

noviembre 18, 2021 (10:16 )

---

Original: inglés

**CUESTIONES A CONSIDERAR POR EL COMITÉ DE EL CUMPLIMIENTO**  
*(presentado por la Unión Europea)*

COMISIÓN EUROPEA

Dirección General de Asuntos Marítimos y Pesca

Gobernanza Internacional de los Océanos y Pesca Sostenible

Organización regional de ordenación pesquera

El Director ejecutivo y Jefe de unidad

Bruselas,  
MARE/B2/ (2021)

Sr. D. Campbell

Presidente del Comité de Cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación

Sr. Camille Jean Pierre Manel

Secretario Ejecutivo de ICCAT

28002 Madrid, España

**ASUNTO: CUESTIONES A CONSIDERAR POR EL COMITÉ DE EL CUMPLIMIENTO**

Estimado Sr. Campbell, Estimado Sr. Manel,

Como continuación de nuestras conversaciones recientes con el presidente del Comité de Cumplimiento (CdC), la UE desea compartir con usted los siguientes puntos antes de la reunión del COC.

**Senegal**

**1. Capturas de pez espada del Atlántico norte**

La UE invita a Senegal a proporcionar aclaraciones sobre sus capturas de pez espada del Atlántico norte (N-SWO) para el año 2020.

De conformidad con las cifras facilitadas por Senegal en el Doc. No. COC\_304 / 2021, Senegal tenía una cuota de 225 t de N-SWO para el año 2020. Además, las cifras proporcionadas por Senegal en el mismo anexo indican que sólo se han capturado 10 t de N-SWO en 2020.

Sin embargo, las verificaciones realizadas sobre las importaciones a la UE demuestran que en 2020 Senegal validó la exportación de 311 t de N-SWO por parte de un solo buque (239 t de peso canal, convertidas en 311 t de peso vivo).

La UE señala que, además, estas capturas se habrían realizado en una sola marea de 36 días (del 26/05/2020 al 30/06/2020), y que el buque en cuestión es el mismo que ya fue identificado por Estados Unidos como posiblemente implicado en transbordos ilegales en el mar.

Esto plantea una gran preocupación sobre la ordenación de las cuotas y los procesos establecidos para la validación y verificación de los documentos estadísticos de ICCAT en Senegal, que deben ser aclarados urgentemente por las autoridades senegalesas.

**2. Controles en el puerto de Dakar**

La UE desea recibir más aclaraciones sobre las escalas realizadas por el buque SAGE en DAKAR de 2017 a 2019 (como se solicitó el año pasado mediante declaraciones escritas), así como sobre las escalas realizadas por el antiguo MEGA n.º 2 (ahora llamado ISRAR 1 y propuesto para la inclusión en la lista IUU este año).

**noviembre 18, 2021 (10:16 )**

---

Además, en una respuesta presentada a la Secretaría de ICCAT el 17 de noviembre de 2020 (Doc. No. COC\_312 / 2021, página 76), Senegal confirma que los buques RICOS 3 y RICOS 6 llegaron al puerto de Dakar para ser reparados, pero no especifica las fechas exactas de estas escalas. La UE agradecería recibir más aclaraciones al respecto, sobre todo en lo que respecta a RICOS 6.

La UE opina que Senegal debería poder garantizar a ICCAT y a todas las CPC que los controles del Estado rector del puerto se llevan a cabo de forma adecuada en Dakar, y que los buques que realizan actividades de pesca IUU no pueden utilizar el puerto de Dakar. La información actual sugiere lo contrario, y dada la importancia de este puerto, esto es una gran preocupación.

### **3. Responsabilidades como autoridad de pabellón**

La UE desea recibir las aclaraciones solicitadas el año pasado con respecto a los buques MARIO 11 y MARIO 7. Hasta la fecha, y según ha podido saber la UE, Senegal sigue sin responder a las cuestiones planteadas por la UE en la declaración escrita que se distribuyó a todas las CPC el año pasado.

#### **Gambia**

La UE desea recibir más aclaraciones sobre:

- Las medidas adoptadas en relación con el buque SAGE y su operador (además de la exclusión de la lista);
- Los mecanismos establecidos por las autoridades para evitar el registro de otros buques de la lista IUU bajo su pabellón;

Además, actualmente no hay ningún buque con pabellón de Gambia en el registro de buques de ICCAT, mientras que la UE ha sido informada de que los antiguos buques de pabellón senegalés MAXIMUS (OMI: 9038402) y LISBOA (OMI: 7929176), ahora llamados respectivamente LUCAS y KIKI, enarbolan ahora pabellón de Gambia. La UE considera que Gambia debe aclarar las actividades de estos buques y su ubicación actual.

#### **Belice**

La UE está preocupada por la respuesta proporcionada por Belice en relación con los buques RICOS 3 y RICOS 6, (Doc. No. COC\_312 / 2021, página 77) que confirma que el propietario de esos buques (GREAT VISION CO., LTD.) tenía su puerto base en el país, pero también afirma que: "La autoridad reguladora de las empresas internacionales, la Comisión de Servicios Financieros Internacionales (IFSC), desearía mucho cooperar en este asunto, sin embargo, de acuerdo con la normativa nacional, sólo pueden revelar información sobre la propiedad efectiva a las autoridades policiales, bancarias, reguladoras o supervisoras si es razonablemente necesario para facilitar una investigación, un proceso o un procedimiento penal".

La UE subraya que las disposiciones de la Rec. 06-14 de ICCAT establece en su apartado 1(i) la obligación de "investigar las alegaciones y/o informes sobre si alguna persona natural o jurídica bajo su jurisdicción está implicada en las actividades descritas, [...] en la Recomendación 06-12".

La Rec. 06-12 considera claramente en el párrafo 1.a) a los buques que "capturan túnidos y especies afines en la zona del Convenio y no están registrados en la lista de ICCAT de buques autorizados a pescar túnidos y especies afines en la zona del Convenio ICCAT" y en el apartado 1.i) a los buques que "carecen de nacionalidad y capturan túnidos o especies afines en la zona del Convenio ICCAT", que es exactamente lo que se sospecha de los buques RICO 3 y RICO 6.

La UE opina que Belice debería, por tanto, llevar a cabo una investigación más profunda en este caso.

noviembre 18, 2021 (10:16 )

---

### **Trinidad y Tobago**

La UE señala que los datos del AIS de dos buques para los que se sugirió la inclusión en la lista IUUU este año (los buques ISRAR 1 e ISRAR 2) muestran que estos buques han podido hacer escalas en Trinidad y Tobago aunque no estaban o han dejado de estar incluidos en el registro de buques autorizados de ICCAT.

La UE sugiere que, en consecuencia, se pida a Trinidad y Tobago que proporcione más aclaraciones sobre su implementación de la Rec. 18-09.

### **Taipei Chino**

La UE está preocupada por el hecho de que dos buques implicados recientemente en actividades de pesca IUU en la zona de ICCAT puedan estar bajo el control de ciudadanos de Taipei Chino. Por lo tanto, la UE insta a Taipei Chino a que complete las investigaciones sobre la propiedad de los buques pesqueros HALELUYA y SAGE, que son buques que figuran actualmente en la lista IUU de ICCAT y cuyo propietario está registrado en Taipei Chino (información basada, en el caso del buque HALELUYA, en los detalles disponibles en la lista oficial IUU de ICCAT, y en el caso del buque SAGE, en el certificado de supresión que Gambia envió a ICCAT y que está disponible en la Circular 7141/2020 de ICCAT, p. 26).

### **Colombia**

Tras la respuesta proporcionada por Colombia en el Doc. N.º COC-310 / 2021, la UE desea recibir más explicaciones sobre las actividades realizadas por el buque pesquero HALELUYA, ya que la información facilitada es contradictoria.

En efecto, Colombia confirmó que el buque pesquero HALELUYA ha sido autorizado a salir de su puerto siendo un buque apátrida (el 26 de junio de 2019 y el 5 de octubre de 2019) e indicó que: "la faena de este zarpe (aclarando que no contamos con los arribos de la M/N) se hizo sin tener un estado pabellón, pero si patente de pesca de la AUNAP". Sin embargo, Colombia también menciona en el mismo documento que: «A través de una mesa de trabajo, la autoridad Marítima – DIMAR y la Autoridad Pesquera -AUNAP, se verificó los registros de zarpes y arribo, donde se evidenció que la motonave Halleluya no salió a faenas de pesca durante el periodo que estuvo sin abanderamiento, no obstante que tenía patente vigente.»

Además, Colombia afirmó no conocer las llegadas del barco, pero luego confirmó que el buque no realizaba ninguna actividad pesquera. Esto requeriría una mayor aclaración.

El hecho de que el buque pesquero HALELUYA haya sido autorizado a salir del puerto en dos ocasiones sin tener un certificado de registro válido suscita preocupación en cuanto a los controles portuarios realizados por las autoridades colombianas.

Atentamente,

Anders C. JESSEN  
Jefe de delegación de la UE ante ICCAT