Original: inglés

Recomendación 23-16: Propuesta de lista de buques IUU de 2026

Introducción

La propuesta de lista de buques supuestamente implicados en actividades de pesca IUU se incluirá en el documento Excel **PWG_405A_Appendix_1A/2026**, tal y como se extrae de las bases de datos IUU de ICCAT, que contiene dos estructuras complementarias: 1) la base de datos actual, y 2) la base de datos histórica, recogida también en la página web de ICCAT.

Notas explicativas sobre la propuesta de lista de buques IUU de 2026

En el marco de la implementación del párrafo 11 de la Rec. 23-16.
Incorporación en el periodo intersesiones de listas de buques IUU de otras OROP

Según lo dispuesto en la Rec. 23-16, las nueve OROP y sus listas de buques IUU son las siguientes:

- Comisión de Pesca del Pacífico Occidental y Central (WCPFC)
- Comisión Interamericana del Atún Tropical (IATTC)
- Comisión del Atún para el Océano Índico (IOTC)
- Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCAMLR):
  https://www.ccamlr.org/en/compliance/contracting-party-iuu-vessel-list
  https://www.ccamlr.org/en/compliance/iuu-vessel-lists
- Comisión para la Conservación del Atún Rojo del Sur (CCSBT)
- Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM)
- Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste (NAFO)
- Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste (NEAFC)
  https://www.neafc.org/mcs/iuu/alist
  https://www.neafc.org/mcs/iuu/blist
- Organización de Pesca del Atlántico Suroriental (SEAFO)

Nota: Las fotos de algunos de los buques IUU incluidos en la lista pueden verse en las páginas web de estas nueve OROP.

Resumen de las listas cruzadas de buques IUU de 2026 y de las actualizaciones/modificaciones realizadas

Nueve OROP	*Incorporación en la lista IUU de ICCAT*	*Supresión de la lista IUU*	*Modificaciones introducidas en la lista IUU de ICCAT a partir de otras listas o a raíz de nueva información facilitada por las CPC (en bases de datos)*	*Sin cambios o modificaciones menores*	*Acciones totales*
Total	**3**	**3**	**1**	**158**	**11**

La propuesta de lista de buques IUU de ICCAT de 2026 contiene **169** buques activos.

Información sobre la lista de buques IUU de ICCAT de 2026

1) En cuanto a los buques IUU incorporados por ICCAT tras el cruce de listas de buques IUU de otras OROP (párrafo 11 de la Rec. 23-16):

1. El 21 de enero de 2026, la WCPFC comunicó sus listas de buques IUU adoptadas en la última reunión anual de la Comisión de la WCPFC (WCPFC22). Tal y como se comunicó en la Circular ICCAT n.º 00446/2026, esta actualización refleja la modificación de los datos del armador y del operador del buque YU FONG 168 (número de serie ICCAT IUU 20130002).
2. El 20 de mayo de 2026, la IOTC comunicó sus listas de buques IUU aprobadas en la última reunión anual de la Comisión de la IOTC (S30). Tal y como se comunicó en la Circular ICCAT n.º 04466/2026, la IOTC ha añadido a su lista de buques IUU un buque de nombre KEBA (n.º de serie ICCAT IUU 20260001) y ha eliminado tres buques con pabellón de la India de nombre AVEMARIYA (n.º de serie ICCAT IUU 20220001), EMMANUEL (n.º de serie de ICCAT IUU 20230007) y MANJUMATHA (n.º de serie ICCAT IUU 20240010).
3. Se ha añadido un buque IUU a la lista de buques IUU de ICCAT mediante un cruce de listas, tras la adopción de la lista definitiva de buques IUU de la CGPM. Dado que no se recibieron objeciones por parte de las CPC de ICCAT a la Circular ICCAT n.º 05919/2026, de 16 de julio de 2026, el buque SONIA se incluyó en la lista de buques IUU de ICCAT tras el cruce de listas y se le asignó el número de serie ICCAT IUU 20260002.
4. El buque de pabellón egipcio AL'AMIR MUHAMMAD se incluyó en el proyecto de lista de buques IUU de ICCAT el 29 de octubre de 2026, tras el cruce de listas con la lista de buques IUU de la CGPM. Aunque este buque se incluyó originalmente en la lista de buques IUU de la CGPM en octubre de 2018, su inclusión en la lista de ICCAT se está tramitando ahora con el fin de armonizar ambas listas. De conformidad con el párrafo 11 de la Recomendación 23-16, los buques que figuren en las listas de otras OROP se incluirán tras el cruce de listas en la lista final de buques IUU de ICCAT, a menos que alguna Parte contratante presente una objeción en un plazo de 30 días a partir de la fecha de transmisión por parte del secretario ejecutivo. Dado que este plazo se extiende más allá de la reunión anual, durante la cual se prevé que la Comisión examine y apruebe la lista final de buques IUU de ICCAT, la Comisión tal vez desee considerar la posibilidad de respaldar la propuesta de inclusión de este buque, siempre que no se presente ninguna objeción durante el plazo restante.

2) Cuestiones relacionadas con la lista final de IUU de ICCAT que fueron planteadas en 2026

De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 de la Rec. 23-16, las CPC transmitirán cada año al secretario ejecutivo, al menos 70 días antes de la reunión anual, información sobre cualquier buque supuestamente implicado en actividades de pesca IUU en los últimos tres años, acompañándola de todas las pruebas disponibles que sustentan la presunción de actividad de pesca IUU y de información sobre la identificación del buque.

A fecha de 2 de noviembre de 2026, la Secretaría había recibido una comunicación, presentada por la Unión Europea el 8 de septiembre de 2026, relativa a presuntas actividades de pesca IUU en las que estaban implicados cuatro buques: un buque con pabellón tunecino, el DINA AMIR, y tres buques con pabellón de Türkiye. Esta comunicación se remitió a todas las CPC por medio de la Circular ICCAT nº 07575/2026.

El 28 de octubre de 2026, Türkiye presentó un informe detallado sobre las conclusiones de su

investigación, que se distribuyó mediante la Circular ICCAT nº 09771/2026. A raíz de esta respuesta, el 4 de noviembre de 2026, la Unión Europea comunicó a la Secretaría su decisión de retirar su apoyo a la inclusión de los tres buques con pabellón de Türkiye en el proyecto de lista de buques IUU de ICCAT. Esta comunicación se distribuyó mediante la Circular ICCAT nº 09783/2026.

Asimismo, el 4 de noviembre de 2026, Túnez presentó una respuesta a la comunicación de la Unión Europea, en la que ofrecía un informe detallado sobre las conclusiones de su investigación. Esta respuesta se distribuyó a todas los CPC mediante la Circular ICCAT nº 09839/2026 y se reproduce en el **adjunto 1**.

Tras examinar la información facilitada y los posteriores debates en el seno del GTP, se acordó apoyar la inclusión únicamente del buque de pabellón tunecino DINA AMIR en la lista de buques IUU de ICCAT.

Adjunto 1

Traducción realizada por la Secretaría de ICCAT
[ICCAT Entrada # E26-12866 de 4 de noviembre de 2026]

Informe complementario sobre la situación del buque tunecino Dina Amir tras la inspección de ICCAT nº 7861 de 5 de agosto de 2026

I. Contexto

Tras la recepción del informe de inspección de ICCAT nº 7861, elaborado el 5 de agosto de 2026 en relación con el buque tunecino DINA AMIR, las autoridades tunecinas remitieron una primera respuesta en la que se exponían los datos disponibles y las medidas adoptadas por los servicios competentes.

Con el fin de completar la información facilitada, la Dirección general de pesca y acuicultura inició investigaciones adicionales, en coordinación con los servicios regionales y los órganos administrativos pertinentes. Estas investigaciones se han centrado, en particular, en el historial del buque, su situación administrativa, las circunstancias de las infracciones detectadas durante la inspección y las medidas adoptadas por las autoridades tunecinas.

El presente informe recoge todos estos elementos, aporta las precisiones necesarias sobre la postura de Túnez y las medidas adoptadas por las autoridades nacionales, y tiene asimismo por objeto responder a las distintas observaciones y preguntas planteadas por la Unión Europea tras el examen del informe de inspección.

II. Historial y situación administrativa del buque

Las comprobaciones realizadas han permitido reconstruir el historial administrativo del buque. De ellas se desprende que el buque que anteriormente operaba con el nombre de DINA AMIR I, con número de registro MO 1333, cometió una infracción en 2025 durante una inspección de la CGPM. Posteriormente, este buque fue dado de baja del registro de buques con el objetivo de construir un nuevo buque con el nombre de DINA AMIR.

Este último cuenta actualmente con una matrícula provisional MO/S/1494, a la espera de que concluyan los trámites de regularización administrativa. Este registro permite su identificación ante las autoridades nacionales y acredita que la administración está tramitando su expediente. No obstante, es importante precisar que esto no constituye una autorización de pesca. De hecho, el buque no dispone de ninguna autorización de pesca, ni siquiera provisional.

Las investigaciones también han puesto de manifiesto una continuidad en el expediente de explotación entre DINA AMIR I y DINA AMIR. En este sentido, las infracciones detectadas en 2025 y 2026 se inscriben en el marco de esa misma continuidad operativa y deben tenerse en cuenta al examinar el historial del buque.

En cuanto a la ausencia del DINA AMIR en los registros de buques autorizados de ICCAT y la CGPM, hay que situarla en el contexto de su situación administrativa actual. De hecho, la supresión del antiguo número de registro MO 1333, seguida de la asignación de un número de registro provisional MO/S/1494 al buque construido para continuar con la misma actividad, ha creado una situación administrativa transitoria. El cambio de denominación y de número de registro, en el marco del procedimiento de regularización, explica así la discrepancia entre su identificación provisional a nivel nacional y su inscripción en los registros internacionales.

No obstante, esta situación no exime al buque de cumplir los requisitos necesarios para su inscripción en los registros de buques autorizados y para el ejercicio de cualquier actividad pesquera. Las autoridades competentes han constatado la falta de autorización de pesca, así como las irregularidades documentales detectadas, y todo ello ha sido objeto de un acta de infracción que se adjunta al presente informe.

III. Capturas de atún blanco constatadas durante la inspección

El informe de inspección señala que una proporción significativa de las capturas retenidas a bordo del buque son de atún blanco; este representa aproximadamente el 97 % de las capturas declaradas en la inspección.

Esta situación se ha examinado a la luz de lo dispuesto en la Recomendación 24-08 de ICCAT, en particular las disposiciones relativas a las CPC que no disponen de cuota para el atún blanco del Mediterráneo y a los límites aplicables a las capturas fortuitas en las pesquerías en cuestión.

Cabe recordar que la normativa tunecina no prohíbe el desembarque de atún blanco. No obstante, el hecho de que no se haya asignado ninguna cuota a Túnez en el Mediterráneo implica el cumplimiento de las restricciones previstas en las medidas de ICCAT, en particular en lo que respecta a las capturas fortuitas.

En su declaración, el patrón del buque indicó que no conocía con exactitud las restricciones aplicables al atún blanco en el marco de las medidas de ICCAT y que había confundido esta especie con los pequeños túnidos. Esta explicación se ha tenido en cuenta al examinar las circunstancias del incidente, sin que ello ponga en duda las obligaciones que incumben al patrón en lo que respecta al cumplimiento de la normativa aplicable.

Es importante destacar, sobre todo, que las autoridades tunecinas no se limitaron a recabar las explicaciones del patrón. A raíz de los hechos constatados, se dictó una orden de incautación del buque DINA AMIR y de su equipamiento. Por otra parte, en estos momentos no se presta ningún servicio administrativo ni al buque ni a su patrón.

El informe oficial que acredita la incautación del buque y de su equipamiento se adjunta como anexo al presente informe.

IV. Ausencia de un sistema VMS a bordo

La inspección también detectó la ausencia de un sistema VMS instalado a bordo del buque, en contravención de las obligaciones establecidas en la Recomendación 18-10 de ICCAT.

Las comprobaciones realizadas permitieron constatar que, efectivamente, el dispositivo no se había instalado. Esta situación se debe a que aún se estaba tramitando la documentación administrativa del buque. Por lo tanto, no se trata de un simple problema de transmisión de datos, sino de la ausencia de dicho equipo a bordo.

Este incumplimiento fue detectado por los servicios competentes y dio lugar al levantamiento de un acta de infracción. Las autoridades tunecinas consideran que la instalación del dispositivo VMS es un requisito imprescindible para que el buque cumpla con las obligaciones de seguimiento y control aplicables.

V. Ausencia del cuaderno de pesca a bordo

Durante la inspección también se constató la ausencia del cuaderno de pesca.

A este respecto, cabe señalar que los datos relativos a las capturas y los desembarques son recopilados a nivel nacional por los agentes jurados de la guardia pesquera. Este procedimiento permite a la administración disponer de la información necesaria para el seguimiento de los desembarques. Sin embargo, esto no exime al patrón de la obligación de llevar un cuaderno de pesca a bordo y de anotar en él las operaciones realizadas.

Esta obligación se deriva, en particular, de las disposiciones de la Recomendación 03-13 de ICCAT, así como de los requisitos del plan tunecino de pesca del pez espada del Mediterráneo.

Por lo tanto, la falta de este documento constituye un incumplimiento independiente que dará lugar a las medidas reglamentarias correspondientes. Las autoridades competentes deben velar por que los patrones de los buques cumplan efectivamente esta obligación.

VI. Medidas adoptadas por las autoridades tunecinas

Tan pronto como recibió la información relativa a la inspección, la DGPA se puso en contacto con los servicios competentes para verificar los hechos señalados y determinar las medidas que debían adoptarse.

Las investigaciones complementarias permitieron, entre otras cosas, recabar las explicaciones del patrón, reconstruir el historial administrativo del buque y confirmar varias irregularidades relacionadas con su situación documental y la ausencia del sistema VMS.

Tras estas comprobaciones, se adoptaron las siguientes medidas:

- Se levantaron actas de infracción relativas a la situación administrativa y documental del buque, así como a la ausencia del sistema VMS;
- Se incautó el buque DINA AMIR y su equipamiento, de conformidad con las medidas adoptadas por las autoridades competentes;
- Incluso antes de que se constate cualquier infracción, no se prestará ningún servicio administrativo al buque ni a su patrón en tanto no se obtengan los documentos oficiales y no se haya instalado el sistema VMS;
- Se ha continuado examinado la situación administrativa del buque, en particular en lo que se refiere a los trámites de regularización y a los requisitos reglamentarios exigidos para cualquier actividad pesquera.

El informe oficial que acredita la incautación del buque y de su equipamiento se adjunta en anexo a modo de documento justificativo.

Estas medidas demuestran que las autoridades tunecinas se han hecho cargo efectivamente del asunto y dan cuenta de su voluntad de incoar las actuaciones necesarias ante las infracciones constatadas.

VII. Principales observaciones formuladas por la Unión Europea

Las observaciones formuladas por la Unión Europea tras el examen del informe de inspección se centran principalmente en los siguientes puntos:

1. Situación administrativa del buque: su ausencia en los registros de buques autorizados de ICCAT y la CGPM, la falta de autorización de pesca a bordo, así como la solicitud de presentación de los documentos de registro y autorización. La Unión Europea también ha planteado la cuestión de la relación con el expediente del DINA AMIR I inspeccionado en 2025.

2. Capturas de atún blanco: la elevada proporción de esta especie en las capturas y el cumplimiento de los límites aplicables a las CPC que no disponen de cuota mediterránea, de conformidad con la Recomendación 24-08 de ICCAT.

3. Dispositivo VMS: la ausencia de equipo VMS a bordo y el cumplimiento por parte del buque de las obligaciones establecidas en la Recomendación 18-10 de ICCAT.

4. Cuaderno de pesca: la ausencia de este documento a bordo y las modalidades nacionales de declaración de capturas, en particular en virtud de la Recomendación 03-13 de ICCAT y del plan tunecino de pesca del pez espada en el Mediterráneo.

Los elementos expuestos en las distintas partes del presente informe aportan las aclaraciones solicitadas y dan cuenta de las verificaciones y medidas adoptadas por las autoridades tunecinas.

VIII. Valoración general, postura de Túnez y solicitud de retirada de la lista IUU

Túnez concede especial importancia al cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación de ICCAT y vela por el seguimiento de las actividades de los buques que enarbolan su pabellón.

En el caso de DINA AMIR, las investigaciones complementarias han permitido aclarar su historial y su situación administrativa, así como las circunstancias de las irregularidades detectadas durante la inspección. Asimismo, han permitido precisar las condiciones transitorias relacionadas con su registro provisional MO/S/1494 y con la discrepancia observada con respecto a los registros internacionales.

Las autoridades tunecinas se han tomado este asunto muy en serio y han adoptado las medidas necesarias para resolverlo, entre las que destacan la expedición de actas de infracción, la incautación del buque y de su equipamiento, así como la suspensión de todo servicio administrativo para el buque y su patrón. Estas medidas ponen de manifiesto la voluntad de Túnez de tramitar las actuaciones oportunas ante las irregularidades detectadas y de evitar que estas se repitan.

A la luz de las aclaraciones aportadas, las investigaciones llevadas a cabo y las medidas adoptadas por las autoridades nacionales, Túnez considera que estos elementos deben tenerse en cuenta en la revisión de este expediente.

En consecuencia, Túnez solicita que se revise la situación del buque DINA AMIR y pide que se lo retire de la lista de buques implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IUU) de ICCAT, a la luz de la información complementaria facilitada y de las medidas efectivamente adoptadas por las autoridades tunecinas.

Por último, Túnez reafirma su compromiso de seguir tramitando este expediente de conformidad con su normativa nacional y con las medidas de ICCAT, así como de reforzar los mecanismos de control y seguimiento de los buques que enarbolan su pabellón.

IX. Documentos justificativos adjuntos

- Actas relativas a la situación administrativa y documental del buque en 2025 y 2026;
- Acta relativa a la ausencia del dispositivo VMS;
- Informe oficial que acredita la incautación del buque DINA AMIR y de su equipamiento.