras faenan ilegalmente. Estos datos sugieren que los operadores de pesca INDNR desactivan sus SIA por uno o dos motivos: para pescar en lugares desautorizados o para ocultarse de las autoridades de control cuando realizan transbordos no autorizados. En muchos casos, los desactivan en los límites de las ZEE y en áreas donde se sabe que hay una gran actividad de transbordo.

Estudio de caso: Argumentos a favor del SLB, incluidos los beneficios para la industria

Aunque puede que el SLB se haya puesto en marcha por las necesidades gubernamentales de monitorizar los buques, la industria pesquera ha empezado a reconocer los beneficios que se obtienen al usar el sistema. Al reconocer el valor de una mayor transparencia, en 2019, Noruega decidió hacer públicos los datos del SLB de su flota de más de 15 metros,¹⁰⁷ y ahora se publican en la web Norwegian Fisheries Directorate y se actualizan a diario.¹⁰⁸ El objetivo tras esta iniciativa es proporcionar al público la información recopilada de la industria pesquera, reconociendo el uso que la industria hace de los recursos marinos silvestres y la obligación legal bajo la legislación noruega de divulgar datos sobre su impacto ambiental.

La dirección ha observado una serie de beneficios para los pescadores y los gobiernos, como: 1) la mejora de la gestión espacial de la superficie marina a medida que crece la competencia entre los usuarios (petróleo, energía eólica, pesca, navegación, acuicultura); 2) las ganancias de mercado para satisfacer la creciente demanda de pescado legal, ético y sostenible; 3) las operaciones pesqueras más eficientes y la reducción de las emisiones debido a la disminución de los costes y el consumo de combustible, ya que los pescadores utilizaron los datos para pasar menos tiempo buscando buenos caladeros; 4) la mejora del cumplimiento, y 5) la mejora de los conocimientos para garantizar la gestión sostenible de los recursos marinos.¹⁰⁹

Noruega también fue el primer país europeo en compartir sus datos del SLB con GFW, lo que hace que estén más disponibles a un mayor número de partes interesadas.



Una mirada hacia el futuro

En 2022, Noruega dio un paso sin precedentes y propuso un nuevo instrumento internacional para el rastreo de buques en la 35.ª Sesión del Comité de Pesca de la FAO en Roma.¹¹⁹ Esta propuesta tenía por objetivo avanzar en el progreso que ya se ha hecho exigiendo el uso obligatorio de sistemas de rastreo de buques en todos los buques pesqueros. Además de exigir estos sistemas, la propuesta hace hincapié en la importancia de que los Estados compartan los datos de posicionamiento de los buques para mejorar las capacidades del SCV de los Estados.¹²⁰

El trabajo sobre esta propuesta será una de las primeras tareas del nuevo subcomité de gestión de la pesca, que ha recibido el respaldo del Comité de Pesca de la FAO. Mientras se le da forma a un futuro acuerdo de seguimiento, todos los Estados deberían apoyar esta iniciativa en los términos más amplios y transparentes.

Recomendaciones políticas del Principio 5

Todos los Estados deberían ampliar su cobertura de seguimiento de los buques y exigir que el seguimiento del buque sea público.¹²¹ En la actualidad, solo una selección de buques comparte su localización, ya sea a través del SIA o mediante la divulgación unilateral de los datos del SLB por parte de los Estados de pabellón. En el caso de que todos los Estados exigieran alguna forma de seguimiento público de sus buques fuera de sus aguas, a través del SIA, el SLB o algún otro sistema, sería posible obtener una serie de beneficios, como: una mejor gestión de la pesca, una mayor transparencia en la cadena de suministro y para los consumidores y aportaciones más sólidas para la gestión espacial, incluidas las áreas marinas protegidas (AMP) y la salvaguardia de los caladeros a pequeña escala.

Los gobiernos deberían considerar la posibilidad de imponer el SIA en todos los buques, independientemente de su tamaño, y exigir que el sistema esté encendido durante toda la travesía. La desactivación del SIA se debe considerar una infracción grave, teniendo en cuenta las motivaciones conocidas para eludir la detección de conductas que no están autorizadas, que a menudo están vinculadas a actividades delictivas u otras infracciones más graves. Los requisitos legales relacionados con el SIA deberían incluir una disposición para un informe manual de respaldo de la información de posición si el SIA "se cae". El uso del SIA también podría considerarse como una condición para la importación de pescado a fin de ayudar a determinar la legalidad de la captura, ya que el SIA puede registrar la posición del buque en la fecha y hora de la supuesta captura, lo que permite determinar si el buque se encontraba realmente en el lugar de captura alegado.

Además, todos los Estados deberían considerar la propuesta de Noruega de un nuevo acuerdo internacional sobre seguimiento de buques. Un acuerdo de este tipo apoyaría y facilitaría el uso del SLB, el SIA y otras tecnologías de seguimiento para combatir la pesca INDNR, proteger las AMP, generar datos sobre el esfuerzo pesquero para la gestión de las pesquerías, detectar problemas de trabajos forzados y aumentar la trazabilidad de los productos, entre otros posibles usos. También establecería un entendimiento uniforme y una base jurídica para el uso de estos sistemas y eliminaría las numerosas cuestiones sobre los datos confidenciales y que no son de acceso público que siguen planteándose como obstáculo para que los datos sean transparentes. Y un acuerdo normalizaría los requisitos y facilitaría el intercambio de datos entre gobiernos y otros interesados.

Además, la Coalición recomienda que las OSC con experiencia científica o de datos reciban formación técnica sobre cómo interpretar y analizar de manera eficaz los datos del SLB y del SIA. La participación de las OSC en este análisis de datos puede mejorar significativamente la capacidad de supervisión y verificación independientes de las actividades de los buques, complementando así las iniciativas gubernamentales y fomentando una mayor transparencia.

	Sistema de Localización de Buques (SLB)	Sistema de Identificación Automática (SIA)
Acceso	Normalmente cerrado, propietario, pero algunas naciones están compartiendo sus datos VMS con Global Fishing Watch, incluyendo Noruega, Chile, Perú, Brasil, Belice, Panamá, Costa Rica, Ecuador y Papúa Nueva Guinea.	Acceso abierto
Objetivo inicial	Gestión de las pesquerías	Seguridad en el mar
Comunicación	Comunicación bidireccional a intervalos regulares	Transmisión continua (recepción dependiente de la disponibilidad del receptor)
Alcance	Mundial (línea de visión al satélite)	Línea de visión a la estación terrestre; Satélite-SIA: Mundial (línea de visión al satélite); AIS dinámico: Línea de visión a los buques equipados
Uso obligatorio	Exigido por muchos Estados de pabellón y ribereños	Obligatorio para buques de más de 300 GT. Algunos Estados lo exigen para buques más pequeños

Tabla 1: Comparación entre el SLB y el SIA.¹¹⁶



PRINCIPIO 6: El Transbordo



Prohibir el transbordo de pescado entre barcos en el mar, a menos que se autorice previamente, se controle minuciosamente y se registre públicamente.

Antecedentes y problema

El transbordo es una práctica común en las pesquerías de todo el mundo, que implica la transferencia de la captura entre buques, a menudo llevada a cabo en el mar y sin el debido control o autorización. Este proceso elimina la necesidad de que los buques pesqueros realicen largos y costosos viajes de vuelta a puerto después de cada excursión de pesca para descargar sus capturas o reabastecerse de combustible, alimentos, provisiones y tripulación, lo que permite a los buques permanecer en el mar durante largos periodos. No obstante, este tiempo prolongado en el mar permite a los operadores de buques sin escrúpulos mantener a los miembros de la tripulación a bordo durante amplios periodos, lo que deja a la tripulación vulnerable de abuso, explotación y trabajos forzosos durante meses o años (Principio 10).¹²²

Además, los operadores de buques que sean deshonestos pueden aprovechar el transbordo para ayudar a falsificar y encubrir los datos de las capturas, como la información sobre las especies, cómo y dónde se capturó el pescado y

la cantidad de pescado que se capturó o cambió de barco mediante transbordo. Al descargar sus capturas en un buque grande, los operadores pueden mezclar las capturas ilegales con las legales, lo que dificulta que las autoridades rastreen el origen del pescado de forma precisa.¹²³ Esta actividad ilegal se ve facilitada en muchas regiones, puesto que los buques frigoríficos que descargan las capturas de los buques pesqueros durante el transbordo normalmente están exentos de documentación de la captura y sistemas de rastreo.¹²⁴ Esto crea un evidente eslabón perdido en la cadena de custodia –la documentación cronológica de la pesca a medida que avanza por la cadena de suministro (Principio 7)–, lo que hace que sea casi imposible la trazabilidad completa de las capturas.

Además, sin datos precisos sobre la localización, cantidad y especies de la captura, los científicos y gestores pesqueros son incapaces de elaborar evaluaciones precisas de las poblaciones de las especies capturadas en la pesquería. Esto repercute negativamente en la precisión del

Figura 4. Dos buques pesqueros haciendo el transbordo de sus capturas con un "buque nodriza" más grande. Durante el transbordo pesquero, el buque pesquero suele amarrar junto a un gran buque nodriza de carga refrigerada conocido como buque "frigorífico" o "de transporte" y descarga su captura antes de desamarrar y continuar sus operaciones pesqueras, mientras que el buque frigorífico recoge más pescado de otros buques o regresa a puerto para desembarcar las capturas.¹³⁶

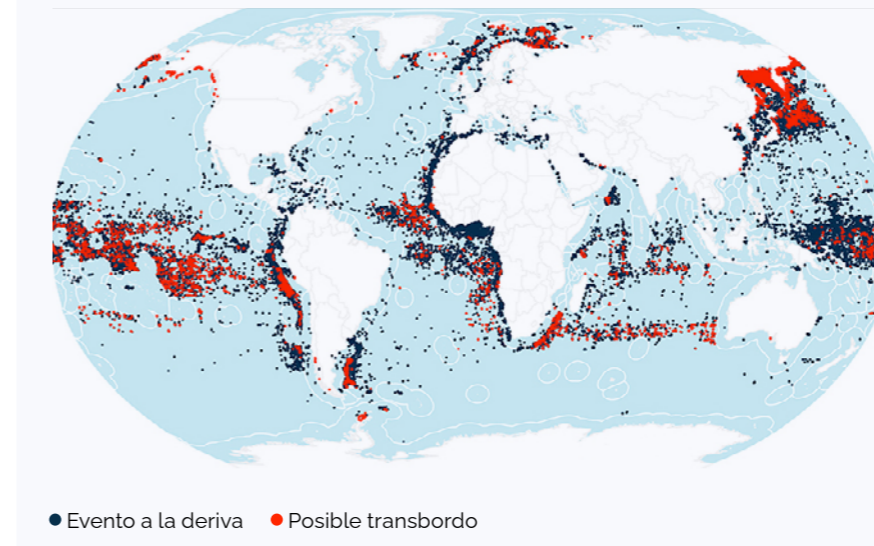


Figura 5. Patrones de comportamiento sospechoso de transbordo que ilustran encuentros (rojo) y eventos de merodeo (negro) en todo el mundo. Las mayores densidades aparecen en el Lejano Oriente ruso y el mar de Barents, fuera de las ZEE de Sudamérica, dentro de las ZEE de las naciones africanas y en el Pacífico ecuatorial.¹³⁰

asesoramiento que pueden proporcionar las organizaciones de gestión pesquera, entorpeciendo los esfuerzos de conservación y, a largo plazo, provocando el agotamiento de las poblaciones de peces.

El transbordo ilegal es un problema extendido en todo el mundo. En el Pacífico occidental y central, representa entre 312 y 358 millones de dólares de atún y especies afines al año cuando se combina con las capturas relacionadas con la pesca INDNR. Asimismo, el 68 % de los posibles transbordos observados permanecen sin documentar en el Pacífico occidental y central y, por lo tanto, representan un posible transbordo ilegal de pescado.¹²⁶ Aunque la mayor parte de la información disponible sobre los transbordos ilegales se refiere a las pesquerías de atún de gran valor, los transbordos son

frecuentes en muchas pesquerías a gran escala (figura 5).

Los lugares donde sucede el transbordo muestran unos patrones consistentes.¹²⁷ Los arrastreros tienden a realizar transbordos en aguas nacionales, lo más probable debido a su proximidad a los caladeros que son lo suficientemente poco profundos como para garantizar la pesca de arrastre, mientras que los palangreros, que principalmente capturan peces como el atún, suelen hacer el transbordo en alta mar. Se han detectado focos de probable actividad ilegal de transbordo frente a las costas de Argentina, Perú, Chile, África occidental, la península de Kamchatka y el Pacífico tropical del este.¹²⁸ Los buques implicados en estos presuntos transbordos ilícitos se suelen caracterizar por ser propiedad de países distintos del Estado del pabellón: aproximadamente el 42 % de estos buques enarbolan pabellones de conveniencia (Principio 4).¹²⁹

Estudio de caso: Flota de pesca ilegal en lista negra tras una investigación¹³²

Una flota de buques que participaba en actividades ilegales se enfrentó a importantes consecuencias cuando la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICAA) la incluyó en su lista negra a finales de 2021. Trabajando juntos, EJF, Trygg Mat Tracking y Oceana, reunieron pruebas que incluían el rastreo por satélite, inteligencia recopilada de las redes sociales y entrevistas con la tripulación que mostraban que la flota estaba involucrada en diferentes actividades ilegales, como el transbordo sin una autorización adecuada. Estas pruebas llevaron a la flota a la lista negra y la aseguradora de la flota, Hydor, retiró la cobertura tras las conclusiones a las que llegó la CICAA y la investigación.

Este incidente ejemplifica cómo los delincuentes explotan la falta crónica de transparencia en las pesquerías para perpetrar crímenes y diezmar los ecosistemas oceánicos. La flota, que más recientemente navegaba con el nombre de ISRAR 1, 2 y 3, ha estado operando en el Atlántico durante años, en una pesquería atunera gestionada por la CICAA. Llamó la atención de los investigadores por primera vez cuando el satélite de seguimiento mostró una indicación clara de que los buques pescaban atún con palangre, a pesar de que no estaban registrados con la CICAA. Sin esta autorización, está estrictamente prohibido la pesca de atún en el Atlántico.

Los buques no solo empezaron a enarbolar el pabellón de una nación para luego cambiar a otro, sino que también hay indicios de que fueron "apátridas" durante un tiempo, en el que no estuvieron registrados con ningún pabellón. A mitad de la travesía, los buques también cambiaron de nombre y de código identificativo en su SIA. La EJF obtuvo una foto en la que se mostraba claramente la pintura blanca y brillante que se había usado para cambiar el nombre a los buques (ver la figura 6).



Figura 6. Foto de la EJF del buque con un nuevo nombre.¹³²

La inclusión en la lista negra, propuesta a la CICA por la UE después de ver las pruebas e investigar más a fondo,¹³³ supuso un duro golpe para esta red ilícita. La pérdida del acceso al mercado y del seguro de su flota puso a los operadores en grave riesgo financiero por su comportamiento ilícito. Este caso destaca la prevalencia de varias prácticas ilegales en la industria pesquera, como el transbordo, y evidencia la interconexión de las cuestiones abordadas en los principios de la Coalición. Entre ellos se incluyen un seguimiento gubernamental insuficiente de los movimientos de los buques (Principio 5), la falta de identificadores de buques adecuados como un IUB para rastrear los cambios de pabellón (Principio 1), la fiabilidad de los pabellones de conveniencia (Principio 4) y la ausencia de un historial público de cumplimiento y sanciones (Principio 2). Una mayor transparencia a todos los niveles podría haber ayudado a las autoridades a intervenir antes y haber impedido que esta operación se beneficiara del pescado capturado de manera ilícita.

Unas directrices claras

En respuesta a la preocupación suscitada sobre la práctica continuada del transbordo, la FAO llevó a cabo un examen por todo el mundo de las prácticas de transbordo de los buques pesqueros, que cubrió los buques de todos los tipos y tamaños. Además de definir el transbordo y establecer parámetros acordados alrededor de lo que constituye el transbordo, la FAO describió las responsabilidades estatales y dio unas orientaciones para abordar las lagunas comúnmente explotadas. Concluyó que: "Los transbordos deben estar lo suficientemente regulados, rastreados y controlados para mitigar el riesgo de facilitar las operaciones de pesca INDNR que socavan las pesquerías sostenibles, amenazan la salud de los ecosistemas marinos y tienen efectos socioeconómicos negativos, sobre todo para los pescadores legítimos y las comunidades costeras. Cuando la capacidad de seguimiento y control eficaz sea escasa, se debe adoptar un enfoque de gestión preventivo".

Tras el estudio, la FAO y sus Estados miembros desarrollaron las Directrices para los Transbordos, que son voluntarias, aunque la FAO deja claro que "para que sean eficaces, se espera que, como mínimo, los Estados tomen medidas para trasladarlas a las normativas regionales y nacionales".¹³⁷ Dada la dependencia que la práctica empresarial tiene con el transbordo debido al ahorro de costes y tiempo, y su

importancia para muchas pesquerías clave, como las del atún y el calamar, parece poco probable que se prohíba el transbordo totalmente en un futuro próximo, aunque algunas autoridades de gestión pesquera están optando cada vez más por esta vía. En consecuencia, es imperativo adoptar medidas estrictas de control y rastreo para prevenir la posibilidad de que se oculten actividades ilegales.

En las directrices, la FAO aconseja cinco cambios fundamentales en el transbordo:

- Garantizar que los buques que participen en transbordos estén autorizados por el Estado de pabellón, ribereño o portuario y que los buques lo notifiquen a las autoridades pertinentes antes de llevar a cabo cualquier tipo de transbordo;
- Adoptar procedimientos transparentes a la hora de informar para facilitar la verificación de las autorizaciones y los datos de transbordo, permitiendo acciones eficaces de seguimiento, control y vigilancia;
- Garantizar que todos los buques que participen en transbordos proporcionen una declaración que contenga datos específicos sobre las cantidades de pescado, las especies y cualquier captura incidental;

- Compartir datos de transbordo, como listados de buques, notificaciones, autorizaciones, declaraciones, informes de observadores e inspecciones, infracciones y sanciones;
- Establecer procedimientos de notificación para recopilar y cruzar información sobre la cantidad de pescado desembarcado por especies, forma del producto, área y país de origen del pescado procesado.¹³⁸

Estas directrices de la FAO, que se adoptaron en el año 2022 en la 35.ª Sesión del Comité de Pesca de la FAO, proporcionan las mejores prácticas para los países sobre la manera en la que pueden mejorar los transbordos en sus flotas, como los requisitos recomendados para los Estados de pabellón sobre el registro y autorización de sus buques para el transbordo. Estas prácticas incluyen el requisito del SLB (Principio 5) y la obtención de un número OMI (Principio 1). También exigen que gran parte de esta información sobre los transbordos sea de acceso público,¹³⁹ lo que concuerda con las peticiones de la Coalición para que haya una mayor transparencia en la información de los buques y pesquerías.

Además, las directrices estipulan que el buque debe presentar una declaración de transbordo y una declaración de desembarque.¹⁴⁰ Gran parte de esta información se hace eco de los requisitos de información del Registro mundial y de los Anexos A y C del AMERP, que proporcionan formularios de información detallada para utilizar antes y como parte de la entrada en puerto.¹⁴¹

Los últimos avances de las OROP

Las claras actividades ilegales que están asociadas con el transbordo en el mar han llevado a que la normativa de las OROP sea cada vez más estricta.¹⁴² Varias han impuesto prohibiciones, al menos parciales, del transbordo en el mar, entre ellas la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroccidental, la Comisión de Pesca del Pacífico Occidental y Central y la Comisión Interamericana del Atún Tropical.¹⁴³

Varios grandes mercados de productos del mar también han empezado a imponer prohibiciones al transbordo en el mar, entre ellos Estados Unidos, la Unión Europea, Australia y Nueva Zelanda. Estas prohibiciones se suelen aplicar dentro de las aguas territoriales de un Estado, pero también se pueden aplicar en alta mar prohibiendo el transbordo en buques que enarbolen el pabellón de un determinado Estado (por ejemplo, los Estados miembros de la UE).¹⁴⁴ Algunos Estados no han aplicado prohibiciones, sino que permiten el transbordo autorizado si el buque lleva un observador de pesca a bordo (por ejemplo, Belice).¹⁴⁵

Los esfuerzos para detener el transbordo ilegal se observan ahora también en las políticas de abastecimiento y operativas de las grandes empresas pesqueras, como Thai Union. En 2015, la empresa intensificó los esfuerzos para encarar el transbordo en sus cadenas de suministro absteniéndose de realizar transacciones con atún capturado con redes de cerco que se transborda en el mar, así como cesando todas las compras a buques de transbordo en Tailandia.¹⁴⁶

Recomendaciones políticas del Principio 6

Para abordar de una manera eficaz los innumerables desafíos que plantean los transbordos en el mar, los Estados deben prohibir el transbordo a menos que esté previamente autorizado, supervisado y documentado públicamente. Su aplicación es fundamental para prevenir los abusos laborales a bordo de los buques pesqueros, limitar la entrada de pescado capturado ilegalmente en los mercados de productos del mar y proteger las poblaciones de peces.

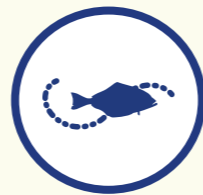
Los Estados deben adherirse a las directrices de la FAO sobre transbordo. Además de estas medidas reguladoras, los gobiernos deberían:

- Aplicar la notificación en tiempo real de los eventos de transbordo a las OROP y a las autoridades estatales;
- Garantizar la cobertura de observadores pesqueros en todos los buques que realicen transbordos, e
- Invertir en sistemas de seguimiento electrónico mejorados para permitir el seguimiento y registro de las actividades de transbordo.

Estos pasos implican la realización de unas comprobaciones manuales y exhaustivas de los datos e informes que estén relacionados con el transbordo o la utilización de análisis de datos avanzados con el objetivo detectar automáticamente cualquier discrepancia. Para los Estados interesados en la tecnología de análisis de datos, la supervisión a distancia es cada vez más asequible y fácilmente accesible, lo que puede facilitar la transición de la comprobación manual a los procesos automatizados. Además, fomentar la participación de la industria en la adopción de estas plataformas de observación puede promover la transparencia y la responsabilidad. Al adoptar de manera voluntaria las tecnologías de seguimiento, la industria puede demostrar su compromiso con las prácticas responsables y su apertura al escrutinio, lo que fomenta la confianza y la credibilidad dentro del sector pesquero.



PRINCIPIO 7: La Trazabilidad



Exigir la adopción de unos sistemas de control sólidos que garanticen la legalidad y trazabilidad de los productos del mar desde el barco hasta el plato, en consonancia a las medidas pertinentes de gestión de las capturas y haciendo públicos los elementos clave de los datos de esas medidas.

Antecedentes y problema

Los productos del mar son unos de los productos alimentarios más comercializados en todo el mundo.¹⁴⁷ Constituyen una fuente esencial de proteínas y contribuyen a la subsistencia de miles de millones de personas. Sin embargo, es complicado obtener información sobre el origen de los productos del mar, como los detalles de quién los capturó, cuándo, dónde y cómo, sin que se exija transparencia en las cadenas de suministros de productos del mar. Estas cadenas de suministros pueden ser largas y complejas. Un barco puede capturar un producto en aguas costeras de un Estado estando enarbolando el pabellón de otro Estado, después desembarcarlo en un tercer Estado, procesarlo en un cuarto, empacarlo en un quinto, exportarlo a un sexto e importarlo y venderlo en muchos otros. Por lo tanto, no es sencillo conocer la ruta que ha seguido el pescado y determinar su situación legal.

Este desafío ha impulsado a los principales Estados y bloques comerciales, como la UE, los EE. UU. y Japón,¹⁴⁸ a establecer unos sistemas de trazabilidad y control de las importaciones de productos del mar. Estos sistemas recopilan datos fundamentales a la hora de verificar los productos del mar que entran en sus mercados, lo que permite a las autoridades rastrear cada importación de productos del mar en cada paso de su cadena de suministro. Además, países como Australia, Canadá, México, Corea del Sur, Indonesia y otros están explorando sus propios sistemas.

Aun así, los Estados que suministran¹⁴⁹ productos del mar se enfrentan al dilema de cumplir con estos diversos sistemas a la vez que mantienen y amplían sus mercados de exportación. Conseguir cumplir con los sistemas es complicado, ya que

Trazabilidad de los productos del mar

Sin transparencia, la complejidad de las cadenas de suministro dificulta y hace poco clara la determinación de la situación legal del pescado.

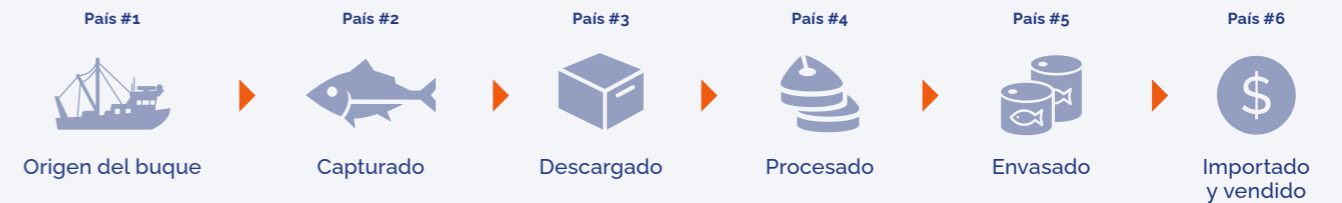


Figura 7. Un barco puede capturar un producto en aguas costeras de un Estado estando enarbolando el pabellón de otro Estado, después desembarcarlo en un tercer Estado, procesarlo en un cuarto, empacarlo en un quinto, exportarlo a un sexto e importarlo y venderlo en muchos otros.

es necesaria la colaboración entre gobiernos y el sector privado. Requiere también una comprensión clara de los datos fundamentales, los métodos para su verificación y el sistema de entrega a las partes y autoridades a lo largo de la cadena de suministro. Además, estos países que suministran pueden considerar la posibilidad de establecer sus propios sistemas de trazabilidad tanto para productos nacionales como para los importados. Esto se traslada no solo a los beneficios de sus consumidores, sino también les ayuda a permanecer alineados con las normas internacionales y competitivos del mercado mundial. Asimismo, existe la preocupación de que los productos ilegales, que ya no se pueden exportar, inunden el mercado nacional, lo que hace necesario establecer unas medidas nacionales y sólidas de trazabilidad.

Establecer sistemas sólidos de trazabilidad es de vital importancia para todos los Estados debido al volumen sustancial de productos del mar que se comercializan en todo el mundo.¹⁵⁰ A fin de facilitar este proceso, se están realizando asociaciones de gobierno a gobierno —entre la UE, EE. UU. y otros— para compartir experiencias y adaptarse mejor a los requisitos. Además, las OSC participan activamente en estas iniciativas. Por ejemplo, la Coalición de pesca INDNR de la UE¹⁵¹ está desempeñando un papel fundamental a la hora de garantizar que los sistemas de control de los principales mercados se adapten para evitar lagunas involuntarias.

A la hora de desarrollar un sistema de trazabilidad de los productos del mar que sea completo, los datos específicos son fundamentales. Entre ellos se incluyen detalles sobre las especies, la ubicación de las capturas, el tipo de arte y el IUB del barco pesquero. Además, es esencial recopilar datos que se puedan interoperar y verificar en diversas fuentes a lo largo de toda la cadena de suministro, desde el punto de captura hasta que llega al consumidor. Una vez recopilados, estos datos se deben transmitir de forma eficaz a lo largo de la cadena de suministro, y evaluar y abordar con prontitud en caso de posibles infracciones o un etiquetado

incorrecto. Lo ideal sería que la verificación de los datos la llevaran a cabo organismos públicos que estén autorizados a fin de mantener la integridad de la información, en lugar de depender únicamente de entidades del sector privado.

La operacionalización de la trazabilidad en la pesca

Los Sistemas de Control de las Importaciones (SCI) son herramientas esenciales a la hora de proporcionar la información necesaria para evaluar la legalidad de los productos del mar en su paso por las jurisdicciones internacionales. Entre los sistemas de control de las importaciones que hay más antiguos se encuentran el Sistema de Certificación de Captura (SCC)¹⁵² de la UE y el Programa de Monitoreo de Importaciones de Productos del Mar (SIMP)¹⁵³ de EE. UU. Estos sistemas han sido fundamentales para crear una base que garantice la legalidad y la sostenibilidad de las importaciones de productos del mar en sus respectivos mercados.

Los SCI suelen abarcar elementos de datos clave (KDE)¹⁵⁴ y eventos críticos de seguimiento (CTE) para rastrear los productos del mar a lo largo de sus cadenas de suministro y finalmente facilitar la evaluación de la legalidad de los productos del mar.¹⁵⁵ Aunque el diseño específico de cada SCI puede variar, comparten los objetivos comunes de establecer requisitos de datos y mecanismos de seguimiento normalizados. No obstante, la falta de unificación entre los diferentes SCI plantea retos para las empresas de productos del mar y las OSC,¹⁵⁷ que abogan por una mayor uniformidad para agilizar el cumplimiento y mejorar el intercambio de datos entre jurisdicciones¹⁵⁸. Otro reto es la falta de interoperabilidad de los sistemas electrónicos que recopilan, almacenan y procesan los datos recogidos por el SCI.

La obligatoriedad de la recopilación de los KDE y los CTE en los principales mercados de productos del mar conlleva importantes implicaciones para los actores de

la cadena de suministro. Un mayor escrutinio y el riesgo de rechazo de los productos presionan a las partes interesadas para que garanticen el cumplimiento y la exactitud de la documentación. Esta mayor responsabilidad refuerza la importancia de la transparencia y la legalidad en el comercio de productos del mar, lo que impulsa los esfuerzos de toda la industria para mejorar la trazabilidad y promover prácticas sostenibles.

A pesar de que todavía no se ha logrado una unificación completa, los nuevos sistemas de control de las importaciones aprenden unos de otros y se esfuerzan por unificarlos. Por ejemplo, el Sistema de Documentación de Capturas (SDC)¹⁵⁹ de Japón, en vigor desde diciembre de 2022, se asemeja en gran medida al SCC¹⁶⁰ en el sentido de que es un enfoque de gobierno a gobierno, en contraste con el enfoque de gobierno a empresa del SIMP. Sin embargo, el SCC de Japón sí presenta similitudes con el SIMP, ya que sus requisitos se ajustan a una lista de especies que se basa en el riesgo.¹⁶¹

A pesar de estos paralelismos, existen variaciones en el alcance y la cobertura de cada sistema. El sistema de la Unión Europea abarca cerca del 100 % de los productos del

mar que se han capturado en estado salvaje, pero excluye los productos de la acuicultura. En cambio, Estados Unidos cubre en la actualidad aproximadamente el 40 % de sus importaciones, dando prioridad a las que se consideran de mayor riesgo de estar vinculadas a la pesca INDNR o al fraude de productos del mar, e incluye determinadas especies de acuicultura de gran volumen, como las gambas.¹⁶⁵ La cobertura de Japón comienza de forma conservadora con solo cuatro especies,¹⁶³ pero está previsto que se amplíe.¹⁶⁴

El proceso de búsqueda y seguimiento de los productos pesqueros desde el punto de la captura hasta que llega al consumidor final suele ser largo y complejo. Esta complejidad destaca la necesidad de vincular datos e información que sean claros y exhaustivos a cada producto pesquero a medida que avanza por cada etapa de la cadena de suministro. Por este motivo, hacer realidad la trazabilidad completa de la cadena de suministro de productos del mar depende en gran medida del desarrollo y la adopción de sistemas de registro electrónico que estén estandarizados y sean interoperables. Para muchas cadenas de suministro y empresas pesqueras menos desarrolladas, esto supone superar las barreras tecnológicas y los costes asociados a la implantación de dichos sistemas.

Recomendaciones políticas del Principio 7

Para mejorar el seguimiento de los productos del mar y el control de importación a escala mundial, los gobiernos deberían priorizar el desarrollo o adopción de unos sistemas de trazabilidad que sean sólidos. Como parte de esto, los gobiernos deben priorizar la compatibilidad con los SCI existentes para facilitar el intercambio de datos entre jurisdicciones y garantizar que los productos de su Estado siguen siendo competitivos en el mercado mundial.

A fin de respaldar estos sistemas, los gobiernos deben invertir para desarrollar bases de datos que estén digitalizadas y sean interoperables para poder recopilar los datos de trazabilidad de los productos del mar de manera eficaz. Las bases de datos deberían servir como repositorios centralizados para los KDE y los CTE a lo largo de toda la cadena de suministro de los productos del mar, lo que permitiría el intercambio y el análisis de datos para identificar productos sospechosos. La digitalización de los procesos de recopilación de datos permite a los gobiernos agilizar la captura de información, reducir errores asociados al registro manual y mejorar la precisión y fiabilidad de los datos de trazabilidad. Al hacer interoperables estas bases de datos se facilitará el intercambio de información entre diferentes sistemas, organismos gubernamentales y jurisdicciones, lo que garantizará la unificación y compatibilidad a través de las cadenas de suministro de los productos del mar.

Los SCI de la Unión Europea, Estados Unidos y Japón son un logro significativo en la gobernanza del comercio de productos del mar, ya que gestionan grandes volúmenes de productos y evolucionan para hacer frente a los retos que se les van presentando. A medida que estos sistemas vayan madurando, la colaboración continua y el intercambio de conocimientos entre interesados serán esenciales para garantizar la coherencia, la transparencia y la eficacia en todas las cadenas de suministro de productos del mar a escala mundial.

Las OSC pueden ser de gran ayuda para los gobiernos que ya cuentan con un SCI. Sirven como conductos para difundir las lecciones aprendidas de otros sistemas, identificar y promover las mejores prácticas y garantizar la alineación de los objetivos del sistema con los resultados de la aplicación. Las OSC pueden proporcionar asistencia práctica a través de mecanismos de comunicación, como: talleres, conferencias, sesiones de escucha e informes con comentarios constructivos. Además, pueden ampliar estos servicios a los Estados que contemplan el desarrollo o perfeccionamiento de sistemas de trazabilidad en el futuro. Del mismo modo, las partes interesadas de la industria, como usuarios finales de los sistemas establecidos por los gobiernos, ofrecen una visión y unas observaciones inestimables, y a menudo señalan áreas de mejor práctica que se basan en sus experiencias de primera mano.





PRINCIPIO 8: Los Instrumentos Internacionales



Ratificar y cumplir los instrumentos internacionales que establecen normas claras para los buques pesqueros y el comercio de productos pesqueros, como el AMERP de la FAO, el C188 de la OIT y el Acuerdo de Ciudad del Cabo de la OMI.

Antecedentes y problema

Los instrumentos internacionales desempeñan un papel fundamental al abordar desafíos mundiales, ya que proporcionan un marco para la acción colectiva. Esta sección ahonda en tres acuerdos importantes a escala mundial que tienen por objetivo regular los buques pesqueros y el comercio de productos de la pesca: el Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto para Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada (AMERP) de la FAO, el Acuerdo de Ciudad del Cabo (CTA) de la OMI y los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo y su Convenio sobre el trabajo en la pesca (n.o 188) de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Cada uno de estos acuerdos está asociado a un organismo de las Naciones Unidas diferente: la FAO, la OMI y la OIT, respectivamente.

Estos organismos de la ONU, junto con sus Estados miembros, colaboran a través de un grupo de trabajo¹⁶⁵ específico para aprovechar sus conocimientos y recursos

en la lucha contra la pesca INDNR. Mediante la ratificación de estos acuerdos, los gobiernos pueden mejorar los esfuerzos de coordinación, lo que conduce a una mejor identificación de las actividades de pesca ilegal, los riesgos para la seguridad y las violaciones de los derechos laborales en la industria pesquera.

AMERP

El AMERP es un acuerdo internacional vinculante y el primero que se centra explícitamente en la pesca INDNR. Reconoce que los puertos son puntos cruciales de entrada de pescado a los mercados mundiales, lo que les hace que sean unas localizaciones estratégicas para hacer cumplir la normativa. El AMERP le da a los Estados la capacidad para bloquear el acceso a puertos y servicios si se sospecha que un buque practica la pesca INDNR en base a la información proporcionada por los buques a las autoridades portuarias,

como: identificación del buque, propósito de la visita, autorizaciones de pesca, información de transbordo y capturas a bordo. Si hay una sospecha de pesca ilegal, el Estado portuario puede denegar la entrada, lo que agrega costes e inconvenientes al buque, o llevar a cabo una inspección para determinar si se ha cometido una actividad de pesca ilegal¹⁶⁶ y tomar las medidas pertinentes para alertar al Estado de pabellón del buque, las OROP, la FAO y otras organizaciones relevantes. Al centrar los esfuerzos de aplicación en los puertos, el acuerdo ofrece una forma rentable, eficaz y segura de inspeccionar un buque y sus productos y documentos, en lugar de patrullar vastas zonas del océano.

Un aspecto fundamental del AMERP es su empoderamiento en los Estados rectores del puerto a la hora de regular los buques extranjeros¹⁶⁷ que quieran acceder a sus puertos, en lugar de centrarse sobre todo en las responsabilidades del Estado del pabellón en materia de gestión y aplicación de la normativa. El Estado del pabellón sigue siendo fundamental bajo el AMERP para controlar sus buques y proporcionar información en tiempo real sobre registros y autorizaciones de buques a otros Estados, pero el acuerdo abre una vía nueva y eficaz para desarticular a los actores implicados en la pesca INDNR o vinculados a ella, al proporcionar una hoja de ruta para la cooperación mundial.

Con 79 partes desde abril de 2024 (figura 8),¹⁶⁸ el AMERP ha cosechado un apoyo y una adopción internacionales que son significativos. Incluye más del 60 % de los Estados rectores del puerto del mundo,¹⁶⁹ lo que limita sustancialmente los puertos a los que los buques sospechosos pueden acceder. No obstante, varios de los mayores Estados rectores portuarios del mundo que manipulan grandes volúmenes de pescado aún no se han adherido al AMERP, entre ellos China,¹⁷⁰ lo que deja importantes lagunas.

El AMERP no solo se aplica a los buques pesqueros, sino también a un amplio rango de buques relacionados con la pesca, como los buques contenedores que manipulan pescado, los buques de carga refrigerada y los buques cisterna.¹⁷¹ Aunque su alcance es amplio, el AMERP se aplica solo al puerto de primer desembarque. Además, el AMERP contiene anexos de formularios normalizados y listas de comprobación¹⁷² para los procedimientos de notificación e inspección como parte del propio acuerdo, lo que agiliza la aplicación y proporciona una estandarización a los países que lo ratifican.

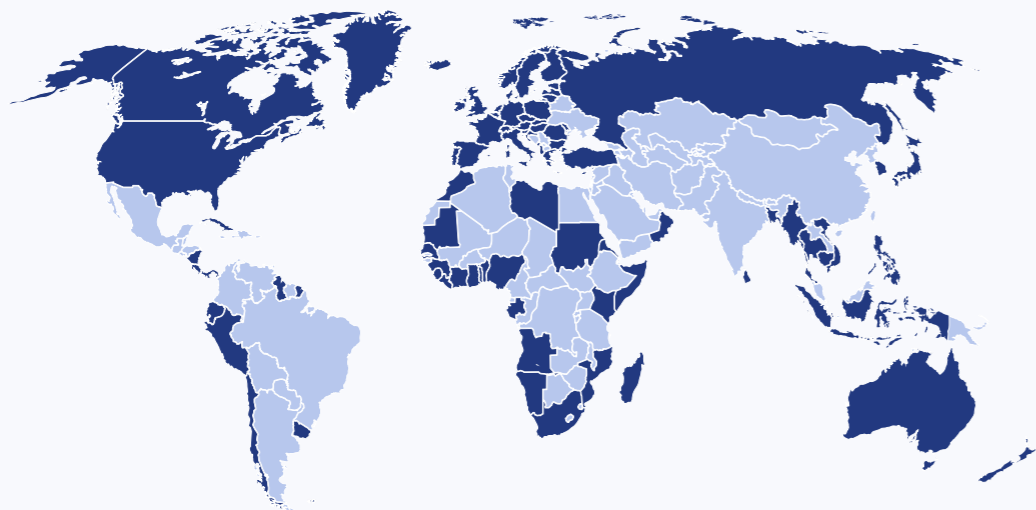
Como parte el AMERP, se lanzó a finales de 2022 un sistema de intercambio de información, el Sistema Global de Intercambio de Información (GIES)¹⁷⁴ y en 2024 se inició un pequeño programa piloto. El GIES está pensado para conectarse con el Registro mundial de la FAO y varias bases de datos de las OROP con el objetivo de utilizarlo como un repositorio completo de información sobre buques. Mucha de la información sobre los buques (como su IUB, pabellón, propietario, detalles de autorización, escalas en puerto más recientes, capturas y transbordos) se encontrará en última instancia en el GIES y proporcionará transparencia, lo que ayudará a los Estados a evaluar los riesgos asociados a cualquier buque en particular.

La evaluación periódica de la eficacia del AMERP se lleva a cabo mediante reuniones bienales de las partes¹⁷⁶ y los grupos de trabajo del AMERP, lo que fomenta la mejora continua y el perfeccionamiento de la aplicación. Puesto que el AMERP entró en vigor en 2016, aún es relativamente pronto para evaluar su impacto. Pero en la reunión de las Partes de 2021, casi un tercio informó de que había denegado la entrada o el uso de sus puertos a los buques.¹⁷⁷

Abreviatura	Nombre completo	Objetivos
AMERP	Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto para Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada	Permite a los Estados bloquear el acceso a los puertos y servicios a los buques sospechosos de practicar la pesca INDNR.
C188 de la OIT	Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo y su Convenio sobre el trabajo en la pesca (n.o 188) de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).	Protege los derechos y el bienestar de los trabajadores de la industria pesquera.
CTA de la OMI	Acuerdo de Ciudad del Cabo de la Organización Marítima Internacional	Establece normas de seguridad para las tripulaciones pesqueras

Figura 8. Comparación de los instrumentos internacionales sobre los buques pesqueros y el comercio de los productos pesqueros

Partes del AMERP



- | | | |
|--|--------------------|----------------------------------|
| 1. Albania | 25. Gambia | 53. Panamá |
| 2. Angola | 26. Ghana | 54. Papúa Nueva Guinea |
| 3. Australia | 27. Granada | 55. Perú |
| 4. Bahamas | 28. Guinea | 56. Filipinas |
| 5. Bangladesh | 29. Guyana | 57. República de Corea |
| 6. Barbados | 30. Islandia | 58. Federación de Rusia |
| 7. Benín | 31. Indonesia | 59. San Cristóbal y Nieves |
| 8. Cabo Verde | 32. Japón | 60. San Vicente y las Granadinas |
| 9. Camboya | 33. Kenia | 61. Santo Tomé y Príncipe |
| 10. Canadá | 34. Liberia | 62. Senegal |
| 11. Chile | 35. Libia | 63. Seychelles |
| 12. Comoras | 36. Madagascar | 64. Sierra Leone |
| 13. Costa Rica | 37. Maldivas | 65. Somalia |
| 14. Cuba | 38. Islas Marshall | 66. Sudáfrica |
| 15. Costa de Marfil | 39. Mauritania | 67. Sri Lanka |
| 16. Dinamarca (respecto a Groenlandia y las Islas Feroe, miembro asociado) | 40. Mauricio | 68. Sudán |
| 17. Yibuti | 41. México | 69. Tailandia |
| 18. Dominica | 42. Montenegro | 70. Timor Oriental |
| 19. Ecuador | 43. Marruecos | 71. Togo |
| 20. Eritrea | 44. Mozambique | 72. Tonga |
| 21. Unión Europea, miembro de la organización | 45. Myanmar | 73. Trinidad y Tobago |
| 22. Fiji | 46. Namibia | 74. Turquía |
| 23. Francia (respecto a los territorios de ultramar) | 47. Nueva Zelanda | 75. Reino Unido |
| 24. Gabón | 48. Nicaragua | 76. Estados Unidos de América |
| | 49. Nigeria | 77. Uruguay |
| | 50. Noruega | 78. Vanuatu |
| | 51. Omán | 79. Vietnam |
| | 52. Palaos | |

Figura 9. Mapa de las partes actuales del AMERP.¹⁷³

El Acuerdo de Ciudad del Cabo

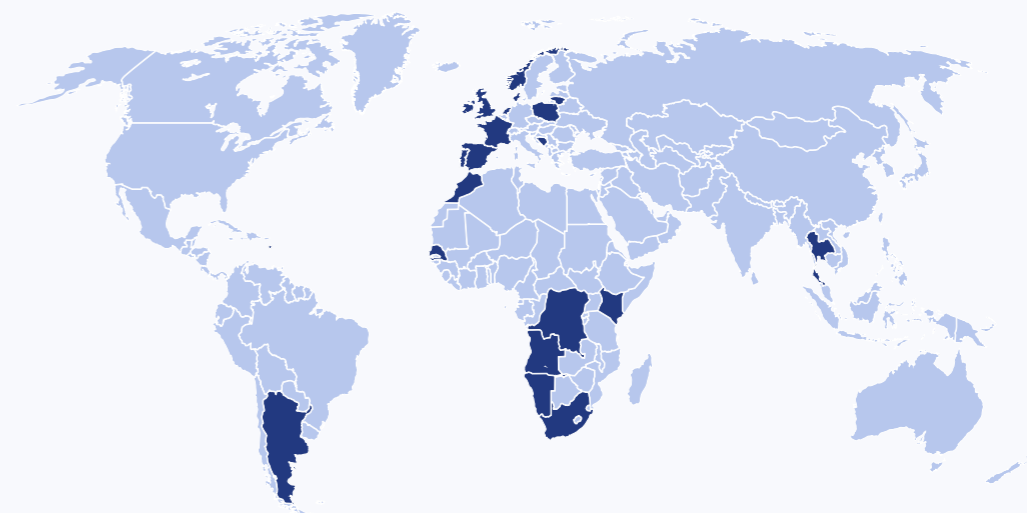
Los propietarios y operadores que practican la pesca INDNR suelen poner en peligro la seguridad y el bienestar de sus tripulaciones. Como, por ejemplo, ofrecer unas condiciones de trabajo, entrenamiento y equipo de seguridad que no son adecuados, así como operar en condiciones meteorológicas extremas o peligrosas, lo que pone a la tripulación en peligro (Principio 10).¹⁷⁸

El Acuerdo de Ciudad del Cabo (CTA) de 2012 de la OMI representa un paso significativo a la hora de abordar estos problemas de seguridad. A fin de para garantizar que cumplen unas normas mínimas y son seguros para la tripulación, este acuerdo vinculante a escala internacional establece requisitos mínimos en cuanto a: diseño, estabilidad, construcción, sistemas de comunicación, equipos de salvamento, protección contra incendios, seguridad, navegabilidad e inspección de los buques pesqueros.¹⁷⁹ Sin embargo, a pesar de su importancia, aún no ha entrado en vigor el acuerdo.

Para que el CTA se ponga en funcionamiento, deben ratificarlo o adherirse al tratado al menos 22 Estados, que representan colectivamente a más de 3 600 buques pesqueros de al menos 24 metros de eslora que faenan en alta mar.¹⁸⁰ A partir de abril de 2024, hay 22 Estados contratantes del acuerdo, incluidos algunos Estados de pabellón clave como Japón, las Islas Cook y España, que han manifestado su intención de adherirse.¹⁸² Hasta que el CTA entre en vigor, no existen normas mundiales de seguridad obligatorias para los buques pesqueros.

La pesca sigue siendo una ocupación extremadamente peligrosa. Un estudio reciente muestra que más de 100 000 personas mueren al año en el sector pesquero en todo el mundo.¹⁹⁶ Con unos 64 000 buques pesqueros de más de 24 metros de eslora en todo el mundo, el CTA posee un inmenso potencial para mejorar las normas de seguridad de la pesca de gran escala. Unas tripulaciones seguras y sanas son parte esencial del éxito de la pesca, lo que convierte al CTA en un importante vínculo entre la AMERP y el Convenio 188 de la OIT.

Países que han ratificado el C188 de la OIT



- | | | |
|-------------------------|------------------|---|
| 1. Angola | 9. Kenia | 17. Senegal |
| 2. Antigua y Barbuda | 10. Lituania | 18. Sudáfrica |
| 3. Argentina | 11. Marruecos | 19. España |
| 4. Bosnia y Herzegovina | 12. Namibia | 20. Tailandia |
| 5. Congo | 13. Países Bajos | 21. Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte |
| 6. Dinamarca | 14. Noruega | |
| 7. Estonia | 15. Polonia | |
| 8. Francia | 16. Portugal | |

Figura 10. Mapa de los países que han ratificado para 2024 el Convenio sobre el trabajo en la pesca de 2007 de la Organización Internacional del Trabajo (C188 de la OIT).¹⁹⁸

El Convenio 188 de la OIT

El Convenio 188 de la OIT (C188), también conocido como Convenio sobre el trabajo en la pesca (2007),¹⁸⁴ desempeña un papel fundamental a la hora de salvaguardar los derechos y el bienestar de los trabajadores en la industria pesquera. Este convenio es un instrumento de la Declaración de la OIT más amplia sobre los principios y derechos fundamentales en el trabajo,¹⁸⁵ que engloba cinco principios y derechos fundamentales defendidos a través de más de 190 convenios y tratados. Estos cinco son: "La libertad de asociación y la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva; la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio; la abolición efectiva del trabajo infantil; la eliminación de la discriminación en materia de empleo y ocupación, y un entorno de trabajo seguro y saludable".

Desde su entrada en vigor en noviembre de 2017, el C188 ha sido fundamental a la hora de establecer unas normas mínimas para proteger a los pescadores en todos los sectores de la pesca comercial. Estas normas abarcan varios aspectos del trabajo de los pescadores, como la seguridad laboral, las condiciones de vida a bordo de los buques y el acceso a la alimentación, alojamiento y atención médica mientras están en el mar, así como las prácticas de empleo, los seguros y la responsabilidad civil. El objetivo es garantizar que los pescadores:

- Tengan una mejor seguridad laboral, salud y atención médica en el mar y que los que estén enfermos o lesionados reciban atención en tierra;
- Tengan el descanso suficiente para su salud y seguridad;
- Tengan la protección de un acuerdo laboral por escrito;
- Disfruten de la misma protección de seguridad social que otros tipos de trabajadores.

En enero de 2024, 21 países¹⁸⁶ ratificaron el C188 (figura x). A fin de apoyar a los países interesados en ratificar y aplicar el C188, la OIT ha elaborado diversos materiales y herramientas. Entre ellos se incluyen la Recomendación sobre el trabajo en la pesca (R199), que proporciona orientación sobre las mejores prácticas para aplicar las disposiciones del C188, herramientas para el análisis comparativo del C188 y la legislación nacional, directrices para las inspecciones de los buques pesqueros por parte del Estado de pabellón y del Estado rector del puerto para garantizar el cumplimiento del convenio y materiales de formación que destacan las experiencias de los Estados miembros de la OIT que han ratificado el C188.¹⁸⁷

Estudio de caso: Aplicación de todos los aspectos importantes

En 2019, Tailandia se unió al C188, siendo el primer país del sudeste asiático en hacerlo. Esto fue algo notorio dado el papel del país en abusos de los derechos humanos en el mar,¹⁸⁸ lo que provocó una advertencia de la UE. Sin embargo, la adhesión a un tratado no siempre es sinónimo de que se aplique de manera efectiva. Un informe de la Fishers' Rights Network (red por los derechos de los pescadores) concluía que "Tailandia ha tenido dificultades para hacer cumplir de manera eficaz las disposiciones del Convenio", y que entre sus dificultades se encontraban las inspecciones superficiales, la influencia indebida de los propietarios de los buques y la falta de un marco sancionador que sea eficaz. Además, la EJF también descubrió, tomando como referencia la Carta Mundial para la Transparencia de la Pesca, que el Gobierno Real de Tailandia solo "ha aplicado parcialmente" el Principio 8, y que la normativa laboral sigue estando en contradicción con el C188.¹⁹² Contar con las OSC como guardianes que puedan acceder a información esencial y sacar a la luz las deficiencias sigue siendo fundamental a la hora de pedir responsabilidades.

Por el contrario, Taiwán ha demostrado tener un gran éxito a la hora de hacer cumplir la convención, aunque este progreso se produjo tras un trágico incidente a bordo de uno de sus buques, que cosechó una importante atención pública e impulsó la acción de las OSC. En mayo de 2018, funcionarios de pesca sudafricanos¹⁹³ detuvieron al buque pesquero taiwanés FUH SHENG 11¹⁹⁴ por violar el C188 de la OIT debido a deficiencias en la documentación que se le requería para el trabajo y la tripulación, dispositivos de seguridad y condiciones inadecuadas de salud y seguridad a bordo.¹⁹⁵ Sorprendentemente, este buque fue el primero en ser detenido después de la entrada en vigor del C188 en 2017, a pesar de que Taiwán se enfrentaba a una advertencia de la UE en ese momento.

Antes de este incidente, Taiwán se había enfrentado al escrutinio debido a la muerte sospechosa de un trabajador migrante de Indonesia que estaba a bordo de otro buque. En un primer momento se clasificó como muerte natural, pero acaparó la atención cuando un compañero compartió pruebas en vídeo de abusos y de una atención médica inadecuada, que en última instancia provocaron la muerte. La cobertura mediática y la indignación de las OSC impulsaron al gobierno de Taiwán a tomar medidas correctivas. Entre ellas, se incluyeron la modificación de las leyes que regulan las responsabilidades de los propietarios de los buques y de las agencias de contratación, así como la mejora de la protección de los trabajadores, sobre todo en el caso de los buques de pesca de altura. Estas medidas incluían el requisito de que los contratos de los trabajadores estuvieran redactados en un lenguaje que entendieran y se leyeron en voz alta en un vídeo. Además, el propietario del barco se enfrentó a multas y a la suspensión de su permiso de pesca durante cinco meses, mientras que también se multó a la agencia privada de contratación.¹⁹⁶

Recomendaciones políticas del Principio 8

Los Estados deberían priorizar el acceso a estos instrumentos internacionales, si es que aún no lo han hecho, para proteger a las tripulaciones y firmar su compromiso para combatir la pesca INDNR. Al acceder al AMERP, los gobiernos obtienen acceso a una red mundial de intercambio de información y cooperación, lo que permite una aplicación más eficaz de la normativa pesquera y la disuasión de las actividades de pesca ilegales. Del mismo modo, el CTA establece unos requisitos mínimos para la seguridad e inspección de los buques pesqueros, lo que garantiza que a la tripulación se le proporcione el equipo de seguridad y las condiciones laborales adecuadas. Asimismo, el C188 de la OIT establece normas para la seguridad ocupacional, unas condiciones de vida decentes y protecciones de la seguridad social para los pescadores, salvaguardando de esta manera sus derechos y bienestar.

La unión formal a estos instrumentos debería afrontarse con la firme determinación de cumplirlos y la comprensión de las capacidades y recursos que se necesitan para hacerlo. Puede implicar obtener el apoyo de varios departamentos o ministerios a nivel nacional, o de otras fuentes de apoyo, debiendo instruirse a cada uno de ellos sobre su papel y los beneficios generales que supone para el país adherirse y aplicar activamente el tratado. Las responsabilidades de los Estados Partes, tal y como se enumeran en cualquier tratado, son compromisos a largo plazo.

Además de cumplir las obligaciones del tratado como Parte de él, cada país debe participar en reuniones periódicas convocadas para tratar los acuerdos. La exhaustiva preparación y coordinación con otras partes interesadas son fundamentales para maximizar los resultados beneficiosos, con la valiosa ayuda que ofrecen las OSC en este sentido. Para los países que se enfrentan a limitaciones financieras, la mayoría de los tratados ofrecen ayudas económicas para la participación, mientras que pueden explorarse opciones de asistencia virtual para mitigar los costes de viaje.

El Estado debe suministrar con rapidez y de manera adecuada los datos que se exijan en cualquier tratado. Las situaciones nacionales y el ritmo de desarrollo difieren en gran medida, y no todos los Estados están preparados para cumplir al 100% y de inmediato con sus compromisos, aunque ese sea su objetivo. Si fuera necesario, la Organización de las Naciones Unidas que administra el tratado suele ofrecer apoyo para mejorar su capacidad y asistencia técnica, como una revisión jurídica de la legislación y normativas nacionales que estén vigentes. Se debe presentar una solicitud de asistencia, que puede empezar con una evaluación de las capacidades jurídicas, políticas, institucionales y operativas de un Estado a fin de determinar cómo se puede lograr el cumplimiento de un tratado, incluido la aportación de los datos exigidos.

Al igual que ocurre con otros principios, las OSC pueden desempeñar un papel fundamental a la hora de animar a los Estados a adherirse a estos tratados, prestándoles apoyo en el proceso de adhesión. Al compartir experiencias de otros países, pueden colaborar con los funcionarios gubernamentales para ilustrar los beneficios de la participación, contextualizar los problemas, identificar soluciones a los retos y destacar la importancia del compromiso. Las OSC son aliadas vitales en el proceso de adhesión y garantizan un compromiso importante con los instrumentos internacionales.



PRINCIPIO 9:

La Accesibilidad y la Participación

Publicar todos los datos pesqueros y evaluaciones científicas recopilados para facilitar el acceso a la información a los pescadores artesanales, trabajadores de la pesca, comunidades indígenas, asociaciones del sector y sociedad civil a la hora de elaborar normas y reglamentos pesqueros, subsidios, presupuestos pesqueros, y tomar decisiones sobre el acceso a los recursos pesqueros. Hacer que estos procesos, políticas y decisiones sean de fácil acceso al público y a los organismos que se encargan de hacer cumplir la ley.

Antecedentes y problema

Tanto en las pesquerías como en contextos más amplios, el acceso a información gubernamental plantea desafíos para el público y las partes afectadas, lo que dificulta que haya una participación importante en los procesos de la toma de decisiones. En las pesquerías, donde frecuentemente está en juego la subsistencia, no siempre está garantizado que el acceso a la información y toma de decisiones sea igualitario. Es imperativo que la información sea accesible a todos los interesados sin importar su situación económica, nivel educativo, condición social, ocupación, afiliación política, edad, sexo, motivo de la petición o cargo, y se debe ver reflejado en un proceso realmente inclusivo. No obstante, factores como el formato, la cantidad, la complejidad científica y la jerga técnica pueden hacer que la información

sea relativamente inaccesible, lo que afecta de manera desproporcionada a los grupos marginados.

El derecho al acceso a la información se considera un derecho humano básico, según el artículo 19 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos de la ONU,¹⁹⁸ y se destaca en el Objetivo 16 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU aprobados por todos los Estados miembros de la ONU en 2015.¹⁹⁹ El Objetivo 16 pretende promover la paz, la justicia y unas instituciones sólidas. En concreto, la meta 16.10 se centra en garantizar “el acceso público a la información y [proteger] las libertades fundamentales, de conformidad con la legislación nacional y los acuerdos internacionales”.²⁰⁰ A pesar de que existen

leyes²⁰¹ sobre el derecho a la información en más de 120 países,²⁰² estas son a menudo inadecuadas, mal aplicadas o ignoradas.²⁰³

El Principio 9 de la Carta reconoce la importancia del acceso a la información para facilitar una participación significativa en la toma de decisiones. Hace hincapié en la necesidad de que todos los interesados tengan voz y la capacidad de preguntar y retar al gobierno mediante el proceso de toma de decisiones, antes de que los recursos se comprometan de forma irreversible. A las oportunidades de participación pública se le deben dar un amplio acceso y publicidad, y se debe proporcionar información completa, oportuna y precisa, preferiblemente a través de bases de datos electrónicas en las que puedan realizarse búsquedas.

El Principio 9 se basa en los principios anteriores esbozados en la Carta, en los que se describen los tipos de datos que son necesarios para la transparencia, como información de los buques, autorizaciones, propiedad, movimientos (Principios 1, 2, 3, 4 y 5), trazabilidad e información de la cadena de suministro (Principio 7) añadiendo los datos pesqueros y la información científica a la lista de datos fundamentales que los gobiernos deben recopilar y hacer públicos. Este principio también se centra en la utilización de estos datos para la participación activa en los procesos gubernamentales de toma de decisiones, destacando la importancia de que los procesos sean accesibles para poder garantizar una participación inclusiva y una gobernanza eficaz.

Los grupos marginados

En esencia, el Principio 9 trata de la participación y la acción basadas en una toma de decisiones informada e inclusiva, en particular, la participación de los grupos que, en el pasado, se han visto a menudo desfavorecidos, excluidos o marginados de procesos y decisiones gubernamentales. Para muchos, como pescadores artesanales, trabajadores del pescado, comunidades indígenas y gobiernos tribales, ha sido un reto llegar a alcanzar una participación eficaz, ya que dichos grupos han sido excluidos históricamente y sistemáticamente de las decisiones gubernamentales que tienen un impacto directo en sus vidas.

Garantizar una verdadera inclusión de los grupos marginales requiere unos esfuerzos proactivos, además de la asignación de recursos por parte de los gobiernos, y es responsabilidad de estos últimos garantizar que los grupos marginados puedan participar de forma significativa en los procesos de toma de decisiones. Las iniciativas de divulgación deben priorizar las sesiones informativas basadas en la comunidad, reduciendo la necesidad de largos desplazamientos a lugares centralizados. Las reuniones públicas se deben programar a horas que sean convenientes, teniendo en cuenta las limitaciones específicas de los medios de subsistencia de grupos como los pescadores. Es de vital importancia abordar la desigualdad digital, ya que las personas marginadas pueden carecer de acceso a la tecnología y de los conocimientos digitales necesarios para participar por Internet.

Impartir formación técnica sobre las peticiones de información e interpretación de datos le da la capacidad a los interesados de desenvolverse con eficacia en los procesos gubernamentales, lo que mejora su comprensión de las posibles repercusiones en sus medios de subsistencia. También puede ser necesario superar las brechas de conocimiento o idioma a través de intermediarios para facilitar la comunicación entre las comunidades y los funcionarios gubernamentales. Dada la complejidad de la gobernanza y los desafíos de accesibilidad, puede ser necesario informar a las personas de sus derechos y proporcionarles apoyo para que los ejerzan de manera efectiva.

Impartir formación técnica sobre las peticiones de información e interpretación de datos le da la capacidad a los interesados de desenvolverse con eficacia en los procesos gubernamentales, lo que mejora su comprensión de las posibles repercusiones en sus medios de subsistencia.



Figura 11. Taller regional de la Coalición para la Transparencia de la Pesca en África Occidental, Ghana 2024.

La función de las OROP

En el Principio 9, quizás más que en la mayoría de los otros principios, las OSC pueden desempeñar un papel inestimable, como muchas ya lo están haciendo. En concreto, las OSC pueden:

- Dar voz a las comunidades afectadas a través de información y capacitación;
- Representar a sus propias comunidades marginadas;
- Representar de manera más general los intereses y puntos de vista de muchas personas que no han sido capacitadas o a las que se les ha tratado como insignificantes o al margen;
- Sensibilizar sobre las necesidades y los impactos que las acciones gubernamentales tienen en las comunidades relacionadas con la pesca;
- Facilitar un mejor acceso y la participación pública en las decisiones y acciones del gobierno relacionadas con la pesca;
- Exigir más transparencia y responsabilidades en torno a las decisiones y acciones del gobierno;
- Empoderar a las comunidades para abordar sus necesidades relacionadas con la pesca y el trabajo forzoso a través del desarrollo de capacidades y el apoyo.

El proceso establecido por la Iniciativa para la Transparencia de la Pesca (FITI) es un ejemplo notable de un proceso diseñado para obtener resultados de una mejor transparencia gubernamental, una mayor responsabilidad y

una importante mejora en la disponibilidad de la información para los interesados.²⁰⁴ La FITI proporciona estándares técnicos detallados sobre qué información deben publicar por Internet las autoridades públicas, como el Estándar FITI, una lista de doce puntos de requisitos de transparencia.²⁰⁵ Como parte del estándar, la FITI también ha articulado procesos para aumentar la participación pública y la accesibilidad de los datos gubernamentales.

Hay tres requisitos del Estándar de la FITI para la participación de los países que son especialmente relevantes para el Principio 9. El primero es la creación de grupos multisectoriales (GMS) a escala nacional, formados por representantes de las OSC, el gobierno y la industria (estándar A.4 de la FITI). Los grupos tienen varias responsabilidades, entre ellas identificar formas de mejorar la información publicada por el gobierno, de modo que las voces de quienes se ven directamente afectados puedan ayudar a dar forma a las mejoras recomendadas. El estándar también establece una fórmula para garantizar la representación independiente de las OSC en los GMS, sin ningún indicio de coacción, influencia indebida o conflicto de intereses en la designación y la participación. El segundo estándar exige apertura y acceso público a la información, lo que puede ayudar a los países a mantener o lograr una gobernanza democrática sólida y la responsabilidad de su sector pesquero (estándar B.1 de la FITI). El tercero establece que un país debe crear un entorno propicio para la participación libre y abierta de las partes interesadas en los GMS descritos anteriormente y para todos los demás interesados que sean relevantes (estándar A.2 del FITI). En general, la FITI proporciona un valioso marco técnico para aplicar enfoques participativos en la toma de decisiones en el sector pesquero.

Recomendaciones políticas del Principio 9

Como paso inicial para la aplicación del Principio 9, los gobiernos deben examinar en qué situación se encuentra el derecho a la información dentro de su país. Si se careciese de una ley sobre el derecho a la información, los esfuerzos se deberían dirigir hacia promulgar una, recurriendo a recursos como el Estándar FITI como marco orientativo. Por el contrario, si ya existiese una legislación, los gobiernos deben evaluar su eficacia a la hora de proporcionar el acceso a la información.

Además, la información no solo debe ser pública, sino también accesible. Los gobiernos deben garantizar la integridad, exactitud y actualidad de la información y asegurarse de que se presenta de manera accesible, lo que puede incluir múltiples idiomas, sistemas de distribución y formatos. Por ejemplo, la información escrita a mano, común en algunas pesquerías, plantea problemas de accesibilidad, por lo que los gobiernos deben estudiar detenidamente cómo se presenta la información y cómo se accede a ella.

Al mismo tiempo, mientras los gobiernos establecen marcos legales sólidos para mejorar el acceso a la información y asegurar su facilidad de uso, las OSC pueden ofrecer apoyo y realizar evaluaciones para identificar áreas que requieran mejoras en el sector pesquero, sobre todo en relación con la accesibilidad de datos, como se describe en este principio. Las OSC también pueden ayudar a idear estrategias para que las partes interesadas participen de manera más eficaz en los procesos de toma de decisiones gubernamentales y determinar los tipos de asistencia que serían más impactantes para varios grupos.

Además, los gobiernos deben evaluar lo excluidos que están actualmente los grupos marginados y lo desatendidos en cuanto al acceso a la información y la participación en la toma de decisiones en materia de pesca. A partir de las ideas que obtengan, pueden adaptar los procesos para garantizar un acceso equitativo a los datos y una participación significativa. El proceso FITI puede servir de valioso modelo para guiar a los gobiernos en esta labor.

La participación directa con las comunidades también es vital para abordar de una manera eficaz las barreras de acceso y comprensión. Establecer nuevos comités en los que participen las partes interesadas puede facilitar el desarrollo o la revisión de los procesos para el intercambio de datos e información, abordando deficiencias importantes como las lagunas de conocimiento y la desigualdad digital. La colaboración con unidades organizativas locales, como las cooperativas pesqueras comunitarias, será decisiva a la hora de explorar oportunidades y fomentar la inclusión. Estas consideraciones son esenciales a medida que los gobiernos le dan forma a los procesos para que las partes interesadas se involucren de manera significativa en la toma de decisiones.



PRINCIPIO 10: Los Abusos de los Derechos Humanos y los Trabajos Forzosos en el Mar



Recopilar y verificar datos sólidos sobre la identificación y la demografía de la tripulación (incluidos la nacionalidad, edad, raza y sexo), condiciones contractuales, agencias de contratación, ubicación y medios para unirse a los buques, y las condiciones a bordo de los buques. Así como publicar esta información de forma agregada.

Antecedentes y problema

La pesca no podría funcionar sin las personas que tripulan los buques y realizan el trabajo esencial para recoger las capturas en el mar. Desafortunadamente, en una industria competitiva que se centra en poblaciones de peces a menudo en disminución para obtener unos márgenes de ganancia cada vez más pequeños, muchos propietarios y operadores de buques sacrifican el bienestar humano para reducir los costes operativos y maximizar las ganancias. Llevan a cabo prácticas de reclutamiento engañosas, se aprovechan de los trabajadores de comunidades pobres con oportunidades de empleo limitadas, hacen trabajar a la tripulación por encima de sus límites, les retienen los salarios

y sus documentos vitales, confinan a la tripulación en el mar durante periodos largos sin acceso a la comunicación con familiares y amigos en tierra y exponen a la tripulación a condiciones laborales inseguras, malas condiciones de sanidad y peligros para la salud. En muchos casos, las condiciones en los buques pesqueros constituyen una forma de esclavitud en tiempos modernos²⁰⁶ e incluyen trabajo en régimen de servidumbre, tráfico humano, abuso físico, lesiones e incluso la muerte, a menudo sin consecuencias para los autores. Estas condiciones se han documentado bien en los medios de comunicación internacionales²⁰⁷ y por organizaciones de la sociedad civil.²⁰⁸

Se estima que suceden más de 100 000 muertes anualmente en el sector pesquero en todo el mundo. Muchas de ellas se le atribuyen a condiciones laborales inseguras e insalubres. Los viajes de larga duración, a menudo prolongados por el transbordo (Principio 6), el aislamiento inherente y la falta de supervisión en el mar, agravan los riesgos. Además, se dan casos en los que los propietarios o los operadores abandonan buques que no les son rentables, dejando a las tripulaciones varadas a bordo durante meses sin alimentos, agua, combustible y suministros adecuados. En muchos casos, estos incidentes están relacionados con buques de pesca de altura que no están bien controlados o que faenan con un PDC cuya normativa y aplicación son deficientes (Principio 4). Prácticamente todas estas violaciones de los derechos humanos se producen sin transparencia alguna sobre las condiciones a las que se enfrentan los trabajadores ni responsabilidad por parte de los implicados (Principio 3). Esta falta de transparencia se extiende desde la contratación hasta la conclusión del viaje.

Entre los ejemplos de abusos contra los derechos humanos en las pesquerías de los que se ha informado ampliamente figuran:

- Arrastreros pesqueros que faenan de manera ilegal frente a la costa occidental de África y que someten a los trabajadores a condiciones similares a la esclavitud en las que están expuestos a abusos físicos, condiciones laborales inseguras e insalubres y se les impide regresar a tierra durante periodos largos.
- Trabajadores pesqueros camboyanos que se venden como mano de obra esclava en barcos pesqueros donde solo tienen permitido dormir cuatro horas al día y son sometidos a malos tratos y palizas con regularidad.
- Trabajadores del sudeste asiático que son atraídos a la pesca y retenidos contra su voluntad en alojamientos para trabajadores hasta que son colocados en barcos de pesca INDNR y forzados a trabajar durante años sin paga o sin apenas remuneración.
- Buques taiwaneses de pesca de altura que se han implicado en numerosos casos de abusos contra los derechos humanos, como jornadas laborales de varios días de 20 horas, abuso verbal y actos de violencia física que incluyen a capitanes golpeando y pateando a la tripulación y, en un caso extremo, el encierro de un miembro de la tripulación en un congelador y su electrocución.

Además de la tripulación que maneja los buques pesqueros, algunas operaciones a gran escala también cuentan con observadores de las pesquerías a bordo para cumplir los requisitos de gestión de la pesca. Estos observadores se encargan de informar sobre las actividades científicas o de control. Sus datos y observaciones se transmiten

a las autoridades de gestión o de SCV. Sin embargo, los observadores se enfrentan a menudo a hostilidades a bordo de los buques debido a su papel como testigos presenciales de diversos comportamientos. En consecuencia, muchos observadores de pesca se enfrentan a intimidaciones y amenazas similares a las de los miembros de las tripulaciones pesqueras. Por desgracia, se han documentado muertes inexplicables y desapariciones misteriosas de observadores en el mar en diferentes pesquerías de todo el mundo.

Garantizar que los pescadores, observadores y trabajadores de la pesca puedan acceder a procedimientos de reclamaciones y soluciones efectivas es un reto persistente en el sector de productos del mar, agravado por el proceso de contratación opaco y la prevalencia de trabajadores migrantes que son vulnerables en el sector. Las prácticas de contratación actuales a menudo ponen a los trabajadores en riesgo y los mecanismos de reclamaciones, si existen, no se suelen ajustar a las directrices básicas de derechos humanos. La publicación de información sobre los contratos de las tripulaciones, las condiciones de los barcos y las agencias de contratación involucradas mejorarían significativamente la transparencia en las prácticas laborales. Esta transparencia facilitaría una mejor supervisión regulatoria, fomentaría una mayor responsabilidad corporativa y empoderaría a las OSC para vigilar los abusos en las cadenas de suministro de productos del mar a nivel mundial.^{219, 220}

Es importante destacar que compartir datos no equivale a hacer públicos los datos en bruto.²²¹ La manera en la que se difunde la información relacionada con la tripulación se debe adaptar cuidadosamente en función de factores como el público al que va dirigida y su finalidad, teniendo en cuenta también la protección de datos y la privacidad. Para lograr un equilibrio entre salvaguardar la identificación de la tripulación y los detalles personales y permitir el escrutinio público y la responsabilidad, es aconsejable publicar los datos de la tripulación en forma agregada. Este enfoque garantiza la transparencia y la responsabilidad, al tiempo que respeta el derecho a la intimidad de las personas implicadas en el sector pesquero.

Los avances en la protección de los derechos humanos

El desarrollo de la legislación para proteger a la tripulación de la violación de los derechos humanos y los abusos laborales ha sido más lento en comparación con otros principios que se describen en este informe.²²² Sin embargo, tres gobiernos han hecho importantes progresos: Estados Unidos, la Unión Europea y Taiwán.

Estados Unidos, uno de los principales Estados de mercado de importación de pescado, emplea un enfoque polifacético para la protección de la debida diligencia en derechos

humanos y medioambientales (DDHH), lo que incluye a la pesca. Este enfoque aprovecha una combinación de leyes, políticas comerciales y sanciones, como la incautación de bienes mediante lo que se conoce como "órdenes de retención de liberación". Se ha demostrado la eficacia de estas medidas a la hora de detener los envíos de pescado en puerto en virtud de la Ley Hawley-Smoot²²³ y de congelar los activos de empresas corruptas y abusivas en virtud de la Ley Global Magnitsky.^{224, 225}

Tras los significativos cambios legislativos introducidos en Estados Unidos, se han emitido seis órdenes de retención que permiten la incautación de bienes de empresas en la industria de los productos del mar. Mediante una orden ejecutiva estadounidense se vinculó explícitamente la pesca INDNR y los abusos laborales, ordenando a todas las organizaciones federales que utilizaran sus competencias para combatir ambos problemas de forma exhaustiva y transparente, incluso en las negociaciones comerciales.²²⁶ En diciembre de 2022, el Departamento del Tesoro de los Estados Unidos impuso sanciones financieras a dos empresas pesqueras privadas de China por presuntos abusos contra los derechos humanos asociados a operaciones de pesca ilegal en pesca de altura, implicando a un total de 157 buques vinculados a estas entidades.²²⁷ A pesar de la eficacia de estas sanciones contra los infractores, Estados Unidos carece de una vía clara para que las víctimas de estos abusos laborales obtengan reparación.

En comparación, en 2024, la Unión Europea finalizó un paquete legislativo conocido como Directiva de Diligencia Debida sobre Sostenibilidad Corporativa. Esta directiva insta a las empresas a mejorar de manera significativa sus actividades y compromisos dentro de sus cadenas de suministro. Lo hace mediante: "1) la integración de la diligencia debida en las políticas y los sistemas de gestión; 2) la identificación y evaluación de los impactos adversos sobre los derechos humanos y el medioambiente; 3) la prevención, el cese o la minimización de los impactos adversos reales y potenciales sobre los derechos humanos y el medioambiente; 4) la evaluación de la eficacia de las medidas; 5) la comunicación, y 6) la dotación de la reparación".²²⁸

La directiva reconoce la pesca como sector de alto riesgo e incluye disposiciones específicas al respecto. Aunque las nuevas leyes sobre DDHH en la UE todavía tienen que demostrar su capacidad a la hora de sancionar a las empresas por violaciones de derechos en sus cadenas de suministro, prometen ofrecer vías de recurso a las víctimas una vez que se establezcan y perfeccionen los sistemas jurisdiccionales y administrativos.²²⁹

Como complemento a los ejemplos establecidos por EE. UU. y la UE, Taiwán ha desarrollado disposiciones legales explícitas para abordar cuestiones críticas sobre los

derechos humanos y laborales a los que se enfrentan los trabajadores de la pesca, sobre todo los migrantes en la flota pesquera de altura.²³⁰ Estas disposiciones se recogen en el reglamento sobre autorización y gestión del empleo en ultramar de tripulantes extranjeros (Regulations on the Authorization and Management of Overseas Employment of Foreign Crew Members).²³¹ La normativa garantiza un salario mínimo razonable al mes de aproximadamente 550 dólares estadounidenses, introduce un mejor control de las deducciones salariales e impone un periodo mínimo de descanso de 10 horas al día. Además, los contratos de trabajo deben presentarse por escrito en un idioma que comprendan los trabajadores y se exige una prueba de comprensión por vídeo. La legislación también aumenta la vigilancia en los puertos de ultramar y durante los procesos de contratación, mejora la cobertura de los seguros y aumenta la transparencia en diversos aspectos.

Además, Taiwán publica los nombres y números de registro de los buques en una base de datos por Internet para los miembros de la tripulación.²³² Esta información es útil para la tripulación y su familia, ya que debe figurar en su contrato el nombre del buque en el que van a embarcar.

Estos cambios legislativos fueron impulsados por los abusos y atrocidades laborales en los buques taiwaneses que se han difundidos ampliamente, así como por la presión sostenida de las ONG, medios de comunicación y gobiernos extranjeros. Las modificaciones se fueron introduciendo a lo largo de varios años y se sometieron a múltiples rondas de perfeccionamiento, lo que reflejó las insuficiencias iniciales a la hora de abordar los problemas.²³³ Las OSC locales siguen supervisando la aplicación para poder garantizar el cumplimiento de la normativa en el mar.²³⁴

Además de la legislación nacional promulgada en EE. UU., la UE y Taiwán, los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos de la ONU²³⁵ proporcionan un marco de referencia para los Estados y las empresas²³⁶ a la hora de aplicar la protección de los derechos humanos. Estos principios, reconocidos internacionalmente, estipulan que los Estados tienen el "deber de proteger los derechos humanos" y la industria tiene la "responsabilidad de respetarlos" mediante la diligencia debida de las empresas. Además, tanto los Estados como las empresas deben proporcionar "soluciones apropiadas y efectivas" cuando se vulneren estos derechos.²³⁷ Este marco ofrece unas directrices exhaustivas que pueden aplicarse universalmente para garantizar el respeto de los derechos humanos en el sector pesquero y fuera de él, lo que sirve como un punto de partida claro para las mejores prácticas que los Estados y las industrias pueden adoptar a la hora de crear y actualizar las políticas de derechos humanos.



Estudio de caso: Análisis de datos para la detección de los trabajos forzados

El uso de tecnología para la identificación de posibles casos de trabajo forzoso ha revelado datos significativos sobre los comportamientos que se suelen asociar a los buques que son sospechosos de utilizar este tipo de trabajo. En 2020, GFW y sus socios realizaron un estudio en el que se analizaron los datos de aproximadamente 16 000 palangreros industriales, poteros y arrastreros, el cual reveló que el trabajo forzoso es omnipresente y se produce tanto en alta mar como en aguas de jurisdicciones nacionales.²³⁸ El modelo del estudio reveló que entre el 14 y el 26 % de los buques presentaban un alto riesgo de trabajo forzoso y puso de relieve patrones en sus ubicaciones de pesca y visitas al puerto²³⁹ Además, identificó las características y los comportamientos de los buques más estrechamente relacionados con el trabajo forzoso, como la potencia del motor, la distancia máxima desde el puerto, el número de viajes al año, la media diaria de horas de pesca y el total de horas de pesca en alta mar.²⁴⁰ Este ejemplo pone de manifiesto cómo los gobiernos pueden aprovechar diversos tipos de datos pesqueros, como los datos de posicionamiento de los buques descritos en el Principio 5, para afrontar una serie de desafíos pesqueros, incluida la evaluación del riesgo de abuso laboral dentro de las flotas, incluso si estos datos no estaban destinados inicialmente a tales fines.

La unificación de los derechos humanos y la pesca

Uno de los desafíos en la protección de los derechos laborales dentro del sector pesquero se deriva de los inconexos marcos normativos que rigen la pesca y el trabajo, a menudo supervisados por diferentes ministerios o unidades de gobierno que tienen poca experiencia en trabajar juntos. Aunque se ha prestado una atención considerable a la gestión de los datos de las capturas y buques a fin de combatir las actividades pesqueras ilícitas, la recopilación de datos sobre las tripulaciones suele ir desfasada. Sin embargo, algunas naciones y regiones pesqueras han comenzado a darle prioridad al bienestar de las tripulaciones.

Un ejemplo notable es cuando la Agencia de Pesca del Foro de las Islas del Pacífico aprobó en 2019 las condiciones para la concesión de licencias destinadas a abordar los derechos humanos y los abusos laborales en las pesquerías de atún del Pacífico.²⁴¹ Estas medidas, que se basan en gran medida en el convenio C188 de la OIT, implican que los buques pueden perder su autorización de pesca si no cumplen con las condiciones²⁴² relacionadas con la tripulación. Aunque dichas iniciativas son muy prometedoras para mejorar la seguridad y el bienestar de las tripulaciones, que su aplicación funcione depende del establecimiento de sistemas de registro de los datos de las tripulaciones que sean completos y seguros. Asimismo, una colaboración eficaz requiere el intercambio de estos datos entre los Estados pertinentes, las agencias de gestión y las organizaciones de la industria.

Recomendaciones políticas del Principio 10

Como primer paso para poder llevar a cabo el Principio 10, los gobiernos deben priorizar la recopilación de los datos sobre la tripulación de todos los buques pesqueros que sean fiables. Estos datos, tal y como destaca el informe del GFW, constituyen un paso fundamental a la hora de identificar patrones indicativos de abusos laborales y facilitar investigaciones más profundas sobre las operaciones de buques sospechosos. Como mínimo, los gobiernos deben recopilar datos sobre los siguientes aspectos:

- La identificación e información demográfica de los miembros de la tripulación (nacionalidad, edad y sexo). Lo que ayuda a vigilar y evitar casos de trabajo de menores/niños y patrones en la explotación humana de ciertas regiones o etnias. También informa sobre si se valora a las tripulantes femeninas igual que a los masculinos para las mismas funciones, algo que se suele pasar por alto.^{243,244}
- Los términos contractuales por los que la persona es contratada para trabajar a bordo del buque y la prueba de que los trabajadores entienden sus contratos. Estos acuerdos deben garantizar unas condiciones de empleo justas en todos los aspectos, como: salarios, tiempo libre, compensación en caso de enfermedad, repatriación y condiciones de rescisión del contrato. Es igualmente importante que los contratos estén redactados en un idioma que los tripulantes entiendan y que estos dispongan de copias impresas para que conozcan sus derechos.
- Las agencias que han estado involucradas en la contratación de la persona, el lugar y los medios por los que un individuo se ha incorporado a un buque, y las condiciones del propio buque. Comprender quién recluta a los miembros de la tripulación y cómo se les recluta ayuda a garantizar que todos los miembros de la tripulación son reclutados de manera voluntaria a través de procesos éticos y legales. También ayuda a controlar delitos más capciosos, como los que se observan a bordo de muchos buques de pesca INDNR, cuando a los miembros de la tripulación se les cobran las tarifas de reclutamiento, lo que hace que acaben convirtiéndose en parte de la servidumbre por las deudas.

Los gobiernos deberían publicitar estos datos, sobre todo mediante la publicación de los datos personales que recopilan sobre la tripulación en forma agregada. Los Estados pueden consultar los ejemplos legislativos de EE. UU., la UE y Taiwán, así como el marco de los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos de la ONU, para poder sacar lecciones y mejores prácticas cuando desarrollen sus propios sistemas de protección para los trabajadores de la pesca.

Además de recopilar y compartir datos, los gobiernos deben establecer mecanismos que permitan a los miembros de las tripulaciones presentar quejas y solicitar reparaciones por los abusos que sufran. También deben garantizar que estos mecanismos sean de fácil acceso y se comuniquen de manera eficaz a todos los miembros de la tripulación, independientemente de su idioma o nivel de alfabetización. Asimismo, deben existir unos procedimientos que sean claros para poder investigar y resolver las quejas, con sanciones adecuadas para los autores de los abusos.

Además, los gobiernos pueden tomar medidas inmediatas y rentables para mejorar el bienestar de la tripulación, como proporcionar acceso Wi-Fi en los buques pesqueros.²⁴⁵ Al facilitar la comunicación entre los miembros de la tripulación y sus familias se reduce el aislamiento, se permite la confirmación de si reciben los salarios y se facilita la denuncia rápida de incidentes de abuso. Exigir que se dote de Wi-Fi en todas las buques pesqueros dentro de su jurisdicción representa un paso práctico que los gobiernos pueden tomar para mejorar el bienestar de la tripulación y abordar las preocupaciones de abuso laboral.

Las OSC juegan un papel fundamental a la hora de ayudar a los gobiernos a implementar estas recomendaciones colaborando con ellos y abogando por el establecimiento de una legislación que proteja los derechos humanos y laborales de los miembros de la tripulación pesquera. La urgencia es primordial ante los elevados índices de contratación de trabajadores migrantes y la prevalencia de los abusos, agravados por la escasez de leyes y las importantes lagunas de las que ya existen. Las OSC de todas las jurisdicciones deben presionar para que se creen unas leyes claras en el caso de que no existan y se refuercen aquellas que sean inadecuadas a fin de garantizar que los miembros de las tripulaciones y los observadores tengan unas condiciones de trabajo seguras y una protección adecuada. Además, las OSC pueden abogar por aplicar sanciones comerciales en los principales Estados del mercado para disuadir los abusos de los derechos humanos, siguiendo el ejemplo de Estados Unidos. Asimismo, las OSC deben alentar a los gobiernos a que participen en el C188 de la OIT (Principio 9) y se adhieran a él para mejorar la protección de los trabajadores pesqueros.

Conclusión

En la actualidad, el sector de la pesca mundial es extremadamente complejo, lo que plantea importantes desafíos a la hora de vigilar y gestionar de una manera efectiva sus diversos componentes. El esfuerzo para comprender estos desafíos continúa creciendo, y la Coalición para la Transparencia de la Pesca y su Carta Mundial forman parte de este cometido.

La adopción de la transparencia en los datos sobre la información de los buques, la actividad pesquera y la gobernanza y la gestión debe convertirse en una norma global que los gobiernos de todo el mundo tienen que aplicar. Esto supone la recopilación rutinaria, el análisis y la divulgación pública de un amplio abanico de información perteneciente a las actividades pesqueras, la dinámica comercial y los marcos reguladores. Mediante promover procesos que sean accesibles y abiertos, así como fomentar la participación pública e informada, mejorar la transparencia permitirá a todos analizar cómo se utiliza este recurso compartido a fin de garantizar el máximo beneficio para todas las partes interesadas.

En este contexto, este informe ha explicado más detalladamente las diez prioridades relacionadas con la pesca que constituyen los Principios de la Carta, lo cual ofrece un enfoque sistemático para la mejora de la transparencia en nuestro océano. Cada Principio es un paso vital y colectivamente proporcionan una hoja de ruta para mejorar la gobernanza y numerosos beneficios relacionados, como la gestión sostenible de la pesca, la seguridad alimentaria, una distribución justa de los subsidios, la claridad en los comportamientos pesqueros y comerciales, una toma de decisiones que sea participativa, la mejora de la protección de los trabajadores en el mar y un océano saludable.

Para garantizar la aplicación efectiva de las prácticas de transparencia dentro de las pesquerías es primordial que los gobiernos adopten los Principios de la Carta. Al adoptar estos Principios, los gobiernos pueden demostrar su compromiso para promover unas prácticas pesqueras que sean sostenibles, proteger los recursos marinos y avanzar en la participación y equidad en el sector pesquero. Asimismo, los gobiernos podrían beneficiarse de la adopción de las prácticas transparentes descritas en los Principios, ya que esto hace que sus productos pesqueros sean más competitivos en el mercado mundial y protege a la tripulación, consumidores y público de comportamientos ilícitos por parte de agentes externos en la cadena de suministro de los productos del mar.

A medida que los gobiernos avanzan en la implementación de los principios, las OSC surgen como actores indispensables en cuanto a la transparencia y responsabilidad. A través de un compromiso constructivo con las OSC, los gobiernos pueden aprovechar la experiencia única de las OSC y sus redes para fomentar unos procesos de toma de decisiones inclusivos y garantizar que las políticas se adaptan para abordar las diversas necesidades de las partes interesadas. Además, las OSC pueden servir de guardianes, haciendo que los gobiernos se responsabilicen de sus compromisos para lograr una mayor transparencia y fomentando una aplicación rápida y eficaz de los Principios de la Carta más allá de su mera adopción.

Al reconocer el papel decisivo de las OSC, se creó la Coalición para la Transparencia de la Pesca para amplificar sus esfuerzos y, de esta manera, avanzar en transparencia y responsabilidad en la pesca. Aunque los gobiernos son los principales responsables de la aplicación, las OSC son fundamentales a la hora de catalizar el cambio. Aprovechando las ideas y recomendaciones expuestas aquí, las OSC pueden darle prioridad estratégicamente a sus esfuerzos, amplificar las iniciativas de promoción y colaborar con las partes interesadas para llevar a cabo unas reformas que sean tangibles. La Coalición anima a las OSC a capitalizar nuestra influencia colectiva, aprovechando el trabajo e influencia de cada una para afrontar los intrincados desafíos del sector pesquero e impulsar un progreso significativo hacia un futuro más colaborativo, justo y sostenible.

La adopción de la transparencia en los datos sobre la información de los buques, la actividad pesquera y la gobernanza y la gestión debe convertirse en una norma global que los gobiernos de todo el mundo tienen que aplicar.

Notas

- ¹ Organización de las Naciones Unidas (ONU) Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO). (2016). Acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (AMERP), artículo 1, (d). Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. <https://www.fao.org/port-state-measures/resources/detail/es/c/1190096/>
- ² Artículo 1 (j) del AMERP.
- ³ Kiepe, T. & Low, P. (2020). *Beneficios reales: umbrales y definiciones en la ley*. Open Ownership. <https://www.openownership.org/es/publicaciones/beneficiarios-reales-umbrales-y-definiciones-en-la-ley/borrador-de-una-definicion-de-beneficiario-real/>
- ⁴ Artículo 1 (j) del AMERP.
- ⁵ El pescado es una fuente directa de alimentación para las comunidades costeras y para mercados distantes a través de complejas cadenas de suministro a escala mundial (el valor de las exportaciones de pescado fue de 151 mil millones de dólares en 2020). Es una fuente esencial de proteínas y nutrientes clave para un conjunto cada vez mayor de consumidores en todo el mundo; proporciona la base alimentaria para los medios de vida de millones de trabajadores; suministra una base económica para personas, familias, comunidades, empresas y países que no se puede reemplazar fácilmente, y contribuye con insumos económicos para el uso industrial. Las poblaciones de peces también son parte esencial de los ecosistemas marinos y de la salud del océano.
- ⁶ FAO. 2024. *The State of World Fisheries and Aquaculture (SOFIA) 2024. Towards Blue Transformation*. United Nations Food and Agriculture Organization. <https://doi.org/10.4060/cd0683en>
- ⁷ La Coalición para la Transparencia de la Pesca es el portavoz de organizaciones de la sociedad civil mundiales que se esfuerzan por avanzar en la transparencia en la pesca en materia de gobernanza marina. La Coalición pretende conseguir una pesca equitativa, sostenible y bien gobernada, sin prácticas pesqueras perjudiciales ni abusos de derechos humanos y laborales. <https://fisheriestransparency.net/>. La Coalición no es la primera en reconocer el valor de una mayor transparencia en la pesca. Para una revisión del tema, consulte Guggisberg, S., Jaeckel, A., & Stephens, T. (2022). Transparency in fisheries governance: Achievements to date and challenges ahead. *Marine Policy*, 136, 104639. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2021.104639>
- ⁸ La Environmental Justice Foundation es miembro del Comité Directivo de la Coalición, el cual aporta su experiencia y su contribución para orientar la estrategia y los objetivos de la Coalición. <https://ejfoundation.org/>
- ⁹ FAO. (n.d.) *What Is IUU Fishing?* Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. Consultado el 19 de mayo de 2024 de <https://www.fao.org/iuu-fishing/background/what-is-iuu-fishing/en/> Las ilegalidades asociadas a la pesca INDNR, que se ha calculado de forma conservadora que causan pérdidas directas de 50 mil millones de dólares anuales, representan algunos de los retos más conocidos para lograr una pesca sostenible. Sumaila, U.R., Zeller, D., Hood, L., Palomares, M.L.D., Li, Y., & Pauly, D. (2020). Illicit trade in marine fish catch and its effects on ecosystems and people worldwide. *Sci. Adv.*, 6, eaaz3801.
- ¹⁰ Environmental Justice Foundation. (2018). *Out of the Shadows, Improving transparency in global fisheries to stop illegal, unreported and unregulated fishing*. <https://ejfoundation.org/resources/downloads/Transparency-report-final.pdf>
- ¹¹ El comité directivo de la Coalición está copresidido por la Environmental Justice Foundation y Oceana, y cuenta con la participación de Accountability.Fish, Global Fishing Watch (GFW), Indonesia Ocean Justice Initiative, la Asociación Regional para la Conservación de la Zona Costera y Marina, Seafood Legacy y WWF Network.
- ¹² Incluso para aquellos principios que podrían parecer más alejados de las organizaciones de sociedad civil, como la adhesión a tratados internacionales (Principio 8), las OSC pueden desempeñar un papel crucial al proporcionar información y apoyo esenciales a los gobiernos. Esta función que desempeñan puede incluir la aportación de ideas, la preparación de material informativo y el intercambio de ejemplos relevantes como los que se describen en este informe.
- ¹³ Guggisberg et al. (2002).
- ¹⁴ United Nations. (n.d.). *Transparency Gateway*. ONU. Consultado el 19 de mayo de 2024 de <https://open.un.org/>
- ¹⁵ FAO. (2010). *El estado mundial de la pesca y la acuicultura (SOFIA) 2010*. Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura.
- ¹⁶ Organización de las Naciones Unidas (1995). *Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las Poblaciones de Peces (UNFSA)*. Organización de las Naciones Unidas El artículo 12 del UNFSA contiene texto que habla de contemplar la transparencia.
- ¹⁷ Fisheries Transparency Initiative. (n.d.). *About the FITI*. Consultado el 19 de mayo de 2024 de <https://fiti.global/about-the-initiative>. La FITI es una asociación mundial que busca incrementar la transparencia y la participación para lograr una gestión más sostenible de las pesquerías marinas. Al hacer que la gestión de las pesquerías sea más transparente e inclusiva, la FITI promueve debates públicos informados sobre las políticas de las pesquerías y favorece la contribución a largo plazo del sector para las economías nacionales y el bienestar de los ciudadanos y las empresas que dependen de un medio marino sano.
- ¹⁸ Open Ownership. (n.d.). *Open Ownership*. Consultado el 19 de mayo de 2024 de <https://www.openownership.org/en/>
- ¹⁹ United Nations. (n.d.) *Founding of the IUU Fishing Action Alliance to stimulate ambition and action in the fight against illegal, unreported, unregulated fishing*. Consultado el 19 de 2024 de <https://sdgs.un.org/partnerships/founding-iuu-fishing-action-alliance-stimulate-ambition-and-action-fight-against>
- ²⁰ United Kingdom Department for Environment Food & Rural Affairs. (2023). *Policy paper: Illegal, Unreported and Unregulated Fishing Action Alliance Pledge*. DEFRA. <https://www.gov.uk/government/publications/illegal-unreported-and-unregulated-fishing-action-alliance-pledge/illegal-unreported-and-unregulated-fishing-action-alliance-pledge#the-pledge>
- ²¹ Para obtener más información sobre los pabellones de los buques, consulte el Principio 4 sobre los Pabellones de Conveniencia.
- ²² Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. (1995). *Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar (Acuerdo de Cumplimiento)*. FAO. Artículo III, Responsabilidad del Estado del pabellón. Sec. 6. <https://www.fao.org/3/X3130M/x3130m.pdf>
- ²³ El Esquema de Números de Identificación de Buques de la OMI es parte integrante del sector naviero. Es obligatorio en virtud del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974, para todos los buques de carga de 300 toneladas brutas o más, así como para todos los buques de pasajeros de 100 toneladas brutas o más.
- ²⁴ Un número OMI es un tipo de IUB reconocido internacionalmente, y es un número de siete dígitos precedido de tres letras. El número aparece en toda la documentación del buque. En enero de 2021, más de 30 500 buques pesqueros tenían un número OMI. Aunque el Convenio SOLAS no exige que los buques pesqueros tengan números OMI, la posibilidad de obtener dichos números se ha extendido a los buques pesqueros para ayudar a luchar contra la pesca INDNR. Sear, G. (2020). *World's largest maritime ships database joins fight against pirate fishing*. S&P Global. <https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/mi/research-analysis/maritime-ships-database-joins-fight-against-pirate-fishing.html>
- ²⁵ Todo buque pesquero, buque de carga refrigerada (frigorífico) o buque de suministro de 12 metros de eslora o más autorizado a operar fuera de las aguas de jurisdicción nacional del Estado de pabellón puede optar a un número OMI. Cualquier buque pesquero de más de 100 toneladas brutas (TB) también puede optar a un número OMI, incluidos los que no están autorizados a operar fuera de la jurisdicción de su país. S&P Global emite números de buque OMI de forma gratuita a astilleros, armadores/operadores, administraciones y sociedades de clasificación. Los números existentes pueden consultarse en el Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI en: <https://gis.imo.org/Public/SHIPS/Default.aspx>.
- ²⁶ Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. (2024). Registro mundial de buques pesqueros, buques frigoríficos de transporte y buques de suministro. FAO. <https://www.fao.org/global-record/background/about/es/>
- ²⁷ FAO. *Registro mundial*. Consulte "Información sobre el programa" en: <https://www.fao.org/global-record/background/about/es/>
- ²⁸ Grupo de inteligencia pesquera del Atlántico Norte. (2017). *Chasing Red Herrings: Flags of Convenience, Secrecy and the Impact on Fisheries Crime Law Enforcement*. Nordic Council of Ministers. <https://norden.diva-portal.org/smash/get/diva2:1253427/FULLTEXT01.pdf>
- ²⁹ OMI. (n.d.). *Sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación*. Carta circular n.º 1886/Rev. 5. <https://www.imo.org/es/ourwork/msas/pages/imo-identification-number-scheme.aspx>
- ³⁰ FAO. (2022). *Informe de la tercera reunión del grupo de trabajo técnico de composición abierta sobre intercambio de información del acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto*. Informe de Pesca y Agricultura de la FAO N.º 1409. <https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/c5f836e4-f924-4c38-841b-dbf85cea86f4/content>
- ³¹ Muchas OROP también exigen el número OMI como campo básico en sus listas de buques autorizados para los buques que operan dentro de sus áreas de convenio, para los buques que reúnen los requisitos para obtenerlo. Por ejemplo, la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico se niega a incluir buques en su registro de buques de transporte autorizados que no tengan un número OMI, y los buques sin número OMI tienen prohibido realizar actividades de transbordo. Asimismo, la Comisión de Pesca del Pacífico Occidental y Central exige que todos los buques de más de 12 metros de eslora inscritos en su registro de buques pesqueros tengan un número OMI.
- ³² Petchkaew, K. (14 de septiembre de 2022). *Thailand's contentious plan to curtail bottom trawling unfolds in slow motion*. Mongabay. <https://news.mongabay.com/2022/09/thailands-contentious-plan-to-curtail-bottom-trawling-unfolds-in-slow-motion/>
- ³³ Petchkaew, K. (2022). *Thailand's contentious plan*.
- ³⁴ Según lo acordado por los grupos de trabajo especializados del Registro mundial de la FAO, los campos esenciales del Registro mundial son: IUB, Estado de pabellón actual, nombre del buque, eslora total, tonelaje bruto. Deben exigirse, como mínimo, a nivel nacional y facilitarse al Registro mundial y actualizarse con frecuencia. Los Estados son libres de exigir más datos identificativos a los buques, y muchos lo hacen. FAO. (2015). *Report of the Meeting of the Global Record Specialised Core Working Groups*. FAO Fisheries and Aquaculture Report No. 1144. <https://www.fao.org/3/bl767e/bl767e.pdf>.
- ³⁵ El Registro mundial ha establecido siete módulos de información: 1) datos del buque, 2) datos históricos, 3) datos de autorización, 4) inspección y vigilancia, 5) denegaciones de entrada en puerto, 6) listas INDNR y 7) puertos. Los cinco campos de datos obligatorios se encuentran en el primer módulo (datos del buque). Hay otros datos sobre buques que todavía no son obligatorios y la información de los otros seis módulos también es voluntaria en este momento. En la UE, por ejemplo, lo más frecuente es que los miembros envíen información sobre los buques para los módulos 1 y 7. Coalición de pesca INDNR de la UE. (2022). *The FAO Global Record of Fishing Vessels: A tool for the EU to champion fisheries transparency globally*. <https://www.iuuwatch.eu/wp-content/uploads/2022/07/EU-IUU-Coalition-Global-Record-of-Fishing-Vessels---EN---DIGITAL.pdf>
- ³⁶ Federal Communications Commission. (2022). *Identidad del Servicio Móvil Marítimo – ISMM*. Consultado el 19 de mayo de 2024 de <https://www.fcc.gov/wireless/bureau-divisions/mobility-division/maritime-mobile/ship-radio-stations/maritime-mobile>
- ³⁷ La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) reconoce los derechos que las naciones costeras tienen de controlar las capturas pesqueras dentro de sus ZEE. La CONVEMAR exige a los países interesados en pescar en ZEE extranjeras que firmen acuerdos de acceso a la pesca con los países anfitriones que establezcan las condiciones en las que los buques de una nación pueden faenar en las aguas de otra. Estos acuerdos pueden ser bilaterales o multilaterales entre los gobiernos de distintos países o privados (directos) entre un gobierno y una empresa pesquera privada. Desde que la CONVEMAR entró en vigor en 1994, las zonas oceánicas que antes eran de libre acceso ahora están cerradas a la pesca, a menos que la pesca la realicen buques: 1) con el pabellón del Estado de la ZEE en cuestión o 2) que tengan acuerdos legítimos de acceso u otros acuerdos con el Estado de la ZEE en la que se esté pescando. Organización de las Naciones Unidas (1982). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 10 de diciembre de 1982*. Extraído de https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf
- ³⁸ Johnson, A. F., Lidström, S., Kelling, I., Williams, C., Niedermüller, S., Poulsen, K. V., ... & Davies, W. (2021). The European Union's fishing activity outside of European waters and the Sustainable Development Goals. *Fish and Fisheries*, 22(3), 532-545.
- ³⁹ Godfrey, M. (2023, May 3). Irish bribery investigation likely to be first of many. *Seafood Source*. <https://www.seafoodsource.com/news/premium/supply-trade/irish-bribery-investigation-likely-to-be-first-of-many>.
- ⁴⁰ European Commission. (n.d.). *Sustainable fisheries partnership agreements (SFPAs)*. Consultado el 22 de mayo de 2024 de https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/fisheries/international-agreements/sustainable-fisheries-partnership-agreements-sfpas_en.
- ⁴¹ Consulte, por ejemplo, la lista de tasas asociadas a los Acuerdos de colaboración de pesca sostenible de la UE https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/fisheries/international-agreements/sustainable-fisheries-partnership-agreements-sfpas_en.

- ⁴² Westlund, L. (2004). *Informe de la Consulta de Expertos sobre la Identificación, Evaluación y Presentación de Informes de las Subvenciones en la Industria Pesquera* (No. 698). FAO. <https://www.fao.org/4/y4446s/y4446soj.htm#bm191>
- ⁴³ The Pew Charitable Trusts. "Reducción de subvenciones dañinas a la pesca". Consultado el 4 de marzo de 2024. <https://www.pewtrusts.org/es/projects/reducing-harmful-fisheries-subsidies>
- ⁴⁴ En 2018, se estima que los subsidios mundiales a la pesca fueron de alrededor de 35 400 millones de dólares estadounidenses y casi dos tercios de ellos estaban destinados mejorar la capacidad y se consideraban perjudiciales.
- ⁴⁵ Sala, E., Mayorga, J., Costello, C., Kroodsma, D., Palomares, M. L., Pauly, D., et al., & Zeller, D. (2018). The economics of fishing the high seas. *Science Advances*, 4(6), eaat2504.
- ⁴⁶ Munro, G., & Sumaila, U. R. (2002). The impact of subsidies upon fisheries management and sustainability: the case of the North Atlantic. *Fish and Fisheries*, 3(4), 233-250.
- ⁴⁷ Widjaja, S., Long, T. & Wirajuda, H. (2020). Illegal, Unreported and Unregulated Fishing and Associated Drivers. *Secur. Res. Hub Rep.*
- ⁴⁸ Sala et al. (2018).
- ⁴⁹ En el caso de la OMC, el artículo 25 del Acuerdo sobre Subsidios y Medidas Compensatorias establece que todos los Miembros de la OMC tienen que revelar cualquier subsidio concedido o mantenido por el miembro, lo que abarca todos los sectores de bienes. A pesar de ello, en la actualidad, los gobiernos divulgan muy pocos datos sobre los subsidios a la pesca.
- ⁵⁰ Las lagunas que existen del conocimiento en torno a las subvenciones a la pesca en el seno de la OMC han sido objeto de considerable atención en las negociaciones sobre subsidios de la OMC. Algunos sostienen que la actual falta de información ha obstaculizado las negociaciones con vistas al Acuerdo sobre Subvenciones a la Pesca de 2022. Cook, B. (30 de octubre de 2023). *The WTO Needs to Impose Transparency Requirements for Fishing Subsidies*. Mercatus Center. <https://www.mercatus.org/research/policy-briefs/wto-needs-impose-transparency-requirements-fishing-subsidies>
- ⁵¹ OMC. (n.d.). *Acuerdo sobre Subvenciones a la Pesca*. WTO.org. Consultado el 2 de junio de 2024 de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/rulesneg_s/fish_s/fish_s.htm
- ⁵² OMC. (22 de junio de 2022). *Acuerdo sobre Subvenciones a la Pesca*. WT/MIN(22)/33 WT/L/1144 <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=s:/WT/MIN22/33.pdf&Open=True>
- ⁵³ Kadfak, A. & Linke, S. (2021). More than just a carding system: Labour implications of the EU's illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing policy in Thailand. *Marine Policy*, 127, 104445.
- ⁵⁴ El "sistema de tarjetas" de la UE, aunque quizá no sea una sanción tradicional, funciona como una sanción relacionada con el comercio para aquellos países que reciben una tarjeta roja en caso de que no hayan tomado medidas paliativas. El sistema primero advierte y luego puede sancionar a los países que no pertenecen a la UE y que no cooperen en la lucha contra la pesca INDNR. A través del sistema de tarjetas de la UE, los diálogos con varios países que ya tenían tarjeta, como Belice, Tailandia, Guinea y las Islas Salomón, propiciaron que se dieran unos cambios positivos y demostrables en la gobernanza de la pesca. Asimismo, también se han producido mejoras en relación con el cumplimiento y la aplicación de las normas, y con la reducción de la prevalencia de la pesca INDNR, que se cree que pueden atribuirse, al menos en parte, al sistema de tarjetas. Esto se debe sobre todo a los esfuerzos por reforzar las medidas de seguimiento, control y vigilancia, así como a la participación en los acuerdos e iniciativas internacionales pertinentes diseñados para reducir la pesca INDNR y los problemas asociados. Coalición de pesca INDNR de la UE. (21 de marzo de 2022). *Impulsando mejoras en la gobernanza pesquera global: Impacto del régimen de tarjetas INDNR de la UE en Belice, Guinea, las Islas Salomón y Tailandia*. IUUWatch.eu. https://www.iuuwatch.eu/wp-content/uploads/2022/03/2022-EU-IUU-Coalition-Carding-Study_ES.pdf
- ⁵⁵ Un Estado de pabellón se define como un país, ya sea ribereño o sin litoral, que registra un buque pesquero y autoriza al buque a enarbolar su pabellón. FAO. (2015). *Directrices voluntarias sobre la actuación del Estado del pabellón*. Consulte, por ejemplo, la sección 14 sobre información, registro y registros de buques.
- ⁵⁶ *Directrices voluntarias*, sección 16.
- ⁵⁷ En última instancia, puede haber información sobre sanciones en el Registro mundial, pero en la actualidad es algo voluntario.
- ⁵⁸ En Estados Unidos, la Oficina de Control de Activos Extranjeros conserva listas de buques "sancionados", aunque se trata de buques sancionados por objetivos de política exterior o de seguridad y que tienen bloqueados su comercio y sus activos. Dow Jones. (n.d.). *Risk & Compliance Glossary*. Consultado el 7 de marzo de 2024 de <https://www.dowjones.com/professional/risk/glossary/sanctions/sanctioned-vessel/>.
- ⁵⁹ Reglamento (UE) 2017/2403 del Parlamento Europeo y del Consejo. 12 de diciembre de 2017. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32017R2403>
- ⁶⁰ FAO. (n.d.). *Registro mundial de buques pesqueros, buques frigoríficos de transporte y buques de suministro*. Consultado el 2 de junio de 2024 de <https://www.fao.org/global-record/es/>
- ⁶¹ Open Ownership mantiene un mapa de la legislación sobre la propiedad real, mostrando dónde se planifican o aplican las leyes, que incluye a los Estados que ya mantienen un registro activo de propiedad real. <https://www.openownership.org/en/map/>
- ⁶² CAOI. (2023). *Indian Ocean Tuna Commission (IOTC) Manual – Evidence in fisheries offences: effective collection and use. Laws, procedures, prosecutions, illegal, unreported and unregulated fishing vessel listing*. FAO. <https://doi.org/10.4060/cc6407en>
- ⁶³ Kiepe, T. & Low, P. (2020).
- ⁶⁴ Al igual que ocurre con los demás Principios, la tecnología está trayendo más transparencia al ámbito de la propiedad real en la pesca. La organización sin ánimo de lucro C4ADS ha lanzado Triton, una innovadora base de datos que analiza las estructuras de propiedad de las flotas pesqueras industrializadas del mundo, revelando los vínculos entre los buques pesqueros en alta mar y las empresas que se benefician de sus actividades: <https://triton.fish/>
- ⁶⁵ Johnson, A. F., Lidström, S., Kelling, I., Williams, C., Niedermüller, S., Poulsen, K. V., ... & Davies, W. (2021). The European Union's fishing activity outside of European waters and the Sustainable Development Goals. *Fish and Fisheries*, 22(3), 532-545.
- ⁶⁶ Reconociendo la gravedad de esta amenaza, el G20 instó a los países a adoptar leyes que fueran adecuadas y publicó en 2014 los Principios de alto nivel de la transparencia del propietario real: http://www.g20.utoronto.ca/2014/g20_high-level_principles_beneficial_ownership_transparency.pdf
- ⁶⁷ El uso del secretismo en torno al propietario real puede servir para dar una fachada de legitimidad a una transacción que, de otro modo, sería indebida. Un informe del Consejo Nórdico de Ministros descubrió, por ejemplo, que un ministro de pesca podría otorgar autorizaciones de pesca valiosas y asignaciones de cuotas a una empresa en la que el ministro es el verdadero beneficiario, pero también es el propietario oculto, en lugar de una distribución más equitativa de la cuota. Grupo de inteligencia pesquera del Atlántico Norte. (2017).
- ⁶⁸ C4ADS and Trygg Mat. (2020). *Spotlight On: The Exploitation of Company Structures by Illegal Fishing Operators*. https://1ae03060-3f06-4a5c-9ac6-b5c1b4a62664.usrfiles.com/ugd/1ae030_4e59a8cf86364c1a83eb385cb57619f7.pdf
- ⁶⁹ Iniciativa para la Transparencia Pesquera (FITI). (2020). Pescando en la oscuridad: Transparencia sobre el beneficiario final. Brief Edition #3. https://www.fiti.global/wp-content/uploads/2020/09/FITI_tBrief03_BO_ES.pdf
- ⁷⁰ Coalition for Fair Fisheries Arrangements (CFFA). (2020). Investment and transparency in EU-Africa fisheries relations: what about joint ventures? <https://www.cffacape.org/publications-blog/q2nriapbiy782wqmauibprt43x1ku>
- ⁷¹ Henley, J. (15 de noviembre de 2019). Bribery Allegations over fishing rights rock Namibia and Iceland. *The Guardian*.
- ⁷² Bricetti, P. and Popovich, A. (2021, March 8). Fishrot Scandal: Bribery and Corruption in Namibia's Fishing Industry. Whistleblower Network News. <https://whistleblowersblog.org/global-whistleblowers/fishrot-scandal-bribery-and-corruption-in-namibias-fishing-industry/>
- ⁷³ Bricetti, P. and Popovich, A. (2021).
- ⁷⁴ Logger, B. and Weijnen, P. (21 de octubre de 2020). Fishing in Cloudy Water. *De Groene Amsterdammer*. <https://www.groene.nl/artikel/vissen-in-troebeel-water>
- ⁷⁵ <https://www.openownership.org/en/>
- ⁷⁶ La FITI aborda también un norma sobre la propiedad real. Pide la publicación de la base jurídica y la definición de propiedad real; la disponibilidad de un registro de propietarios reales; las normas de incorporación de propietarios reales en las declaraciones, y el estado del debate en torno a la transparencia de los propietarios reales en la pesca. Iniciativa para la Transparencia Pesquera (FITI). (2017). *El Estándar FITI (Versión 1.1)*. https://fiti.global/wp-content/uploads/2020/07/FITI_Standard_2017_ES_1.1.pdf
- ⁷⁷ *Open Ownership* (n.d.). Open Ownership Principles, Detail. Consultado el 4 de junio de 2024 de <https://www.openownership.org/en/principles/detail/#:-:text=Information%20should%20be%20collected%20about,and%20individual%20submitting%20the%20declaration.>
- ⁷⁸ Gorez, B. (26 de octubre de 2021). *Experimental fishing or experimental pillaging in Liberia?* Coalition for Fair Fisheries Arrangements. <https://www.cffacape.org/publications-blog/experimental-fishing-or-experimental-pillaging-in-liberia>
- ⁷⁹ Philippe, J. (2023). *EU-Senegal fisheries partnership: transparency is essential at all levels*. Coalition for Fair Fisheries Arrangements. <https://www.cffacape.org/publications-blog/eu-senegal-fisheries-partnership-transparency-is-essential-at-all-levels.>
- ⁸⁰ Gorez, B. (2022). *Senegal and Liberia will conduct joint fisheries research to evaluate Liberia fisheries viability. For Liberia 'carabineros', this may come too late*. Coalition for Fair Fisheries Arrangements. <https://www.cffacape.org/publications-blog/senegal-and-liberia-will-conduct-joint-fisheries-research-to-evaluate-liberia-fisheries-viability-for-liberia-carabineros-this-may-come-too-late>
- ⁸¹ Gorez, B. (2021).
- ⁸² Bailey, P. (2012). Effect of Stakeholder Silos on Electronic Data Collection and Reporting Initiatives in Fisheries. 142.º reunión anual de la American Fisheries Society.
- ⁸³ Open Ownership. (n.d.). Acceso. Open Ownership. Consultado el 18 de junio de 2024 de <https://www.openownership.org/es/principios/acceso/>
- ⁸⁴ Court of Justice of the European Union. (2022). *Judgment of the Court (Grand Chamber) of 22 November 2022. WM and Sovim SA v Luxembourg Business Registers*. Joined Cases C-37/20 and C-601/20, *ECLI:EU:C:2022:912*.
- ⁸⁵ Environmental Justice Foundation. (2020). Off the Hook - How flags of convenience let illegal fishing go unpunished. EJF. Section 1.3. <https://ejfoundation.org/resources/downloads/EJF-report-FoC-flags-of-convenience-2020.pdf>
- ⁸⁶ Grupo de inteligencia pesquera del Atlántico Norte. (2017).
- ⁸⁷ Cremers, K., Wright, G. & Rochette, J. (2020). Strengthening monitoring, control and surveillance of human activities in marine areas beyond national jurisdiction: Challenges and opportunities for an international legally binding instrument. *Marine Policy*, 122, 103976.
- ⁸⁸ OMI. (n.d.). Matriculación de buques y asuntos de registros fraudulentos. Consultado el 4 de junio de 2024 de <https://www.imo.org/es/OurWork/Legal/Pages/Registration-of-ships-and-fraudulent-registration-matters.aspx>
- ⁸⁹ El buque pesquero Yongding, por ejemplo, implicado desde hacia tiempo en la pesca INDNR de merluza negra, fue finalmente detenido en Cabo Verde en 2016. Se había registrado bajo nueve pabellones, incluidos muchos PDC notorios, y había operado bajo al menos once nombres diferentes desde 2001. Freitas, B. (2021). *Topic Brief: Beneficial Ownership in the Fishing Sector and Links to Corruption*. World Wildlife Fund. https://files.worldwildlife.org/wfcmprod/files/Publication/file/18ar73ozse_BO_fishing_FINAL2.pdf?_ga=2.74838810.963594558.1701804238-336453594.1700425197
- ⁹⁰ TMT. (2020). Exploitation of Company Structures by Illegal Fishing Operators. *TM-Tracking TMT* <https://www.tm-tracking.org/post/illegal-fishing-operators-exploit-company-structures-to-cover-up-illegal-operations>
- ⁹¹ Gallic, B. L. & Cox, A. (2006). An economic analysis of illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing: Key drivers and possible solutions. *Marine Policy*, 30, 689-695.
- ⁹² *International Transport Workers' Federation. (n.d.). Banderas de conveniencia*. Consultado el 4 de junio de 2024 de <https://www.itfglobal.org/es/sector/seafarers/flags-convenience>
- ⁹³ Aunque la frase pabellón de conveniencia se utiliza a menudo en las pesquerías, no hay una lista consensuada de estos pabellones ni se aplican unos criterios internacionales ni oficiales de los criterios del PDC. La lista de PDC de la FITT se trata de una lista genérica para el transporte marítimo, aunque los problemas con los Estados del PDC se aplican también a la pesca.
- ⁹⁴ Environmental Justice Foundation. (2020).
- ⁹⁵ Freitas, B. (2021).
- ⁹⁶ Puede consultar la lista actual de pabellones de conveniencia aquí: <https://www.itfglobal.org/es/sector/seafarers/flags-convenience>
- ⁹⁷ "Los Estados de pabellón necesitan tener un 'vínculo genuino' con los buques, una estipulación controvertida y mal definida que inicialmente pretendía que debe existir una conexión suficiente con el propietario del buque (social o económica) que permita que el Estado de pabellón ejerza su jurisdicción sobre el buque en cuestión. El 'vínculo genuino' se alcanzó como un compromiso entre los Estados que favorecen los requisitos de nacionalidad para el propietario o la tripulación de los buques como condición para la concesión de la nacionalidad de los buques (Estados marítimos tradicionales) y los que rechazan tales requisitos (Estados que operan como registros abiertos)". EJF, *Off the Hook*, sección 1.1.
- ⁹⁸ "En algunas situaciones, los países tienen un 'requisito de nacionalidad' cuando se registran, pero en la práctica cuentan con una legislación corporativa que es permisiva, o se aplica de una manera laxa, con el resultado de que la flota que se ha registrado, en efecto, puede estar bajo una propiedad prácticamente extranjera. En Ghana, por ejemplo, se calcula que entre un 90 y un 95 % de la flota industrial de arrastre tiene algún grado de implicación de China. Normalmente, esto se consigue mediante el uso de empresas conjuntas entre una empresa extranjera y un socio o gobierno local para obtener acceso a áreas y recursos pesqueros específicos. Los buques que son propiedad de empresas conjuntas pueden solicitar licencias pesqueras en un Estado ribereño determinado. Estos acuerdos también pueden permitirles que se registren bajo un pabellón local a pesar de que son propiedad parcial o incluso total de entidades extranjeras, actuando el socio local de la empresa conjunta, en realidad, como agente local y no como auténtico copropietario". EJF, *Off the Hook*, sección 1.3.
- ⁹⁹ EJF, *Off the Hook*.
- ¹⁰⁰ EJF, *Off the Hook*.
- ¹⁰¹ EJF, *Off the Hook*.

- ¹⁰² Los pabellones de conveniencia en flotas pesqueras a escala global han crecido drásticamente: de 11 registros abiertos en 1980 a 43 en 2024. FAO. (2003). Informe de la Consulta de Expertos Sobre Embarcaciones Pesqueras que Operan Bajo Registros Abiertos y su Impacto en la Pesca Ilegal, no Declarada y no Reglamentada FAO. Informe de pesca N.º 722. <https://www.fao.org/4/y5244s/y5244s00.htm>; ITF Seafarers. (n.d.). Registros BDC. Consultado el 7 de junio de 2024 de <https://www.itfseafarers.org/es/focs/banderas-de-bdc>
- ¹⁰³ Paolo, F. S., Kroodsma, D., Raynor, J., Hochberg, T., Davis, P., Cleary, J., ... & Halpin, P. (2024). Satellite mapping reveals extensive industrial activity at sea. *Nature*, *625*(7993), 85-91.
- ¹⁰⁴ El Atlas SIA es un primer intento de utilizar el SIA para estimar el esfuerzo y la intensidad de la pesca mediante el examen de los datos SIA de las principales áreas estadísticas de la FAO. La eficacia es muy variable según el arte, la región, el tamaño del buque, el tipo de unidad del SIA, el receptor, la actividad y la recepción. El análisis mejora cuando los datos del SIA se utilizan con otros datos, como el SLB, los registros de buques y los cuadernos de bitácora. Taconet, M., Kroodsma, D., & Fernandes, J. A. (2019). Global Atlas of AIS-based fishing activity—Challenges and opportunities. www.fao.org/3/ca7012en/CA7012EN.pdf
- ¹⁰⁵ GFW es miembro del Comité Directivo de la Coalición, el cual aporta su experiencia y su contribución para orientar la estrategia y los objetivos de la Coalición. <https://globalfishingwatch.org/es/>
- ¹⁰⁶ GFW es la primera plataforma gratuita y de acceso abierto para la visualización y análisis del tráfico marino y la actividad humana con buques en el mar. Combina el SIA de código abierto, los datos del SLB cuando están disponibles y otras herramientas y asociaciones de aprendizaje automático, como el uso de la potente tecnología de Google.
- ¹⁰⁷ Desde el 1 de octubre de 2019, la Dirección de Pesca de Noruega ha tomado medidas para mejorar la transparencia mediante la publicación de conjuntos de datos completos que contienen datos de posicionamiento (SLB) para los buques pesqueros noruegos de más de 15 metros. Estos conjuntos de datos, proporcionados en formato CSV, se actualizan a diario y se puede acceder a ellos a través de su web: <https://www.fiskeridir.no/Tall-og-analyse/AApne-data/posisjonsrapportering-vms>
- ¹⁰⁸ Nybygninger, S. (18 de julio de 2023). Norway shares vessel tracking data. Fisker Forum. <https://fiskerforum.com/norway-shares-vessel-tracking-data/>
- ¹⁰⁹ Comunicación con la Dirección de Pesca de Noruega.
- ¹¹⁰ IMO. (n.d.). AIS transponders. Consultado el 3 de junio de 2024 de <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/AIS.aspx>
- ¹¹¹ Spire. (n.d.). Satellite AIS Tracking: Everything you need to know. Consultado el 3 de junio de 2024 de <https://spire.com/wiki/satellite-ais-tracking-everything-you-need-to-know/>
- ¹¹² NOAA. (n.d.). Enforcement: Vessel Monitoring. Consultado el 3 de junio de 2024 de <https://www.fisheries.noaa.gov/topic/enforcement/vessel-monitoring>
- ¹¹³ La desactivación de los transmisores del SIA opaca hasta un 6 % de la actividad de los buques, lo que representó unas 5 millones de horas de pesca entre 2017 y 2019. NOAA. (2 de noviembre de 2022). Learning More about "Dark" Fishing Vessels' Activities at Sea. <https://www.fisheries.noaa.gov/feature-story/learning-more-about-dark-fishing-vessels-activities-sea>
- ¹¹⁴ El gobierno de España sancionó 25 buques con pabellón español por infracciones del SIA mientras pescaban en alta mar. A estos buques pesqueros se les multó con hasta 60 000 euros por apagar ilegalmente sus dispositivos de seguimiento del SIA en múltiples ocasiones y sin una causa justificada. Los buques sancionados estuvieron faenando cerca de aguas argentinas entre 2018 y 2021. Alrededor del 90 % de esta flota parece que apagó su SIA al menos una vez, y pasaron casi el doble de tiempo con los dispositivos SIA apagados que pescando visiblemente. Oceana. (14 de diciembre de 2023). Spain Sanctions Vessels for Disabling Tracking Devices Following Eye-Opening Oceana Report. Comunicado de prensa de Oceana. <https://oceana.org/press-releases/spain-sanctions-vessels-for-disabling-tracking-devices-following-eye-opening-oceana-report/>
- ¹¹⁵ Welch, H., Clavelle, T., White, T. D., Cimino, M. A., Van Osdel, J., Hochberg, T., ... & Hazen, E. L. (2022). Hot spots of unseen fishing vessels. *Science Advances*, *8*(44). Este informe examina dónde y por qué los buques apagan de manera intencionada su SIA, y descubrió que este comportamiento prevalece en las ZEE de los países de África Occidental, Argentina, cerca de Alaska y el Pacífico Noroccidental. Entre las razones para desactivar el SIA figuran la ocultación de actividades autorizadas, la ocultación de ubicaciones a los competidores y la preocupación por la piratería.
- ¹¹⁶ E.J.F. (2018). *Out of the shadows. Improving transparency in global fisheries to stop illegal, unreported and unregulated fishing*. p. 10. <https://ejfoundation.org/resources/downloads/Transparency-report-final.pdf>
- ¹¹⁷ Global Fishing Watch. (n.d.). Guía de Uso del Mapa. Consultado el 3 de junio de 2024 de <https://globalfishingwatch.org/es/guia-de-usuario/>
- ¹¹⁸ Chang, S.-K. (2011). Application of a vessel monitoring system to advance sustainable fisheries management—Benefits received in Taiwan. *Marine Policy*, *35*, 116-121.
- ¹¹⁹ FAO. (2022). Informe del 35.º periodo de sesiones del Comité de Pesca. p. 5. <https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/7f6fa240-e20f-4e85-b621-06d7936a2bd2/content>
- ¹²⁰ FAO. (n.d.). NORWAY (speaking points) Agenda item 7 - Combatting Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) fishing. Consultado el 3 de junio de 2024 de https://www.fao.org/fileadmin/user_upload/COFI/COFI35/statements/NorwayAgenda7COFI35.pdf
- ¹²¹ Consciente de los posibles problemas de seguridad, GFW pone a disposición los datos de posicionamiento al cabo de tres días para evitar riesgos como telegrafiar las posiciones actuales a los piratas.
- ¹²² E.J.F. (2024). Zhejiang Ocean Family Co. Ltd and its fishy business. <https://ejfoundation.org/reports/zhejiang-ocean-family-co-ltd-and-its-fishy-business>
- ¹²³ Global Fishing Watch. (2017). *The Global View of Transshipment: Revised Preliminary Findings*. https://globalfishingwatch.org/wp-content/uploads/GlobalViewOfTransshipment_Aug2017.pdf
- ¹²⁴ Una excepción destacada es el Sistema de Certificación de Capturas de la UE, que exige información sobre el transbordo para los productos pesqueros capturados en estado salvaje que se importen a la UE.
- ¹²⁵ FAO. (2022). *The status of fishery resources*. <https://www.fao.org/3/cc0461en/online/sofia/2022/status-of-fishery-resources.html>
- ¹²⁶ Seto, K., Miller, N., Young, M. & Hanich, Q. (2022). Toward transparent governance of transboundary fisheries: The case of Pacific tuna transshipment. *Marine Policy*, *136*, 104200.
- ¹²⁷ Selig, E. R., Nakayama, S., Wabnitz, C. C., Österblom, H., Spijkers, J., Miller, N. A., ... & Decker Sparks, J. L. (2022). Revealing global risks of labor abuse and illegal, unreported, and unregulated fishing. *Nature communications*, *13*(1), 1612.
- ¹²⁸ Miller, N. A., Roan, A., Hochberg, T., Amos, J. & Kroodsma, D. A. (2018). Identifying Global Patterns of Transshipment Behavior. *Front. Mar. Sci.*, *5*, 240.
- ¹²⁹ Miller et al. (2018).
- ¹³⁰ Miller et al. (2018).
- ¹³¹ Oceana. (23 de marzo de 2022). *Insurer ends coverage for illegally fishing fleet in progressive step*. Comunicado de prensa de Oceana. <https://europe.oceana.org/press-releases/insurer-ends-coverage-illegally-fishing-fleet-progressive-step/>
- ¹³² E.J.F. (15 de diciembre de 2023). *Illegal Fishing Blacklisting Highlights Dire Need for Transparency*. Comunicado de prensa de la E.J.F. <https://ejfoundation.org/news-media/illegal-fishing-fleet-blacklisting-highlights-dire-need-for-transparency>
- ¹³³ En 2021, la CICAA enumeró los ISRAR 1, 2 y 3 en su lista INDNR. <https://www.iccat.int/en/IUUIlist.html>. Los buques eran propiedad de Omán y estaban registrados en ese país, pero finalmente fueron retirados de la lista. Para conocer el perfil detallado del ISRAR 1, su historial de pabellón y nombre, y fotografías, consulte la ficha de TMT: <https://iuu-vessels.org/Vessel/GetVessel/25efc540-f8fc-4bf5-b975-4041d9192919>
- ¹³⁴ FAO. (n.d.). *Directrices voluntarias de la FAO para los transbordos: visión general*. Consultado el 3 de junio de 2024 de <https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/087f9b89-6ab7-4199-bf94-b30412f9c033/content>
- ¹³⁵ FAO. (2022). *Directrices voluntarias para los transbordos*.
- ¹³⁶ Foto cortesía de la E.J.F.
- ¹³⁷ FAO. (2022). *Directrices voluntarias para los transbordos*.
- ¹³⁸ FAO. (2022). *Directrices voluntarias para los transbordos*.
- ¹³⁹ Consulte, por ejemplo, las secciones 55 y 56 de la FAO. (2022). *Directrices voluntarias para los transbordos*.
- ¹⁴⁰ Los campos de datos que constituyen el contenido de esas declaraciones se detallan en los dos anexos de las Directrices para los Transbordos. FAO. (2023). *Directrices voluntarias para los transbordos*. PSMA_Strategy/WG1/2023/Inf.3. <https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/197b3301-000f-4124-9f39-652b4740a092/content>, 2023
- ¹⁴¹ FAO. (2016). Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto.
- ¹⁴² El reglamento de transbordo de la CICAA exige que todos los transportistas que realicen el transbordo de especies gestionadas por la CICAA estén autorizados por la CICAA y lleven un observador de la CICAA en todo momento para garantizar que la información comunicada en sus buques con pabellón coincide con el informe del observador. Global Fishing Watch. (2019). *A Comparative Analysis of AIS Data with the International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas Reported Transshipment Activity in 2019*. https://globalfishingwatch.org/wp-content/uploads/ICCAT-2019-Report_Final.pdf
- ¹⁴³ Global Fishing Watch. (n.d.). *Tuna RFMO Transshipment Analyses*. Consultado el 3 de junio de 2024 de <https://globalfishingwatch.org/rfmo-transshipment/>
- ¹⁴⁴ Recomendación (UE) 2021/1222 de la Comisión de 20 de julio de 2021 por la que se establece un manual práctico sobre la cooperación europea relativa a las funciones de guardacostas. OJ L vol. 268 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32021H1222> (2021).
- ¹⁴⁵ Belize High Seas Fisheries Unit. (2023). *Requirements For Vessels Engaged In Transshipment Activities*. <https://bhsfu.gov.bz/requirements-for-vessels-engaged-in-transshipment-activities/>
- ¹⁴⁶ Thai Union. (n.d.). *Statement on Transshipment at Sea*. <https://www.thaiunion.com/en/newsroom/press-release/465/statement-on-transshipment-at-sea>
- ¹⁴⁷ FAO. (2023). *Markets and Trade: N.º 52. La importancia del comercio internacional para los productos pesqueros y acuícolas* <https://openknowledge.fao.org/items/37ece3ad-da64-4dde-9686-8b38136d0c5a>
- ¹⁴⁸ IUU Watch. (2020). Estudio comparativo de los datos clave requeridos por los sistemas de control de las importaciones destinados a luchar contra la pesca ilegal, no documentada y no reglamentada en los tres principales mercados de productos pesqueros: la Unión Europea, Estados Unidos y Japón. <https://www.iuuwatch.eu/wp-content/uploads/2020/11/CDS-2020-report-ES-WEB.pdf>
- ¹⁴⁹ Programa de Monitoreo de Importaciones de Productos del Mar. Registro Federal 2016-29324. (Codificado en 15 CFR Parte 902). <https://www.regulations.gov/document/NOAA-NMFS-2015-0122-0111>
- ¹⁵⁰ Solo en 2023, se comercializaron en todo el mundo unos 183 700 millones de dólares en productos acuáticos. FAO. (2024). *Globefish Highlights: International markets for fisheries and aquaculture products*. <https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/00d60589-637e-43ec-8ef6-934ed9b2859b/content>
- ¹⁵¹ <https://www.iuuwatch.eu/>
- ¹⁵² Reglamento (CE) n.º 1005/2008 del Consejo. *Establecimiento de un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada*. Unión Europea, Comisión Europea. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:02008R1005-20110309>
- ¹⁵³ NOAA. (n.d.). *Programa de Monitoreo de Importaciones de Productos del Mar*. Consultado el 4 de junio de 2024 de <https://www.fisheries.noaa.gov/international/seafood-import-monitoring-program>.
- ¹⁵⁴ Que pueden incluir, entre otros, lo siguiente: especies, nombre del buque, fecha de desembarque, arte y área de captura.
- ¹⁵⁵ Algunos ejemplos de los CTE son: fecha de captura, transbordo en mar o puerto, procesamiento y distribución nacional del producto a una tienda de comestibles u otro vendedor.
- ¹⁵⁶ Para más información, puede consultar la lista completa de la FAO de posibles KDE y CTE para cada paso de la cadena de suministro: Blaha, F., Vincent, A. & Piedrahita, Y. (2023). *Guidance document: Advancing end-to-end traceability – Critical tracking events and key data elements along capture fisheries and aquaculture value chains*. <https://doi.org/10.4060/cc5484en>
- ¹⁵⁷ Como el GDST, que reúne a empresas de productos del mar para desarrollar un mecanismo común de trazabilidad en la cadena de suministro: <https://thegdst.org/about/>
- ¹⁵⁸ Environmental Justice Foundation, Oceana, The Nature Conservancy, The Pew Charitable Trusts, & WWF. (2020). *Closing the net: Stopping illegal fishing on the high seas*. <https://www.iuuwatch.eu/wp-content/uploads/2020/11/CDS-2020-report-EN-WEB-Nov-2020.pdf>
- ¹⁵⁹ Ley para garantizar la correcta distribución nacional y la importación de determinados animales y plantas acuáticos: <https://www.jfa.maff.go.jp/220614.html>.
- ¹⁶⁰ SEAFDEC organizes Webinar on Japan's Catch Documentation Scheme (CDS). SEAFDEC <http://www.seafdec.org/seafdec-organizes-webinar-on-japans-catch-documentation-scheme-cds/>.
- ¹⁶¹ Para más información, consulte: IUU Watch. (2020). Estudio comparativo de los datos clave requeridos por los *sistemas de control*. <https://www.iuuwatch.eu/wp-content/uploads/2020/11/CDS-2020-report-ES-WEB.pdf>
- ¹⁶² Las especies que cubre el SIMP se describen aquí: <https://www.fisheries.noaa.gov/international/international-affairs/seafood-import-monitoring-program>
- ¹⁶³ A partir de 2022, el SDC de Japón incluye el calamar, la sepia, la paparda del Pacífico, la caballa y la sardina. Aunque no están incluidas en el SDC, Japón también regula determinadas especies de atún, tal y como exigen sus obligaciones con las OROP. Japan Fisheries Agency. (n.d.). *Frequently Asked Questions (FAQs) on the Act on Ensuring the Proper Domestic Distribution and Importation of Specified Aquatic Animals and Plants (ver.1.0)*. Consultado el 4 de junio de 2024 de <https://www.jfa.maff.go.jp/attach/pdf/220614-4.pdf>
- ¹⁶⁴ Hanaoka, W. (2022). Seafood Legacy Welcomes the Enforcement of the Act on Ensuring the Proper Domestic Distribution and Importation of Specified Aquatic Animals and Plants. <https://seafoodlegacy.com/blog/c191>
- ¹⁶⁵ Este grupo de trabajo se denomina Grupo mixto especial de trabajo FAO/OMI/OIT sobre la pesca INDNR. Puede consultar más información aquí: <https://www.fao.org/iuu-fishing/tools-and-initiatives/joint-working-group-on-iuu-fishing/es/>
- ¹⁶⁶ Algunos ejemplos de los motivos por los que se puede denegar la entrada en puerto a un buque o inspeccionarlo tras haber sido autorizado a entrar son: se encuentra en una lista de buques INDNR

o tiene un historial conocido de actividad ilícita (estos buques tienen inspección prioritaria); carece de autorización para pescar según lo exigido por el Estado del pabellón; realiza transbordos sin autorización; pesca en zonas que están prohibidas; contraviene las leyes del Estado ribereño o las medidas de las OROP, o el pescado que tiene a bordo no fue capturado de conformidad con las normas del Estado del pabellón o de las OROP.

¹⁶⁷ The Pew Charitable Trusts. (2017). *Aplicación del acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto. Una metodología para la evaluación de las necesidades de capacidad*. https://www.pewtrusts.org/-/media/assets/2017/12/implementing-the-port-state-measures-agreement_es.pdf

¹⁶⁸ FAO. (2016). Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto.

¹⁶⁹ FAO. (2016). Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto.

¹⁷⁰ Sin embargo, China ha expresado su intención de acceder al AMERP. FAO. (2023). *Report of the Fourth Meeting of the Parties to the Agreement on Port State Measures to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing – Bali, Indonesia, 8–12 May 2023*. FAO Fisheries and Aquaculture Report, No. 1411. Rome, item 5.

¹⁷¹ Definición del AMERP de las actividades relacionadas con la pesca: "cualquier operación de apoyo o preparación de la pesca, con inclusión del desembarque, el empaquetado, la elaboración, el transbordo o el transporte de pescado que no haya sido previamente desembarcado en un puerto, así como la provisión de personal, combustible, artes de pesca y otros suministros en el mar". https://www.fao.org/fileadmin/user_upload/legal/docs/037t-s.pdf

¹⁷² Puede consultar, por ejemplo, los Anexos A y C, relacionados con los campos de datos requeridos para la notificación previa a los buques y el informe de los resultados de la inspección, respectivamente. <https://www.fao.org/3/i5469t/i5469t.pdf>

¹⁷³ FAO. (n.d.). *Partes del AMERP | Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto (AMERP)*. Consultado el 4 de junio de 2024 de <https://www.fao.org/port-state-measures/background/parties-to-the-psma/es/>.

¹⁷⁴ El GIES es en la actualidad voluntario y se limita a las Partes del AMERP. FAO. (n.d.) *Sistema mundial de intercambio de información: Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto*. Consultado el 4 de junio de 2024 de <https://psma-gies.review.fao.org/es>.

¹⁷⁵ World Economic Forum. (2024). *How Pacific countries can harness data sharing to drive down illegal fishing*. <https://www.weforum.org/agenda/2024/01/davos24-pacific-countries-drive-down-illegal-fishing/>

¹⁷⁶ FAO. (2021). *Third Meeting of the Parties to the 2009 FAO Agreement on Port State Measures*. PSMA/2021/4 Rev.1. <https://www.fao.org/3/nf561en/nf561en.pdf>

¹⁷⁷ Brice, E. (31 de mayo de 2022). The treaty that aims to end illegal fishing, explained. *Dialogue Earth*. <https://chinadialogueocean.net/en/fisheries/port-state-measures-agreement-treaty-aims-to-end-illegal-fishing-explained/>

¹⁷⁸ Widjaja, S., Long, T., Wirajuda, H., et al. (2020). Illegal, Unreported and Unregulated Fishing and Associated Drivers. World Resources Institute. <https://oceanpanel.org/wp-content/uploads/2022/05/Illegal-Unreported-and-Unregulated-Fishing-and-Associated-Drivers.pdf>

¹⁷⁹ OMI. (n.d.). *Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 para mejorar la seguridad de los buques pesqueros*. Consultado el 4 de junio de 2024 de <https://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Pages/CapeTownAgreementForFishing.aspx>.

¹⁸⁰ El tratado entrará en vigor doce meses después de que se hayan cumplido estos requisitos. OMI. (n.d.). *Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012*.

¹⁸¹ OMI. (n.d.). *Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012*.

¹⁸² OMI. (n.d.). *Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012*.

¹⁸³ The Pew Charitable Trusts. (2022). *Según una nueva investigación, cada año mueren en todo el mundo más de 100.000 personas perteneciente al sector de la pesca*. <https://www.pewtrusts.org/es/about/news-room/press-releases-and-statements/2022/11/03/more-than-100000-people-die-annually-across-global-fishing-sector-new-research-shows>

¹⁸⁴ OIT. (n.d.). Convenio C188 - Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (No. 188). Consultado el 5 de junio de 2024 de https://normlex.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:12100:0:NO::P12100_INSTRUMENT_ID,P12100_LANG_CODE:312333,es:NO

¹⁸⁵ OIT. (n.d.). Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo. Consultado el 5 de junio de 2024 <https://www.ilo.org/es/declaracion-de-la-oit-relativa-los-principios-y-derechos-fundamentales-en>

¹⁸⁶ OIT. (n.d.). Ratificación del C188 - Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (n.o 188) Consultado el 5 de junio de 2024 de https://normlex.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:11300:0:NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312333

¹⁸⁷ OIT. (n.d.). Ratificación del C188.

¹⁸⁸ Human Rights Watch. (2018). *Hidden Chains: Rights Abuses and Forced Labor in Thailand's Fishing Industry*. <https://www.hrw.org/report/2018/01/23/hidden-chains/rights-abuses-and-forced-labor-thailands-fishing-industry>

¹⁸⁹ La advertencia, conocida como tarjeta amarilla, fue retirada a principios de enero de 2019.

¹⁹⁰ E.J.F. (2015). *Thailand's Seafood Slaves: Human Trafficking, Slavery and Murder in Kantang's Fishing Industry*. <https://ejfoundation.org/reports/thailands-seafood-slaves-human-trafficking-slavery-and-murder-in-kantangs-fishing-industry>

¹⁹¹ Justice for Fishers. (2023). *Thailand: Port-In-Port-Out Inspections and the ILO: Failing Fishers and Seafood Supply Chains At Risk*. <https://justiceforfishers.org/thailands-port-in-port-out-pipo-inspections-and-the-ilo-failing-fishers-seafood-supply-chains-at-risk/>

¹⁹² E.J.F. (2023). *Thailand's progress in combatting IUU, forced labour & human trafficking, E.J.F observations and recommendations volume 10*. <https://ejfoundation.org/resources/downloads/20231126-technical-report-2023-compressed.pdf>

¹⁹³ Sudáfrica se adhirió en 2013 al C188.

¹⁹⁴ E.J.F. (2018). *Abuse and illegal fishing aboard Taiwanese vessels let slip through the net*. <https://ejfoundation.org/news-media/abuse-and-illegal-fishing-aboard-taiwanese-vessel-let-slip-through-the-net>

¹⁹⁵ E.J.F. (2018). *Abuse and illegal fishing*.

¹⁹⁶ Yen, K. W., & Liuhuang, L. C. (2021). A review of migrant labour rights protection in distant water fishing in Taiwan: From laissez-faire to regulation and challenges behind. *Marine Policy*, 134, 104805. El artículo ofrece una cronología de los acontecimientos que condujeron a la rápida promulgación de nuevas disposiciones legales por parte del Gobierno y contiene comparaciones detalladas de las disposiciones de las distintas versiones de las leyes.

¹⁹⁷ Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (FITT) [@ITFglobalunion]. (6 de diciembre de 2022). *¿Por qué no firman más países? ¿A qué esperan? El C188 protege a los pescadores*. No hay razón para no #RatificarC188. <https://t.co/DRlHzzuQYL>. [Tweet]. Twitter. <https://twitter.com/ITFglobalunion/status/1600148332827086850>

¹⁹⁸ ONU. (n.d.). *La Declaración Universal de los Derechos Humanos*. Consultado el 5 de junio de 2024 de <https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights>

¹⁹⁹ ONU. (n.d.). *The Sustainable Development Agenda*. Consultado el 5 de junio de 2024 de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/development-agenda/>

²⁰⁰ ONU. (n.d.). *Goal 16: Promote just, peaceful and inclusive societies*. Consultado el 5 de junio de 2024 de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/peace-justice/>

²⁰¹ En este informe se hará referencia a estas leyes de manera colectiva como leyes sobre el derecho a la información, pero reciben diversos nombres en distintas jurisdicciones, como libertad de información, leyes de transparencia, gobierno abierto, etc.

²⁰² OECD. (2021). *Government at a Glance: Implementation of access to information laws*. <https://doi.org/10.1787/1c258f55-en>

²⁰³ Földes, A. (2018). *Right to Information in Asia Pacific*. Transparency International. https://images.transparencycdn.org/images/2018_Report_RTIIinAsiaPacific_English.pdf

²⁰⁴ Este proceso se detalla en la web de la FITI: <https://fiti.global/about-the-initiative>

²⁰⁵ Fisheries Transparency Initiative. (2017). *About the FITI Standard*. <https://fiti.global/fiti-standard>

²⁰⁶ Para una descripción de los horrores que han sufrido las tripulaciones en las flotas pesqueras tailandesas, puede ver la película Ghost Fleet. Volcan Productions, Shannon Service, Director, 2018. <https://www.youtube.com/watch?v=ZTgT6glbfww>

²⁰⁷ Consulte, por ejemplo: Urbina, I. (21 de junio de 2015). Sea slaves: The human misery that feeds pets and livestock. *New York Times*. <https://www.nytimes.com/2015/07/27/world/outlaw-ocean-thailand-fishing-sea-slaves-pets.html>. Para información más reciente sobre estas atrocidades, vea Outlaw Ocean Project: <https://www.theoutlawocean.com/>

²⁰⁸ E.J.F. (2019). *Blood And Water: Human rights abuse in the global seafood industry*. <https://ejfoundation.org/resources/downloads/Blood-water-06-2019-final.pdf>

²⁰⁹ The Pew Charitable Trusts. (2022). *More Than 100,000 People Die Annually*.

²¹⁰ International Labour Office. (1999). *Safety and Health in the Fishing Industry: Report for Discussion at the Tripartite Meeting on Safety and Health in the Fishing Industry*. Geneva.

²¹¹ ITF Seafarers. (2021). *Countries that take the money and run: new FoC countries listed*. <https://www.itfseafarers.org/en/news/countries-take-money-and-run-new-foc-countries-listed>

²¹² Raza, R. (2021). *Abandoned for Christmas: Fishing Crew Left in Limbo for Nine Months*. Maritime News. <https://www.marinetraffic.com/en/maritime-news/16/general/2024/1585/abandoned-for-christmas-fishing-crew-left-in-limbo-for-nine->; Xavier, N. (2022). *Abandoned Thai fishing crew awarded compensation*. ICN. <https://www.indcatholicnews.com/news/45311>

²¹³ Según un informe de 2023, "más de un tercio de los buques acusados de trabajos forzados operaban en Asia y el 21 % en África. El 45 % de los buques acusados se encontraban en tan solo cinco países: Indonesia, Irlanda, Uruguay, Somalia y Tailandia. Una cuarta parte de los buques acusados enarbolan pabellón de China, mientras que el 18 % llevan pabellones de conveniencia, los cuales tienen controles laxos, secreto financiero e impuestos bajos o inexistentes". Daniels, A., Kohonen, M. Aroni, E., & Thiam, M. (2023). *Dark webs: Uncovering those behind forced labour on commercial fishing fleets*. Financial Transparency Coalition. https://financialtransparency.org/wp-content/uploads/2023/11/FTC_2023-Report_Dark-webs_EN.pdf

²¹⁴ E.J.F. (2010). *All at Sea – The Abuse of Human Rights aboard Illegal Fishing Vessels*. https://ejfoundation.org/resources/downloads/report-all-at-sea_o_1.pdf

²¹⁵ Dow, S. (21 de septiembre de 2019). 'Such brutality': tricked into slavery in the Thai fishing industry. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/world/2019/sep/21/such-brutality-tricked-into-slavery-in-the-thai-fishing-industry>

²¹⁶ Prum, V. A. (2018). *The dead eye and the deep blue sea: A graphic memoir of modern slavery*. Seven Stories Press.

²¹⁷ Shen, A. (2020). *What's the Catch? Forced Labour and Trafficking in the Taiwanese Distant Water Fishing Industry*. Institute for Human Rights and Business. <https://www.ihrb.org/focus-areas/migrant-workers/commentary-forced-labour-trafficking-taiwanese-distant-water-fishing-industry>

²¹⁸ Association for Professional Observers. (n.d.). *Observer Deaths and Disappearances*. Consultado el 6 de junio de 2024 de <https://www.apo-observers.org/observer-safety/misses/>

²¹⁹ Association for Professional Observers. (n.d.).

²²⁰ Rodriguez, K.A., Hardin, S., Kim, S. et al. (2023). A Deeper Dive: Remedy and Recruitment in the Seafood Industry. American University School of International Service. https://accountabilityresearch.org/wp-content/uploads/2023/05/Final-Paper_FGP-5-24-23.pdf

²²¹ Blaha, F. (2022). *Towards responsible transparency: understanding why fishers are cautious about sharing data*. FranciscoBlaha.info. <http://www.franciscoblaha.info/blog/2022/11/12/towards-responsible-transparency-understanding-why-fishers-are-cautious-about-sharing-data>

²²² Hay signos esperanzadores, ya que en enero de 2024, en una reunión de las OROP del Pacífico Sur, varias empresas y países firmaron una carta en la que reconocían pruebas de graves violaciones de los derechos humanos y laborales, y señalaban que las empresas comparten la responsabilidad de garantizar el respeto de los derechos humanos. Expresaron que era "fundamental incluir en la agenda de las OROP un programa sólido que aborde las cuestiones laborales y garantice unas condiciones dignas para los pescadores y trabajadores de las flotas de calamar" *Perishablenews.com*, 29 de enero de 2024.

²²³ Durante muchos años, la Ley Hawley-Smoot contenía lo que se conocía como cláusula de demanda consuntiva. Si la oferta nacional no podía satisfacer la demanda de los consumidores, esta cláusula permitía importar a Estados Unidos productos fabricados a sabiendas de que se habían hecho con trabajos forzados. Esta disposición se ha eliminado recientemente de la ley. Tariff Act de 1930. 19 USC 1307. [https://uscode.house.gov/view.xhtml?req=\(title:19%20section:1307%20edition:prelim\)](https://uscode.house.gov/view.xhtml?req=(title:19%20section:1307%20edition:prelim))

²²⁴ Esta ley le otorga al presidente la autoridad para imponer sanciones económicas a personas o entidades que se vean involucradas en "abusos graves de los derechos humanos o corrupción". Rodriguez et al. (2023). *A Deeper Dive*.

²²⁵ El 9 de diciembre de 2022, la Oficina de Control de Activos Extranjeros del Departamento del Tesoro de EE. UU. emitió sanciones en virtud de la Ley Magnitsky Global contra Dalian Ocean Fishing y Pingtan Marine Enterprise, las cuales afectan a 157 buques operados por las dos empresas. Las sanciones a Dalian y Pingtan marcan la primera vez que el gobierno estadounidense sanciona a una empresa en la Bolsa Nasdaq. Rodriguez et al. (2023). *A Deeper Dive*.

²²⁶ Memorandum on Combating Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing and Associated Labor Abuses, National Security Memorandum/NSM-11. (27 de junio de 2022). <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/presidential-actions/2022/06/27/memorandum-on-combating-illegal-unreported-and-unregulated-fishing-and-associated-labor-abuses/>

²²⁷ Al Jazeera. (9 de diciembre de 2022). *US sanctions China-based firms over illegal fishing abuses | International Trade News*. Al Jazeera. <https://www.aljazeera.com/news/2022/12/9/us-sanctions-china-based-firms-over-illegal-fishing-abuses>

²²⁸ Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO sobre diligencia debida de las empresas en materia de sostenibilidad y por la que se modifica la Directiva (UE) 2019/1937 Document 52022PC0071. Unión Europea, Comisión Europea. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:52022PC0071>

²²⁹ Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO en materia de sostenibilidad.

²³⁰ The Authorization and Management of Overseas Employment of Foreign Crew Members Act. Ministry of Agriculture, Republic of China (Taiwan). (2022). <https://law.moj.gov.tw/ENG/LawClass/LawAll.aspx?pcode=M0050061>

²³¹ The Authorization and Management of Overseas Employment of Foreign Crew Members Act.

²³² Consulte, por ejemplo: https://www.en.happyfisherman.tw/page.php?menu_id=28.

²³³ Yen, K. W., & Liu Huang, L. C. (2021). A review of migrant labour rights protection in distant water fishing in Taiwan: From laissez-faire to regulation and challenges behind. *Marine Policy*, 134, 104805.

²³⁴ E.J.F. (2020). *Illegal fishing and human rights abuses in the Taiwanese fishing fleet*. <https://ejfoundation.org/resources/downloads/Taiwan-briefing-IUU-HR-2020-July.pdf>

²³⁵ ONU. (2011). *Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos: Puesta en práctica del marco de las Naciones Unidas para "proteger, respetar y remediar"*. HR/PUB/11/04 https://www.ohchr.org/sites/default/files/documents/publications/guidingprinciplesbusinesshr_sp.pdf

²³⁶ ONU. (2011). *Principios Rectores*.

²³⁷ ONU. (2011). *Principios Rectores*.

²³⁸ Global Fishing Watch. (2020). *New Study Unveils Risk of Forced Labor in Fisheries*. <https://globalfishingwatch.org/research/forced-labor-in-fisheries/>

²³⁹ McDonald, G. G., Costello, C., Bone, J., Cabral, R. B., Farabee, V., Hochberg, T., ... & Zahn, O. (2021). Satellites can reveal global extent of forced labor in the world's fishing fleet. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 118(3), e2016238117.

²⁴⁰ Fishing Watch. (2020). *New Study Unveils Risk of Forced Labor in Fisheries*.

²⁴¹ Blaha, F. (2019). *FFA takes a ground-breaking step in the issue of fishers' labor rights*. FranciscoBlaha.info. <http://www.franciscoblaha.info/blog/2019/5/11/ffa-takes-a-ground-breaking-step-in-the-issue-of-fishers-labour-rights>

²⁴² Pacific Islands Forum Fisheries Agency (FFA). (2019). *Minimum Terms and Conditions*. <https://www.ffa.int/download/minimum-terms-and-conditions/>

²⁴³ Scottish Government. (2022). *Women in Scottish fisheries: literature review*. <https://www.gov.scot/publications/women-scottish-fisheries-literature-review-experiences-challenges-opportunities-women-working-scottish-fishing-industry/>

²⁴⁴ Liontakis, A., Tzouramani, I., Mantziaris, S. & Sintori, A. (2020). *Unravelling the Role of Gender in Fisheries' Socio-Economic Performance: The Case of Greek Small-Scale Fisheries*. Sustainability, 12, 5304.

²⁴⁵ One organization currently focusing their efforts on this is Global Labor Justice: <https://globallaborjustice.org/wifinowforfishersrights/>

Coalition for Fisheries
Transparency

