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

Introducción

El proyecto de lista de buques supuestamente implicados en actividades de pesca IUU se incluirá en el Excel adjunto como **apéndice 1** (**PWG_405_Appendix_1/2026)**, 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 el proyecto 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**

El proyecto 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, y, a 2 de noviembre de 2026, la Secretaría ha recibido una comunicación de la Unión Europea (UE).

La UE puso en conocimiento de ICCAT presuntas irregularidades en materia de pesca a través de dos procedimientos distintos, al amparo de las Recomendaciones 08-09 y 23-16, que se indican a continuación:

- **Posible incumplimiento de las medidas de conservación y ordenación de ICCAT (Rec. 08-09):** de conformidad con el párrafo 1 de la Recomendación 08-09, la UE informó de un posible incumplimiento por parte de Türkiye. Esta comunicación, junto con la respuesta de Türkiye, se publicará en el documento «Información recibida con arreglo a la *Recomendación de ICCAT para establecer un proceso para revisar y comunicar la información sobre cumplimiento* (Rec. 08-09) y respuestas» [COC_312/2026].

- **Presuntas actividades de pesca IUU (Rec. 23-16):** de conformidad con el párrafo 2 de la Recomendación 23-16, el 8 de septiembre de 2026 la UE presentó un formulario CP11 **(PWG_405_ANN_1/2026)** con información sobre presuntas actividades de pesca IUU llevadas a cabo por cuatro buques: un buque con pabellón de Túnez de nombre DINA AMIR y los tres buques con pabellón de Türkiye sobre los que ya se había informado anteriormente en virtud de la Recomendación 08-09. Esta información se comunicó a todas las CPC por medio de la circular ICCAT n.º 07575/2026. Posteriormente, el 28 de octubre de 2026, Türkiye presentó un informe detallado en el que exponía las conclusiones de su investigación. Toda la información al respecto se adjunta a la presente. Como respuesta:

    - El 28 de octubre de 2026, Türkiye presentó posteriormente un informe detallado (**adjunto 1**) en el que se exponían las conclusiones de su investigación, que se distribuyó mediante la Circular de ICCAT n.º 09771/2026. Tras la respuesta de Türkiye, el 4 de noviembre de 2026, la UE comunicó a la Secretaría su decisión de dejar de apoyar la inclusión de los tres buques turcos en el proyecto de lista de buques IUU de ICCAT (**adjunto 2**). Esta información se distribuyó mediante la Circular ICCAT n.º 09783/2026.
    - El 4 de noviembre de 2026, Túnez presentó un informe detallado (**adjunto 3**) en el que exponía las conclusiones de su investigación, que se distribuyó a todas las CPC a través de la Circular ICCAT n.º 09839/2026.

Adjunto 1

REPÚBLICA DE TÜRKİYE
MINISTERIO DE AGRICULTURA Y SILVICULTURA
Dirección General de Pesca y Acuicultura

Ref. N.º: 67852565-730[ICCAT] 28 de octubre de 2026

ASUNTO: RESPUESTA DE TÜRKİYE A LA CIRCULAR N.º 07575/2026 DE ICCAT SOBRE LA INFORMACIÓN PRESENTADA POR LA UNIÓN EUROPEA PARA LA INCLUSIÓN DE CUATRO BUQUES EN EL PROYECTO DE LISTA DE BUQUES IUU

Estimado Sr. Camille Manel:

En nombre de la República de Türkiye, acuso recibo de la circular de ICCAT en la que se propone la inclusión de tres (3) buques turcos en el proyecto de lista de IUU de ICCAT, de conformidad con la Recomendación 23-16 de ICCAT.

En calidad de CPC de pabellón de esos tres (3) buques turcos, se inició la investigación sobre el asunto tan pronto como la Guardia Costera italiana comenzó a emitir advertencias en las que se ordenaba a los buques pesqueros turcos en cuestión que abandonaran la zona que Italia reclama como su ZEE.

A este respecto, el informe detallado de la investigación se remitió a la Secretaría el 16 de octubre de 2026 para su distribución, en respuesta a la circular de ICCAT de fecha 20 de julio de 2026.

Por la presente, me gustaría presentar el resumen de los resultados de la investigación, los avances logrados y las medidas efectivas adoptadas.

En primer lugar, me gustaría expresar una vez más nuestro agradecimiento a la UE por la atención y la diligencia que ha demostrado en este asunto.

Türkiye presentó su «Plan de 2026 de pesca, cría, inspección y ordenación de la capacidad del atún rojo del Atlántico este y Mediterráneo» a la Secretaría de ICCAT el 13 de febrero de 2026.

El Plan establecía lo siguiente: *«Se prevé que algunos operadores pesqueros de atún rojo (BFT-E) puedan preferir llevar a cabo sus actividades pesqueras de conformidad con la Recomendación 25-04 en alta mar del mar Mediterráneo (posiblemente dentro de la zona 37.2 de la FAO) durante el periodo comprendido entre el 19 de mayo y el 1 de julio».*

Posteriormente, se aprobó el plan de Türkiye.

En este sentido, el 19 de mayo de 2026 llegaron algunos buques pesqueros turcos a la zona de la FAO con código 37.2 antes mencionada para llevar a cabo actividades pesqueras de conformidad con las normas de ICCAT. La zona en cuestión constituye una zona de pesca internacional que, tradicional e históricamente, ha sido utilizada durante muchos años para la pesca del atún rojo por buques pesqueros turcos, así como por flotas de otros países, de conformidad con las medidas de conservación y ordenación de ICCAT aplicables.

Todos los buques pesqueros turcos que faenan en esta zona cuentan con la debida autorización de Türkiye y operan dentro de las cuotas asignadas de conformidad con la normativa nacional turca sobre la pesca del atún rojo. Estos buques están registrados en ICCAT, cuentan con un observador regional de ICCAT a bordo y están sujetos a un seguimiento continuo mediante la transmisión en tiempo real del sistema VMS. Por consiguiente, sus actividades se llevan a cabo con arreglo a los sistemas de seguimiento y control exigidos y establecidos por Türkiye e ICCAT.

Desde el momento de su llegada a la zona, los buques comenzaron a recibir comunicaciones en las que se les solicitaba que cesaran inmediatamente sus actividades pesqueras y se desplazaran a una posición situada a más de 25 millas náuticas de la costa, a pesar de que todos los buques faenaban fuera de las 12 millas náuticas del mar territorial de Italia.

Mientras los buques se encontraban a unas 18-20 millas náuticas de la punta sureste de la isla de Sicilia (frente a Isola di Capo Passero), se contactó individualmente con los buques pesqueros turcos que faenaban en la zona a través de comunicaciones emitidas desde la misma emisora de radio, que, según se indicó, se realizaron en nombre de la Guardia Costera italiana. Durante estas comunicaciones, se indicó que los buques se encontraban dentro de la «zona económica exclusiva» de Italia y se les pidió que cesaran inmediatamente sus actividades pesqueras y que, en esta ocasión, se dirigieran a una posición situada a 200 millas náuticas de la costa.

Dadas las distancias contradictorias citadas en las advertencias emitidas por la Guardia Costera italiana, ni los pescadores turcos ni nosotros pudimos determinar de forma definitiva los límites geográficos exactos de la ZEE declarada por Italia, lo que, desde nuestro punto de vista, deja la reivindicación de los límites en una situación ambigua. No obstante, los registros del sistema VMS de los buques demuestran de manera concluyente que en ningún momento estos infringieron las 12 millas náuticas del mar territorial de Italia y confirman que, en el momento en que se recibieron las comunicaciones, los buques se encontraban a una distancia de al menos 18 millas náuticas de la costa más cercana.

Tras el incidente ocurrido en el mar entre los buques pesqueros turcos y las autoridades de la Guardia Costera italiana, y reconociendo la necesidad de abordar el asunto por las vías diplomáticas adecuadas, la información pertinente se transmitió sin demora a la Embajada de la República de Türkiye en Roma a través de nuestro Ministerio de Asuntos Exteriores el 21 de mayo de 2026.

Tras las inspecciones realizadas por la Guardia Costera italiana y a la espera de una respuesta de las autoridades italianas, y a la luz de la continua incertidumbre sobre el alcance y la aplicación de la zona declarada por Italia como su ZEE, los buques pesqueros turcos presentes en la zona se abstuvieron de realizar cualquier actividad pesquera y permanecieron a la espera. Dado que las gestiones diplomáticas no habían dado ningún resultado tangible en ese momento, los buques en cuestión abandonaron posteriormente la zona y se dirigieron más allá de la región reivindicada por Italia.

El hecho de que las autoridades de la Guardia Costera italiana emitieran advertencias a los buques pesqueros turcos basándose en distancias variables dificultó que estos pudieran discernir de forma clara e inequívoca los límites exactos de la ZEE declarada por Italia en millas náuticas. De hecho, el hecho de que en las advertencias emitidas por las autoridades competentes se indicaran distancias dispares dio lugar a ambigüedad en cuanto al alcance geográfico real de la zona marítima en cuestión.

Tras el inicio de las advertencias emitidas por las autoridades italianas sobre el terreno, las autoridades turcas se ocuparon de inmediato del asunto y se iniciaron las gestiones diplomáticas necesarias con las autoridades italianas a través del Ministerio de Asuntos Exteriores de la República de Türkiye y de la Embajada de la República de Türkiye en Roma. En este contexto, el 23 de mayo de 2026 se celebraron consultas con las autoridades italianas y el asunto se comunicó oficialmente a la parte italiana mediante una nota verbal el 24 de mayo de 2026.

Por lo tanto, mientras se desarrollaba el proceso, nuestras autoridades no se basaron únicamente en las declaraciones de nuestros pescadores. Además, tras examinarlo, se constató que el decreto relativo a la ZEE declarada por Italia (Decreto del Presidente de la República n.º 193, de 26 de septiembre de 2025, cuyas disposiciones y coordenadas geográficas relativas a la ZEE fueron comunicadas oficialmente por las Naciones Unidas el 26 de enero de 2026) contenía referencias políticas. Por consiguiente, con el fin de aclarar el área de la ZEE declarada por Italia y determinar de forma objetiva y técnica las coordenadas geográficas de la zona en la que operaban los buques pesqueros turcos, se remitieron a la Agencia Nacional de Cartografía del Ministerio de Defensa Nacional de la República de Türkiye los registros de los cuadernos de pesca, los registros del VMS/ITD y los datos del eBCD relativos a la ubicación de las actividades. Los datos de localización relativos a las actividades fueron examinados oficialmente por dicha institución.

En consecuencia, también se han comunicado a la parte de la UE las conclusiones del examen oficial realizado por la Agencia Nacional de Cartografía en relación con los datos de posición de los buques pesqueros turcos que presuntamente han llevado a cabo actividades IUU en la zona declarada por Italia, que abarcan las fechas en las que comenzaron las advertencias, se llevaron a cabo las operaciones de pesca y transferencia, y se realizó la inspección posterior por parte de la Guardia Costera italiana.

Los registros disponibles confirman que los buques pesqueros turcos faenaban en las proximidades de la

frontera de la ZEE declarada por Italia, aunque en ningún momento entraron en sus aguas territoriales de 12 millas náuticas.

Tras la aclaración de la postura de las autoridades italianas, Türkiye adoptó un enfoque constructivo y recurrió a los canales diplomáticos e institucionales disponibles, al tiempo que mantuvo sus contactos con las autoridades pertinentes con el fin de resolver el asunto.

Türkiye concede gran importancia a la cooperación constructiva entre organismos y a la gestión de los parámetros técnicos y geográficos de este tipo de eventos mediante datos objetivos, verificables e intercambiables. Durante este proceso, Türkiye colaboró con la UE con un espíritu de transparencia y cooperación.

Se presentó a la UE un informe detallado sobre el asunto, tras lo cual se celebraron reuniones bilaterales con la UE.

Durante la primera reunión celebrada el 9 de octubre de 2026, se debatió el informe presentado a la UE y se acordó llevar a cabo trabajos técnicos adicionales para aclarar la posición de los buques. Con este fin, la UE solicitó una imagen (captura de pantalla) en la que se mostraran las rutas del VMS/AIS del 19/05 al 25/05, incluyendo la identificación de los buques, las fechas, las horas y las velocidades, junto con los límites de la ZEE italiana (definida como la zona que se extiende 200 millas náuticas desde la costa), así como una tabla de coordenadas geográficas que contuviera los datos correspondientes.

Los datos solicitados se remitieron debidamente a la UE y, posteriormente, se celebró una segunda reunión bilateral.

En la reunión celebrada el 15 de octubre de 2026, ambas partes examinaron conjuntamente, a petición de la UE, los datos presentados por Türkiye. Tras esta evaluación conjunta, ambas partes reconocieron que los buques pesqueros turcos habían faenado en la zona en cuestión sin tener conocimiento de la declaración de la ZEE por parte de Italia y sin ninguna intención de llevar a cabo actividades de pesca IUU.

A la luz de este entendimiento, se han celebrado consultas con la UE con el fin de identificar y aplicar las medidas necesarias, de conformidad con las responsabilidades de Türkiye como Estado de pabellón, y de adoptar medidas efectivas en virtud de la Recomendación pertinente de ICCAT, a saber, la *Recomendación de ICCAT que enmienda la Recomendación 21-13 que establece una lista de buques supuestamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada* (Rec. 23-16).

Toda la información y la documentación pertinentes relativas a estas operaciones se encuentran disponibles en los archivos de nuestro Ministerio, incluidos los cuadernos de pesca debidamente validados, las ITD debidamente firmadas por los representantes de los buques y validadas por el ROP, las grabaciones de vídeo de la operación de transferencia realizada tras la operación de pesca y los registros eBCD debidamente validados. Por consiguiente, la alegación de que las transferencias se llevaron a cabo sin grabaciones de vídeo no encuentra respaldo ni en los registros oficiales de Türkiye ni en las conclusiones de las investigaciones pertinentes. Las actividades en cuestión se llevaron a cabo con arreglo a los mecanismos de seguimiento y verificación aplicables y quedaron debidamente registradas.
Türkiye ha facilitado a la UE todos los documentos originales, registros y datos pertinentes relacionados con las actividades en cuestión.

Las actividades en cuestión no se llevaron a cabo al margen del sistema de ICCAT, ni se dejaron de notificar ni se ocultaron. Las actividades de los buques pesqueros turcos se llevaron a cabo en el marco del «Plan de Pesca Anual para 2026» presentado por Türkiye a ICCAT y se sometieron a los procedimientos pertinentes de la Comisión. El hecho de que todos los registros y la documentación relacionados con las actividades de pesca y transferencia estén disponibles en los sistemas de seguimiento y verificación pertinentes refuerza aún más esta postura.

En conclusión, en este contexto, se debe prestar especial atención a la secuencia de los hechos. Italia proclamó su Zona económica exclusiva (ZEE) el 3 de enero de 2026, y las Naciones Unidas comunicaron oficialmente el 26 de enero de 2026 las disposiciones y las coordenadas geográficas relativas a dicha ZEE. Posteriormente, en su reunión celebrada del 3 al 5 de marzo de 2026, la Comisión de ICCAT aprobó el «Plan de 2026 de pesca, cría, inspección y gestión de la capacidad del atún rojo» de Türkiye, que abarca las

actividades pesqueras en la zona 37.2 de la FAO, la cual parece incluir la zona afectada por la reivindicación de la ZEE italiana.

Durante las conversaciones con la UE, se tomó debida nota de la afirmación de esta de que la comunicación podría haberse mejorado, en respuesta a la preocupación de Türkiye de que la UE no hubiera planteado objeciones en el momento en que Türkiye presentó su plan de ordenación del atún rojo.
Tras la investigación llevada a cabo, se ha determinado que los buques pesqueros turcos entraron en la zona para llevar a cabo actividades pesqueras planificadas y aprobadas en el marco de ICCAT, y que no tuvieron conocimiento de la declaración de la ZEE de Italia hasta el transcurso de la operación.

Debido a las discrepancias en las distancias indicadas en las advertencias emitidas por la Guardia Costera italiana, la parte turca no pudo determinar con claridad la extensión exacta de la ZEE declarada por Italia. A raíz de estas advertencias, Türkiye inició de inmediato consultas a través de canales diplomáticos e institucionales para aclarar la situación. Sin embargo, dado que el asunto seguía sin resolverse, los buques pesqueros turcos comenzaron a abandonar la zona el 23 de mayo de 2026.

Tras las conversaciones mantenidas con la UE y tras examinar en su conjunto todas las circunstancias y datos pertinentes, se ha determinado que los pescadores turcos desarrollaron sus actividades en la zona en cuestión sin tener conocimiento de la declaración de ZEE por parte de Italia y sin ninguna intención de llevar a cabo actividades de pesca IUU.

Türkiye reafirma su pleno compromiso con las medidas de gestión del atún rojo de ICCAT y con sus obligaciones en materia de prevención de la pesca IUU. Las actividades en cuestión se llevaron a cabo en el marco del plan presentado por Türkiye a ICCAT y aprobado durante el proceso de la Subcomisión 2 de 2026. Las operaciones de pesca y transferencia quedaron plenamente documentadas mediante los registros del Programa regional de observadores (ROP) de ICCAT, las declaraciones de trasbordo de ICCAT (ITD), el sistema electrónico de documentación de capturas de atún rojo (eBCD) y las grabaciones de vídeo de las transferencias.

Acciones efectivas emprendidas por Türkiye

Cabe reiterar que, dadas las circunstancias actuales, no parece existir ningún incentivo evidente para que los buques con pabellón turco incumplan deliberadamente las normas de ICCAT y practiquen la pesca IUU.

Tras una evaluación conjunta de los datos, Türkiye y la UE reconocieron que los buques pesqueros turcos habían faenado en la zona en cuestión sin tener conocimiento de la declaración de la ZEE por parte de Italia y sin ninguna intención de llevar a cabo actividades de pesca IUU.

A la luz de esta interpretación, se han celebrado consultas con la UE con el fin de determinar y aplicar las medidas necesarias, de conformidad con las responsabilidades de Türkiye como Estado de pabellón, y de adoptar medidas efectivas con arreglo a las recomendaciones pertinentes de ICCAT.

Tras las consultas mantenidas con la UE, Türkiye, en su calidad de Estado de pabellón, se ha comprometido a devolver al mar 148 328 kg de atún rojo objeto de la propuesta de inclusión en la lista de especies IUU, cantidad que ha sido verificada mediante la documentación pertinente y que actualmente se encuentra en jaulas de cría. La operación de liberación se llevará a cabo de conformidad con el anexo 10 de la Recomendación 25-04 de ICCAT, bajo la supervisión del Programa regional de observadores (ROP). Türkiye considera que esta medida constituiría una medida eficaz con arreglo al párrafo 6, letra b), inciso iii), de la Recomendación 23-16 de ICCAT.

A fecha de presentación de la presente carta a la Secretaría (28 de octubre de 2026), Türkiye ha dictado las instrucciones necesarias para que la operación de liberación tenga lugar el 5 de noviembre de 2026, antes de que comiencen las actividades de sacrificio en la granja.

Türkiye presentará un informe sobre la operación de liberación, junto con la documentación justificativa pertinente, a la Secretaría de ICCAT una vez que esta haya concluido.

Türkiye reconoce asimismo la necesidad de adoptar las medidas necesarias, de conformidad con las obligaciones que le incumben en virtud de las recomendaciones pertinentes de ICCAT, y de aplicar las medidas de seguimiento y prevención adecuadas, teniendo en cuenta las circunstancias específicas de este incidente, con el fin de evitar que se repita una situación similar en el futuro.

Cabe subrayar una vez más que, sin limitarse a las actividades en cuestión, todas las actividades de pesca del atún rojo llevadas a cabo por Türkiye se realizan en pleno cumplimiento de los mecanismos pertinentes de control, seguimiento y comunicación de información de ICCAT.

Türkiye mantiene una política de tolerancia cero frente a la pesca IUU y sigue plenamente comprometida con el cumplimiento de sus obligaciones en el marco de ICCAT y otras organizaciones regionales de ordenación pesquera pertinentes.

Las actividades de pesca del atún rojo también están sujetas a un seguimiento y control eficaces, en plena conformidad con las normas aplicables de ICCAT.

Türkiye ha participado de forma activa y continuada en las actividades conjuntas de control e inspección pesquera llevadas a cabo con la UE y la Agencia Europea de Control de la Pesca (EFCA), entre otras cosas mediante el envío de inspectores turcos a las operaciones de la EFCA en 2025 y 2026. Türkiye mantiene su compromiso de seguir reforzando y continuando esta cooperación en el futuro.

Türkiye desea subrayar que también es una realidad que el cambio en el marco de jurisdicción marítima aplicable, tras el acuerdo y la asignación de las oportunidades de pesca pertinentes de ICCAT, ha acarreado ciertas consecuencias para nuestro país en lo que respecta a las actividades pesqueras acordadas previamente.

Además, podría considerarse, según proceda, el establecimiento de un mecanismo de transición justo y ordenado en los casos en que los cambios en los acuerdos de jurisdicción marítima puedan tener implicaciones económicas para las actividades previstas de otros Estados en zonas donde anteriormente se llevaban a cabo actividades pesqueras.

Con el fin de evitar que se produzcan situaciones similares en el futuro, Türkiye considera que sería beneficioso reforzar el intercambio de información y la comunicación entre las CPC de ICCAT, incluso en lo que respecta a la evolución de los acuerdos sobre jurisdicción marítima, durante la presentación y el examen de los planes de pesca.

Türkiye desea expresar su gratitud a la UE por su cooperación constructiva a lo largo de todo este proceso.

Türkiye señala a la atención de la Comisión que, en su calidad de Estado de pabellón, ha adoptado las medidas necesarias en relación con los buques turcos objeto de la investigación incluidos en el proyecto de lista IUU de ICCAT, y espera que, a la luz de las medidas efectivas adoptadas, el asunto se resuelva con la eliminación de los buques turcos en cuestión del proyecto de lista IUU de ICCAT.

Le saluda atentamente,

(firmado y sellado)

Dr. Erdinç GÜNEŞ
Director general adjunto
Jefe de delegación de Türkiye ante ICCAT

Adjunto 2

COMISIÓN EUROPEA
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS MARÍTIMOS Y PESCA
Gobernanza Internacional de los Océanos y Pesca Sostenible
Organización Regional de Ordenación Pesquera

Bruselas
MARE.B.2/AD
MANEL Camille
Secretario ejecutivo de ICCAT

ASUNTO: Seguimiento de la comunicación de la UE en relación con el párrafo 2 de la Recomendación 23-16

Estimado Sr. Manel:

Tal y como se indica en la Circular n.º 07575/2026 de ICCAT, el 7 de septiembre de 2026 la Unión Europea (UE) presentó información para la inclusión de cuatro buques en el proyecto de lista de buques IUU, de conformidad con el párrafo 2 de la Recomendación 23-16.

Tres de los cuatro buques en cuestión enarbolan pabellón turco. Estos buques se incluyen en la comunicación antes mencionada sobre la base de los resultados de las inspecciones realizadas por buques patrulleros de la UE e Italia a partir del 21 de mayo de 2026, que indican que:

- Estos buques llevaban a cabo actividades pesqueras en la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de UE-Italia sin la correspondiente autorización de pesca expedida por las autoridades de la UE desde el 19 de mayo de 2026;

- Las operaciones de transferencia se llevaron a cabo en la ZEE de UE-Italia, pero el vídeo de control requerido no se encontraba a bordo del buque pesquero;

- Existen discrepancias en las coordenadas geográficas facilitadas entre la declaración de transferencia de ICCAT, los datos AIS y los avistamientos aéreos de FRONTEX.

Türkiye y la UE entablaron un diálogo constructivo para evaluar y debatir estas conclusiones.

En el transcurso de este diálogo, quedó demostrado sin lugar a dudas que los tres buques de pabellón turco en cuestión habían llevado a cabo efectivamente actividades pesqueras en la ZEE de UE-Italia sin la autorización necesaria de las autoridades competentes de la UE. La ZEE de UE-Italia se estableció debidamente de conformidad con los procedimientos aplicables al respecto y, por lo tanto, se espera que los pescadores que faenan en esta región conozcan o hayan sido informados por su Estado de pabellón sobre la situación de las aguas en las que operan y sobre la delimitación de las fronteras marítimas tal y como se han depositado ante el Secretario General de las Naciones Unidas. El hecho de alegar desconocimiento de la situación de la ZEE no puede aceptarse como justificación de las actividades realizadas, ni la cuestión de la intención exime de la necesidad de adoptar las medidas de seguimiento adecuadas cuando se haya producido pesca IUU.

Para la UE, es de suma importancia, y una cuestión de principio, que no se obtenga ningún beneficio de las actividades pesqueras ilegales; por consiguiente, el pescado capturado ilegalmente no debe comercializarse. La UE recibió la confirmación de Türkiye de que había ordenado la liberación del pescado capturado ilegalmente.

Además, Türkiye se comprometió a adoptar medidas adicionales, como una vigilancia más estrecha y un control sistemático de los buques en cuestión. Además, la orden de liberación no impide que el Estado del pabellón imponga sanciones proporcionales a la gravedad de la infracción.

La UE considera que, con la liberación del pescado capturado ilegalmente y la posterior modificación del eBCD, el Estado de pabellón ha adoptado las medidas de seguimiento adecuadas para proteger la integridad del mercado. En ese contexto, y sin perjuicio de los procedimientos administrativos en curso en el Estado costero para dar seguimiento a las infracciones documentadas en los informes de inspección, la UE puede aceptar retirar los tres buques con pabellón turco de la información que presentó en relación con la inclusión de buques en el proyecto de lista de buques IUU.

Atentamente,

(Firmado)

Stijn BILLIET
Jefe de Unidad

Adjunto 3

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.