

La identificación de nacionales de la UE que se lucran de las actividades de pesca ilegales en el extranjero: la importancia de la transparencia de la titularidad real

Resumen ejecutivo

La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) es una amenaza para las poblaciones de peces, las comunidades costeras y los pescadores que cumplen con las normas. Además, genera grandes beneficios económicos para aquellos que realizan actividades ilegales de manera sistemática y deliberada. Disponer de la capacidad para identificar a quienes se lucran de las actividades pesqueras es fundamental para desalentar y prevenir la pesca INDNR, especialmente aquellos que en última instancia poseen o controlan el barco, es decir, el "titular real". La falta de transparencia en el sector pesquero global permite que los titulares reales se oculten con frecuencia detrás de pabellones extranjeros y de estructuras empresariales complejas, con el fin de evadir las sanciones y el escrutinio.

La Unión Europea (UE) cuenta con disposiciones legales precisas que prohíben a sus "nacionales", ya sean personas jurídicas o físicas, prestar ayuda o realizar pesca INDNR, o poseer cualquier buque que realice actividades de pesca INDNR, incluso como titulares reales. Desde la última revisión

del régimen de control de las actividades pesqueras de la UE en 2024, también se prohíbe poseer un buque con pabellón de países que se han identificado como no cooperantes en la lucha contra la pesca INDNR. No obstante, en la actualidad, la mayoría de los Estados miembros de la UE carecen de las herramientas necesarias para identificar a los nacionales propietarios de buques extranjeros, y mucho menos a aquellos que en última instancia se lucran de estas actividades. La Comisión Europea ha admitido recientemente que la aplicación de los reglamentos pertinentes es insuficiente¹. El lucro derivado de las actividades pesqueras en el extranjero con un elevado riesgo de pesca INDNR podría ingresar a la UE debido a dichas deficiencias en la aplicación de la normativa.

Tras un estudio detallado tanto de la normativa de la UE como de su aplicación por parte de los Estados miembros, este informe ha identificado una serie de medidas que son esenciales para mejorar la puesta en práctica de lo que, en teoría, es un enfoque sólido de la UE y de sus Estados miembros.

Recomendaciones

Los Estados miembros de la UE deberían:

- Introducir obligaciones para que los nacionales notifiquen cualquier relación legal, derechos de usufructo o intereses financieros relacionados con buques de pesca abanderados en un tercer país.
- Crear registros públicos nacionales que centralicen la información sobre ciudadanos y empresas con intereses en buques de pabellón extranjero.
- Investigar de manera proactiva los vínculos de propiedad de los nacionales en buques de terceros países y las actividades de dichos buques, dando prioridad a los buques sospechosos de participar en la pesca INDNR o con pabellón de países identificados o previamente identificados como países no cooperantes en la lucha contra la pesca INDNR.
- Desarrollar iniciativas oficiales de cooperación con terceros países para identificar los vínculos entre los infractores.
- Introducir la información relativa a la titularidad real en los campos relevantes del Registro Mundial de Buques Pesqueros de la FAO.

La Comisión Europea debería:

- Establecer un grupo de trabajo especial para fortalecer la colaboración de los Estados miembros con el fin de poner práctica el artículo 39 y el apartado 1 del artículo 40 del Reglamento INDNR, y ofrecer asesoramiento sobre la aplicación de las nuevas obligaciones derivadas del apartado 10 del artículo 38.
- Iniciar procedimientos de infracción contra los Estados miembros que incumplan reiteradamente la obligación de impedir que sus nacionales se lucran de la pesca INDNR y de la explotación de buques abanderados en países amonestados con tarjeta roja.

Los Estados miembros de la UE y la Comisión Europea deberían:

- Promover activamente la transparencia de la titularidad real en los foros internacionales.
- Respalda y apoyar activamente la Carta Mundial para la Transparencia de la Pesca.

1. Introducción

La pesca INDNR supone una amenaza grave para los ecosistemas marinos y la seguridad alimentaria mundial, ya que viola las leyes nacionales e internacionales de conservación. Resulta cada vez más evidente el vínculo entre la pesca INDNR y los delitos transnacionales, incluyendo el trabajo forzoso y la trata de personas, así como el blanqueo de capitales². Los recientes esfuerzos intergubernamentales para detener la pesca INDNR, como la Alianza de Acción contra la Pesca INDNR, han reconocido este vínculo y han subrayado la necesidad imperiosa de una mayor transparencia y mejor intercambio de datos³.

La falta de transparencia en la industria pesquera y sus cadenas de suministro asociadas obstaculiza los esfuerzos para luchar contra la pesca INDNR y hacer responsables a los autores. En concreto, la falta de transparencia socava los esfuerzos para hacer un seguimiento de los beneficios financieros y responsabilizar a aquellos que controlan y más se lucran de las operaciones de pesca INDNR, es decir, los "titulares reales".

Identificar y sancionar a los titulares y beneficiarios reales de los barcos que cometen actividades INDNR son acciones esenciales para desalentar y prevenir la pesca INDNR, habida cuenta de que uno de los principales objetivos de las actividades de pesca INDNR es maximizar los beneficios. Lamentablemente, a menudo resulta más difícil enjuiciar a los verdaderos culpables de las actividades de pesca INDNR porque, en la mayoría de los casos, residen en tierra y se mantienen al margen de las actividades que realizan el personal operativo, como los capitanes y la tripulación, o los armadores legales de los buques, es decir, la persona jurídica propietaria de los documentos de matriculación y licencia de pesca⁴. El armadores que legalmente es responsable del barco puede estar separado del titular real por muchos entramados legales y corporativos, especialmente en los buques que participan en la pesca INDNR, ya que es probable que los titulares reales utilicen estas redes de manera premeditada

para evitar ser identificados⁵. Algunos países permiten a los armadores de buques mantener su anonimato a través de estructuras corporativas complejas, como empresas fantasma, empresas pantalla o empresas conjuntas. Esto hace casi imposible identificar a los titulares reales. Según un estudio de C4ADS, más del 50% de las redes de pesca INDNR investigadas utilizan empresas fantasma o pantalla⁶.

En dicho estudio, C4ADS examinó 972 casos específicos de barcos industriales y semiindustriales que se sospecha o se sabe que practican la pesca INDNR⁷. Los investigadores pudieron identificar a las personas que ejercen el control efectivo de tan solo una sexta parte de los 972 buques implicados, "y hubo muy pocos casos en los que encontraron información sobre el accionista mayoritario, a pesar de utilizar las bases de datos más fiables". El informe también destaca que Europa está a la zaga en cuanto a la disponibilidad de datos sobre la titularidad real de los buques, que varía según la nacionalidad de los mismos.

Debido a la falta de transparencia en materia de información sobre el armador legal, el uso de "pabellones de conveniencia" puede facilitar las actividades de pesca INDNR⁸. En la mayoría de los casos, dichos países de abanderamiento carecen de mecanismos efectivos de seguimiento, control y vigilancia, ni tampoco tienen la voluntad o la capacidad política o judicial para hacer cumplir los controles⁹. Con frecuencia mantienen registros de libre matrícula con requisitos de inscripción flexibles¹⁰, además de una serie de beneficios prácticos, como impuestos más bajos y requisitos laborales y administrativos menos estrictos, atrayendo así a más operadores ilegales¹¹.

Como líder mundial en la lucha contra la pesca INDNR, la UE debería movilizar todas las herramientas disponibles para identificar y evitar que cualquier nacional de la UE se beneficie de las actividades de pesca INDNR realizadas por buques de pabellón extranjero, incluso velando por la aplicación plena de su reglamento estrella -el "Reglamento INDNR"- para evitar, desalentar y eliminar la pesca INDNR¹². A continuación, se analiza la forma en que la Unión Europea podría lograrlo.



2. La situación actual en la UE: la falta de transparencia en materia de titularidad afecta negativamente los esfuerzos para combatir la pesca INDNR

2.1 Obligaciones legales de los ciudadanos de la UE para evitar que los beneficios derivados de las actividades con elevado riesgo de pesca INDNR vayan a parar en la UE

La legislación pesquera de la UE enfatiza la importancia de evitar la entrada de los beneficios procedentes de los buques con un elevado riesgo de pesca INDNR. El Reglamento INDNR de la UE exige que los Estados miembros impongan sanciones efectivas y disuasorias a cualquier ciudadano que apoye o practique pesca INDNR¹³. Esto incluye sanciones a los nacionales con vínculos en buques que participan en actividades de pesca INDNR, incluso como titulares reales.

Durante la revisión del sistema de control pesquero de la UE, se estableció una nueva disposición legal que prohíbe a los nacionales de la UE, incluidos los titulares reales, ser propietarios de barcos con pabellón de países identificados por la Comisión Europea como no cooperantes en la lucha contra la pesca INDNR (países amonestados con "tarjeta roja")¹⁴. Esta disposición está vigente desde enero de 2024¹⁵. Además, la UE alienta a los Estados miembro a garantizar que sus nacionales identifiquen y revelen sus derechos de uso.

a) Prohibición de ayudar o participar en la pesca INDNR, incluso si es un titular real

Según el apartado 1 del artículo 39 del Reglamento INDNR, los nacionales de la UE *"no prestarán ayuda a la pesca INDNR ni llevarán a cabo actividades de este tipo, ni siquiera realizando trabajos remunerados a bordo ni como operadores o titulares reales de los buques pesqueros incluidos en la lista comunitaria de los buques INDNR"*. Por lo tanto, la cláusula mencionada anteriormente impone a los Estados miembros la obligación general de prevenir *ex-ante* (de manera proactiva) o controlar *ex post* (por ejemplo, mediante investigaciones, enjuiciamientos, sanciones, etc.) cualquier incumplimiento de dicha prohibición por parte de sus nacionales, independientemente de que estas personas sean tripulación a bordo, operadores del buque, o sus titulares reales.

El apartado 3 del artículo 39 del Reglamento INDNR establece que *"sin perjuicio de la responsabilidad principal del Estado de abanderamiento, los Estados miembros entablarán las acciones adecuadas, de conformidad con sus disposiciones legislativas y reglamentarias aplicables, en relación con sus nacionales que hayan sido identificados como individuos que realizan pesca INDNR o la apoyan"*, lo que constituye una manifestación inequívoca de dicha obligación general.

Según un estudio de 2022 encargado por la Dirección General de Asuntos Marítimos y Pesca de la Comisión Europea (DG MARE), solo dos tercios de los Estados miembros han incorporado directamente el primer párrafo del artículo 39 en su ordenamiento nacional, a pesar de que este artículo está en vigor desde 2010¹⁶.

Los Estados miembros deben enjuiciar y sancionar a los nacionales que participen en actividades de pesca INDNR, incluso si los buques no están en la lista de buques INDNR

Mientras tanto, hay indicios de posibles vínculos de empresas de la UE con flotas pesqueras sospechosas de participar en la pesca INDNR lo que suscita inquietudes acerca de la posibilidad de que los nacionales de la UE puedan seguir lucrándose de las actividades de pesca INDNR^{17,18,19}, poniendo de manifiesto la necesidad de que los Estados miembros implementen el artículo 39 de manera más efectiva.

Es esencial que los Estados miembros realicen una comprobación proactiva de que sus nacionales no tienen vínculos de propiedad en buques que presuntamente participan en la pesca INDNR. Además, los Estados miembros deben enjuiciar y sancionar a los nacionales que participen en actividades de pesca INDNR, incluso si los buques no están en la lista de buques INDNR de las organizaciones regionales de ordenación pesquera (OROP). Además, según el apartado 2 del artículo 41 del Reglamento INDNR, el régimen sancionador se aplicará a "infracciones graves cometidas por buques pesqueros comunitarios o nacionales de los Estados miembros", independientemente de que el buque esté incluido en la lista de buques INDNR o no. Es necesario llevar a cabo esta verificación en colaboración con terceros países y, en caso necesario, con otros Estados miembros.



© AlexRaths | iStockphoto

b) Prohibición de poseer buques abanderados en países amonestados con “tarjeta roja”, incluso como titular real

El Reglamento INDNR de la UE ha sido modificado por el nuevo Reglamento de la UE sobre control de la pesca²⁰, incluido el apartado 10 del artículo 38, que prohíbe la propiedad — incluida la propiedad en concepto de titular real- la explotación o la gestión por operadores de la Unión de buques pesqueros que enarbolan el pabellón de países amonestados con tarjeta roja²¹. En un plazo de dos meses desde la decisión de la Comisión Europea de amonestar a un país con tarjeta roja e incluirlo en el “régimen de tarjetas” de la UE, los armadores de la UE, incluidos los titulares reales, deben poner fin a cualquier vínculo con dichos países. El apartado 10 del artículo 38 es aplicable a partir de la entrada en vigor del nuevo régimen de control de la pesca el 9 de enero de 2024.

Es esencial que los Estados miembros implementen un sistema que pueda identificar los intereses de sus ciudadanos en todos los buques con pabellón extranjero, dando prioridad

a aquellos países con un elevado riesgo de pesca INDNR, para garantizar la aplicación plena del artículo 38, apartado 10. Esto abarca a los países amonestados con tarjeta roja, así como aquellos con los que la Unión Europea ha mantenido conversaciones formales o que la Comisión Europea previamente haya identificado como no cooperantes en la lucha contra la pesca INDNR (países apercibidos con tarjeta amarilla).

Hay indicios de que los nacionales de la UE pueden tener vínculos de propiedad en más de 42 buques abanderados en países amonestados con tarjeta amarilla o roja (véase Cuadro 1). Antes de que la UE amonestase a Camerún con una tarjeta roja²² en enero de 2023, una investigación publicada en 2022 por la Associated Press (véase Cuadro 2) afirmaba que 14 buques con pabellón camerunés eran propiedad o estaban gestionados por empresas con sede en la UE²³. Los Estados miembros deben investigar casos como estos de manera urgente en colaboración con la Comisión Europea para implementar las nuevas obligaciones previstas en el apartado 10 del artículo 38 del Reglamento INDNR.

Cuadro 1: Los nacionales de la UE podrían tener vínculos de propiedad en más de 44 buques abanderados en países apercibidos o sancionados por la UE por practicar la pesca INDNR

Un análisis de Oceana de 2023 utilizando datos de Lloyd’s List Intelligence, un proveedor líder de análisis y datos marítimos, encontró algunas conexiones preocupantes. **Según datos de Lloyd’s List SeaSearcher, los nacionales de la UE podrían tener o haber tenido una participación en al menos 42 buques abanderados en países previamente identificados (“tarjeta amarilla”) o identificados (“tarjeta roja”) por la UE como no cooperantes en la lucha contra la pesca INDNR, además de otras sanciones.** En concreto, en abril de 2024, un buque de la Unión Europea estaba abanderado en Camerún, un país amonestado con tarjeta roja, y al menos 41 barcos de la UE estaban abanderados en países apercibidos con tarjeta amarilla, concretamente Panamá, Ecuador, Ghana y Sierra Leona²⁴.

Es ilegal que los nacionales de la UE presten ayuda o participen en la pesca INDNR, incluso si son titulares reales, o tengan vínculos de propiedad en buques con pabellón de países amonestados con tarjeta roja²⁵. Por lo tanto, es imperativo que los Estados miembros tomen medidas proactivas para comprobar los vínculos de propiedad de sus nacionales en buques abanderados en terceros países, así como las actividades en las que participan dichos buques. Los Estados miembros deben dar prioridad a los buques que presuntamente participan en la pesca INDNR y a aquellos con pabellón de países que tienen un elevado riesgo de participar en actividades de pesca INDNR, incluidos los países que han sido amonestados con tarjeta roja o amarilla.

Cuadro 2: Buques de la UE con alto riesgo de pesca INDNR: el caso del pabellón camerunés

En 2022, una investigación de la Associated Press reveló que 14 barcos con pabellón de Camerún pertenecían o estaban gestionados por empresas de la Unión Europea²⁶. Ninguno de los buques mencionados estaba relacionado con Camerún ni había realizado pesca en aguas de este país. Algunos de ellos tenían un historial documentado de participar en pesca INDNR o habían sido incluidos en la lista de pesca INDNR de una OROP. El pabellón camerunés se considera una bandera de conveniencia^{27,28}, y está asociado a un sistema de libre matrícula que facilita una matriculación rápida. La Comisión Europea amonestó a Camerún una tarjeta amarilla en febrero de 2021²⁹ y, posteriormente, una tarjeta roja en enero de 2023³⁰ debido a la libre matriculación y la falta de control sobre su flota.

c) Identificación y notificación del derecho de usufructo

Los Estados miembros deben aplicar el apartado 1 del artículo 39 y el nuevo apartado 10 del artículo 38 del Reglamento INDNR para identificar a los nacionales de la UE y evitar que presten ayuda a las actividades de pesca INDNR u obtengan beneficios de los buques abanderados en países amonestados con tarjeta roja.

El apartado 2 del artículo 39 del Reglamento INDNR requiere que los Estados miembros cooperen entre sí y con terceros países y que *"tomen todas las medidas apropiadas, de conformidad con la legislación nacional y comunitaria, para identificar a los nacionales que apoyan o participan en la pesca INDNR"*. Una muestra de una aplicación proactiva del requisito del Reglamento INDNR sería la articulación de iniciativas para asegurar la cooperación con países terceros en la identificación de infractores nacionales, incluso los titulares reales.

Además, el apartado 1 del artículo 40 del Reglamento INDNR exige que los Estados miembros *"alienten"* a sus nacionales a notificar la información que dispongan sobre relaciones jurídicas, derecho de usufructo o intereses financieros relativa a los buques pesqueros abanderados en un tercer país.

2.2 La mayoría de los Estados miembros de la UE no recopilan datos sobre sus nacionales con vínculos de propiedad en buques extranjeros

En la actualidad, los Estados miembros carecen de las herramientas necesarias para identificar a los armadores de la UE propietarios de buques extranjeros, y mucho menos a sus titulares reales, y tampoco cumplen plenamente con sus responsabilidades legales. Además, existe una falta significativa en la aplicación de los artículos 39 y 40 del Reglamento INDNR.

Un estudio de 2022, encargado y publicado por la DG MARE, indica que tan sólo siete Estados miembros³¹ disponen de procedimientos acordes con los requisitos del apartado 2 del artículo 39, para identificar a los nacionales que apoyan o realizan pesca INDNR³².

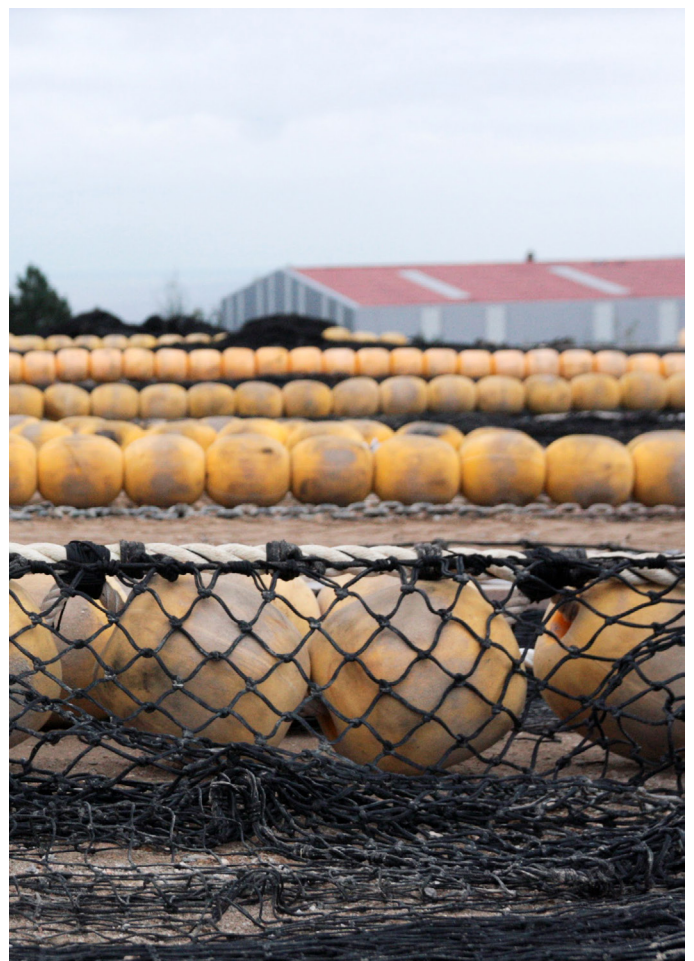
Además, menos de la mitad de los Estados miembros de la UE han introducido medidas para aplicar el apartado 1 del artículo 40 con el fin de promover que sus ciudadanos y empresas notifiquen sus relaciones jurídicas, derecho de usufructo o intereses financieros con buques de pesca abanderados en un tercer país³³. Incluso entre aquellos que sí han introducido medidas, éstas varían en su naturaleza y eficacia, con algunos Estados miembros incorporando obligaciones legales, y otros incentivos ya sean positivos o negativos, o una combinación de ambos³⁴.

Por ejemplo, Estonia incorporó en la Ley del Impuesto sobre la Renta³⁵ el requisito de declarar los intereses financieros en buques de terceros países, pero las investigaciones sugieren que existe un control limitado de las declaraciones de

impuestos, dificultando la identificación de potenciales casos de actividades de pesca INDNR³⁶.

En la actualidad, los Estados miembros carecen de las herramientas necesarias para identificar a los armadores de la UE propietarios de buques extranjeros, y mucho menos a sus titulares reales

La Ley de Pesca de Letonia obliga a los armadores nacionales, incluso a los propietarios reales, que tengan buques matriculados en terceros países, a notificar la titularidad de los mismos a las autoridades nacionales en el plazo de un mes siguiente al inicio de las actividades pesqueras (véase Cuadro 3)³⁷. Polonia y Chipre han desarrollado plataformas y herramientas online para que las personas físicas o jurídicas registren sus intereses financieros en buques de bandera extranjera³⁸. España ha establecido un sistema para supervisar las actividades de los españoles que actúan como oficiales a bordo de buques con pabellón extranjero (Cuadro 4). Este sistema incluye el requisito de que los nacionales notifiquen a las autoridades antes de realizar dichas actividades. Lamentablemente, los ciudadanos con vínculos de propiedad en buques de bandera extranjera no tienen obligaciones comparables.



Cuadro 3: Medidas de Letonia para recopilar información sobre la titularidad de buques con pabellón extranjero

Letonia ha establecido un requisito legal que permite identificar a sus ciudadanos con vínculos de propiedad en buques abanderados en terceros países. De acuerdo con el párrafo 1 de la sección 14 de la Ley de Pesca de Letonia³⁹, las personas jurídicas o físicas letonas que sean armadores de buques o propietarios de empresas comerciales que operen buques de pesca matriculados en terceros países deben notificar esta situación al Servicio Estatal de Medio Ambiente en el plazo de un mes siguiente al inicio de la actividad pesquera.

Sin embargo, esta obligación legal aún no se ha aplicado por completo. En la actualidad, no hay formularios o plantillas de registro que las personas o empresas estén obligadas a cumplimentar en relación con los intereses financieros o las actividades en barcos matriculados en terceros países.

De acuerdo con la información facilitada por las autoridades competentes de Letonia, el Servicio Estatal de Medio Ambiente de Letonia no ha recibido, hasta la fecha, ninguna notificación sobre los vínculos de propiedad o los intereses de sus nacionales en buques de terceros países. Las autoridades letonas han reconocido los problemas que enfrentan al identificar a los nacionales que podrían estar ayudando o lucrándose de la pesca INDNR que practican los buques de terceros países, y han destacado la posible utilidad de establecer un registro común de nacionales de la UE con vínculos de propiedad en dichos buques.

Tabla 1. Número de notificaciones emitidas por los ciudadanos de 2017 a 2021 (apartado 1 del artículo 40).

Número de notificaciones emitidas ciudadanos (Artículo 40(I))						
EM	2017	2018	2019	2020	2021	Overall
Austria	0	0	0	0	0	0
Bélgica	0	0	0	0	0	0
Chipre	0	0	0	0	0	0
Dinamarca	0	0	0	0	0	0
Finlandia	0	0	0	0	0	0
Francia	0	0	0	0	0	0
Alemania	0	0	0	0	0	0
Grecia	0	0	0	0	0	0
Lituania	0	0	0	0	0	0
Malta	0	0	0	0	2	2
Polonia	0	0	0	0	0	0
Portugal	0	0	0	0	0	0
Eslovenia	0	0	0	0	0	0
España	0	0	0	0	0	0
Suecia	0	0	0	0	0	0

Malta ha sido la única nación que recibió notificaciones por parte de sus nacionales sobre relaciones jurídicas, derechos de usufructo o intereses financieros en barcos abanderados en terceros países entre 2017 y 2021 (véase Tabla 1)⁴⁰. Es poco probable que en cinco años, sólo dos armadores de la UE

fueran propietarios de buques abanderados en terceros países. De hecho, según un estudio de C4ADS, empresas de la UE son propietarias de 58 buques arrastreros industriales con bandera del Reino Unido⁴¹. Suponiendo que no haya habido cambios de propiedad ni deslocalización fuera de la UE, se

debería haber incentivado a los armadores de dichos barcos, con pabellón extracomunitario, a notificar a sus respectivos Estados miembros cualquier vínculo de propiedad que existiera después de la salida del Reino Unido de la UE en 2020.

Es importante señalar que ninguno de los artículos mencionados anteriormente del Reglamento INDNR de la UE establece obligaciones o instrucciones específicas sobre cómo los Estados miembros de la UE deben recopilar los datos sobre la titularidad real. Esta laguna legislativa, sumado a la falta de recopilación de datos relativos a la propiedad de buques extranjeros por parte de individuos y empresas de los Estados miembros, perpetúa la posibilidad de que las entidades de la UE se puedan lucrar de las actividades de pesca ilegal y que los responsables queden impunes.

Según los datos disponibles, la Coalición de la UE contra la Pesca INDNR ha llegado a la conclusión de que ningún Estado miembro tiene una visión integral de cuántos buques de pabellón extranjeros pueden ser propiedad de sus nacionales. La falta de datos dificultó la identificación de los ciudadanos de la UE que podrían estar involucrados en actividades con un elevado riesgo de pesca INDNR a nivel mundial, así como el cumplimiento del apartado 10 del artículo 39 y el apartado 10 del artículo 38 del Reglamento INDNR.

Cabe destacar que la mayoría de los países miembros de la UE no han avanzado adecuadamente en la aplicación y observancia de los marcos y mecanismos internacionales que facilitan el intercambio de datos sobre la titularidad real. Según un análisis realizado por la Coalición de la UE contra la pesca INDNR en 2022, ningún Estado miembro de la UE ⁴² había proporcionado información sobre la titularidad real en el Registro mundial de buques de pesca, transporte refrigerado y suministro (Registro mundial) de la Organización para la Agricultura y la Alimentación (FAO) en el momento en que se publicó ⁴³. El Registro Mundial es una iniciativa mundial para desalentar y eliminar las actividades de pesca INDNR utilizando los instrumentos legales disponibles, como el Acuerdo sobre las medidas del Estado rector del puerto (AMERP) ⁴⁴.

De manera similar, aunque la Comisión del Atún del Océano Índico (CAOI) estableció en 2019 que las Partes Contratantes deben presentar informes detallados sobre los titulares reales de los barcos autorizados a faenar en la zona gestionada por

la convención ⁴⁵, no todos los Estados miembros de la UE han cumplido con esta obligación en su totalidad. España fue el único país que declaró haber cumplido al 100 % con este requisito durante el periodo 2021-2023, mientras que Lituania solo lo hizo una vez en 2021, según los informes pertinentes de la CAOI y la información disponible sobre la titularidad real. Francia, Italia, Portugal y los Países Bajos aún no han proporcionado información sobre la titularidad real⁴⁶. Además, Francia declaró en 2022 que “no disponía” de datos sobre la titularidad real del 35% de sus buques que faenan en la zona CAOI, mientras que Portugal e Italia tenían información del 20% y del 1% respectivamente⁴⁷. En el informe más reciente del Comité de Cumplimiento de 2023, la UE ha obtenido una tasa general de del 47% en cuanto a la exhaustividad de los datos aportados sobre titularidad real, presuntamente debido al cumplimiento de España⁴⁸.

Para abordar el problema de la identificación de sus nacionales, los Estados miembros deberían imponer requisitos obligatorios para que las personas físicas y jurídicas informen sobre sus vínculos de propiedad en buques con pabellón extranjero, incluso como titulares reales. Esta información debería centralizarse en registros nacionales públicos que faciliten la identificación de los vínculos entre los nacionales y el nombre y el identificador único del buque (IUB) en las que tienen intereses jurídicos, derechos de usufructo o intereses financieros. Los registros de titularidad real establecidos en el artículo 30 de la Cuarta Directiva de lucha contra el blanqueo de capitales⁴⁹ podrían servir de modelo para dicho registro. Las autoridades pesqueras y de transparencia financiera de los Estados miembros deberían colaborar estrechamente para diseñar un sistema de notificación y un registro nacional donde centralizar esta información. Además, deberían sacar lecciones de las mejores prácticas internacionales, incluido el sistema taiwanés para la regulación de las operaciones e inversiones en buques de pesca con bandera extranjera.

Finalmente, la responsabilidad principal de la Comisión Europea es velar por que los Estados miembros cumplan con los Tratados de la UE y actúen como guardianes defensores de los mismos. La Comisión Europea debe estar dispuesta a utilizar todas las herramientas a su disposición para promover la aplicación efectiva del Derecho de la UE, incluso mediante la creación de grupos de trabajo específicos y, cuando proceda, iniciar procedimientos de infracción cuando un Estado miembro lo incumple reiteradamente.



Cuadro 4: Requisitos en vigor para los titulares reales en España.

La Ley española 33/2014, que transpone el Reglamento INDNR y el Reglamento de Control de la Pesca de la UE a la legislación española, establece un marco sólido para combatir la pesca INDNR, incluidas medidas dirigidas a los titulares reales.

El artículo 40 bis de esta ley establece que se adopten las medidas necesarias para disuadir a los nacionales españoles de realizar operaciones de pesca INDNR o facilitar su realización por buques abanderados en terceros países, incluidas medidas para identificar a los titulares reales y comprobar las actividades de buques de terceros países.

Esta ley ha sido determinante para identificar y enjuiciar dos casos de empresas dedicadas a la pesca ilegal: las operaciones Sparrow I y Sparrow II. La Operación Sparrow I reveló la existencia de vínculos entre nueve empresas españolas y cuatro buques de pesca abanderados en terceros países que están incluidos en las listas INDNR (los buques Kunlun, Yongding, Songhua y Tiantai). En la Operación Sparrow II se enjuició a ciudadanos y empresas por ocultar la propiedad, gestión y explotación de buques también incluidos en listas INDNR (buques Viking y Thunder). A los operadores españoles que se lucraban de las actividades de dichos buques de terceros países se les aplicaron multas ejemplares por un importe total de casi 25 millones de euros, lo que constituye la mayor multa jamás impuesta por pesca ilegal. Es importante destacar que los poderes excepcionales de investigación concedidos por el artículo 95 de la ley española permitieron a las autoridades llevar a cabo investigaciones, inspecciones de locales de negocios y otros establecimientos donde se desarrollan actividades relacionadas con la pesca ilegal, así como inspecciones de los registros de las empresas. La capacitación adecuada de los jueces españoles y su experiencia en casos relacionados con estructuras corporativas complejas, la cooperación con terceros países y la capacidad administrativa para desenmascarar a los titulares reales fueron factores clave para tener un enjuiciamiento exitoso.

No obstante, es importante señalar que las facultades de investigación y sanción a los titulares reales solo se aplica a los buques que figuren en la lista INDNR de una OROP. Estas listas sin embargo solo representan una pequeña parte de los barcos que operan ilegalmente.

Por otro lado, el Real Decreto 1134/2002 establece que los titulados españoles que decidan ejercer sus atribuciones de mando en buques de un tercer país deben completar un formulario en línea para proporcionar información detallada sobre sus funciones a la Secretaría General de Pesca. Deben facilitar el nombre, la matrícula y la bandera del barco. Este mecanismo garantiza la supervisión y el conocimiento del gobierno de las actividades realizadas por sus ciudadanos a bordo de buques con bandera extranjera y permite a las autoridades actuar rápidamente cuando se descubren actividades ilegales. Además, España ha creado un departamento específico para analizar, procesar y administrar los datos relacionados con la posible participación de los ciudadanos españoles en actividades de pesca INDNR. Estos datos incluyen, entre otros, información general, alertas e informes.

A pesar de estos esfuerzos encomiables, en la actualidad, España carece de una legislación explícita que imponga la recopilación y la divulgación de información relativa a la titularidad real de los buques, especialmente en lo que respecta a los buques de terceros países. La aprobación actual de una nueva ley española que moderniza el control de la pesca y combate la pesca ilegal brinda una oportunidad única para mejorar la recopilación de datos sobre la titularidad real y la transparencia. Además, se podría establecer un requisito de notificación similar al aplicable a los tripulantes para las inversiones españolas en buques de terceros países.

3. Mejores prácticas fuera de la UE: el sistema de Taiwan para regular sus inversiones y operaciones en barcos de pesca con bandera extranjera

Aunque la UE está a la vanguardia de la lucha contra la pesca INDNR y exige responsabilidades a sus nacionales que participen en este comercio atroz, los veintisiete también deberían intercambiar información y aprender de otras iniciativas existentes en el mundo, como el modelo

Taiwanés contra la pesca INDNR.

Taiwán es consciente de la importancia de controlar la explotación y las inversiones de sus ciudadanos en buques de pesca extranjeros. Su sistema tiene el objetivo de garantizar que las empresas y las personas participen en prácticas de pesca legales y responsables más allá de sus aguas jurisdiccionales..

- **Concesión de licencias y matriculación:** Los ciudadanos taiwaneses que pretendan explotar o invertir en buques pesqueros de bandera extranjera deben tener una autorización antes de comenzar cualquier operación. Deben obtener las licencias requeridas y registrarse ante las autoridades competentes para realizar sus actividades. Es

importante señalar que el enfoque de Taiwán es diferente al de la UE, donde los ciudadanos y empresas pueden invertir en buques extranjeros y posteriormente declarar dichos intereses. La ley taiwanesa por el contrario obliga al registro previo antes de poder realizar cualquier inversión. Se requiere esta autorización para cualquier inversión que supere el 50% de la propiedad de un buque pesquero de pabellón extranjero o para cualquier inversión que supere ciertos límites de capital (según el tipo de buque)⁵⁰.

- **Denegación de la autorización:** El sistema de Taiwán tiene en cuenta situaciones específicas en las que las inversiones no están permitidas y las licencias ya emitidas pueden ser revocadas. Estas situaciones pueden incluir, entre otras, la falta de control del Estado del pabellón sobre sus barcos pesqueros; la inclusión del Estado del pabellón en la “lista de países no cooperantes” o la asignación de una carta de identificación por parte de otros países; la falta de afiliación a la OROP que regula las especies de peces y la zona de pesca del buque; o la inclusión del Estado del pabellón en la lista INDNR de organizaciones internacionales⁵¹.

El Ministerio de Agricultura de Taiwan ha creado un registro público de buques pesqueros de bandera extranjera que se actualiza periódicamente.

El sistema también incluye disposiciones sólidas en el ámbito de los derechos humanos, como la denegación de inversiones y explotaciones si los nacionales o el buque están involucrados en trabajos forzados o trata de personas⁵². Los armadores de buques taiwaneses deben velar por que las condiciones de vida y trabajo de la tripulación cumplan con los estándares establecidos para las flotas pesqueras de gran altura con bandera de Taiwán⁵³.

- **Sanciones:** Las actividades ilegales enumeradas en el artículo 8 de la Ley por la que se regulan las inversiones en las operaciones de buques de pesca de bandera extranjera o la participación o la obtención de lucro de actividades pesqueras en aguas fuera de las jurisdicciones nacionales, sin la autorización correspondiente, pueden resultar en multas que van desde los 30 (aproximadamente 0,88 EUR) hasta 2.000.000 (aproximadamente 58.000 EUR) de nuevos dólares taiwaneses, dependiendo del tamaño del buque⁵⁴.
- **Notificación:** Además, los operadores autorizados deben notificar a la autoridad competente cualquier cambio en los detalles del buque, la información de los inversores o el método de pesca⁵⁵.

Por lo demás, el público taiwanés tiene acceso a la mayor parte de la información sobre la titularidad real. El Ministerio de Agricultura ha creado un registro público de buques pesqueros de bandera extranjera que se actualiza periódicamente, aunque no existe una disposición legal específica que obligue a la publicación directa de la información sobre la titularidad real. El registro incluye información detallada sobre buques que son propiedad o controlados por inversores y operadores taiwaneses, incluidos los detalles del buque, los tipos de artes y los nombres de los nacionales involucrados⁵⁶. Al 1 de agosto de 2023, había 224 buques pesqueros de bandera extranjera con participación de inversores y operadores taiwaneses autorizados por el Ministerio.

El sistema taiwanés podría mejorarse reduciendo el umbral actual de titularidad efectiva del 50%, que se basa en su legislación nacional en materia societaria. En comparación, las leyes de la UE para combatir el blanqueo de capitales son más rigurosas, ya que se entiende como titular real a todo aquel que disponga de al menos un 25% del capital o de los derechos de voto⁵⁷. El público podría acceder también a información adicional como su nacionalidad. Además, para asegurar el cumplimiento, se deben mejorar los mecanismos de cumplimiento, como las inspecciones regulares y los sistemas de seguimiento de barcos (VMS por su sigla en inglés).



4. Conclusiones y recomendaciones

Es esencial que los Estados miembros y la Comisión Europea trabajen conjuntamente tanto dentro de la UE como con terceros países para identificar de manera efectiva a los nacionales de la UE que se lucran de las actividades de pesca INDNR, aplicar de manera proactiva el Reglamento INDNR, incluidas las nuevas obligaciones derivadas de la revisión del régimen de control de la pesca de la UE, y velar por una mayor transparencia de la titularidad real de las actividades de pesca INDNR. Es necesario que la Comisión Europea y los Estados miembros trabajen juntos para evitar que los beneficios de las actividades de pesca INDNR realizadas por buques extranjeros ingresen a la UE, aplicando las recomendaciones siguientes para fortalecer la transparencia, la responsabilidad y las prácticas de pesca responsables tanto dentro como fuera de la UE.

Recomendaciones para que los Estados miembros de la UE mejoren la transparencia de la titularidad real a nivel nacional:

- Introducir nuevos requisitos legales para que los nacionales notifiquen cualquier relación jurídica, derecho de usufructo o interés financiero en los buques de pesca abanderados en terceros países, indicando los nombres y IUB (por ejemplo, el número de la Organización Marítima Internacional), de los buques afectados, así como detalles de las entidades y estructuras a través de las cuales gestion dichos intereses. El sistema de notificación debe desarrollarse en colaboración con las autoridades responsables de la transparencia financiera y podría basarse en declaraciones de impuestos sobre la renta, como en Estonia, o en un proceso de autorización previa antes de la aprobación de nuevas inversiones, como en Taiwán.
- Crear registros públicos nacionales con información sobre las personas físicas y jurídicas con intereses en buques de bandera extranjera (incluido el nombre y el IUB de los buques pertinentes), adaptando, si fuera necesario, el modelo de registros de titularidad real establecido conforme a la Cuarta Directiva de la UE de lucha contra el blanqueo de capitales.
- Adoptar un enfoque proactivo para continuar investigando los vínculos de propiedad de los nacionales en buques de pabellón extranjeros y las actividades de los buques relacionados, dando prioridad a:
 - Buques que supuestamente practican la pesca INDNR, tanto si están incluidos oficialmente en una lista de buques INDNR como si no.
 - Buques con pabellón de países amonestados con tarjetas rojas y amarillas según el régimen de tarjetas INDNR de la UE.
- Capacitar a los funcionarios judiciales y a los encargados de hacer cumplir la ley sobre los aspectos técnicos de los casos que involucran a ciudadanos con intereses extranjeros.
- Desarrollar iniciativas oficiales de cooperación con terceros países para identificar a los infractores nacionales.

Recomendaciones para que la Comisión Europea mejore la transparencia de la titularidad real en la UE:

- Establecer un grupo de trabajo específico para mejorar la colaboración con los Estados miembros en la aplicación del artículo 39 y del apartado 1 del artículo 40 del Reglamento INDNR y brindar orientación sobre la puesta en práctica de las nuevas obligaciones derivadas del apartado 10 del artículo 38 después de la revisión del régimen de control de la pesca de la UE:
 - Facilitar el intercambio de conocimientos y experiencias para garantizar un enfoque armonizado.
 - En colaboración con las autoridades competentes en materia de transparencia financiera, se debe crear un plan con unos plazos claramente definidos para recopilar información sobre la titularidad real de los barcos de pesca con pabellón extranjero. Este plan debe promover la coherencia y transparencia en la recopilación y divulgación de datos sobre la titularidad real. Además, debe incluir mecanismos efectivos de seguimiento y notificación para supervisar de cerca los avances.
 - Compartir información con los Estados miembros sobre los barcos y países que participan en actividades con un elevado riesgo de pesca INDNR para facilitar la comprobación proactiva de los posibles vínculos de los nacionales con los buques de terceros países.
- Iniciar procedimientos de infracción contra los Estados miembros que incumplen reiteradamente la obligación de impedir que sus nacionales se lucran de la pesca INDNR y de la explotación de buques abanderados en países amonestados con tarjeta roja.

Recomendaciones para que los Estados miembros de la UE y la Comisión Europea mejoren la transparencia de la titularidad real a nivel mundial:

- Colaborar y contribuir al Registro Mundial de Buques Pesqueros de la FAO:
 - Introducir la información sobre la titularidad real en los campos pertinentes del Registro Mundial de Buques Pesqueros de la FAO. Los Estados miembros serán los encargados de ingresar estos datos o permitirán que la Comisión Europea lo haga en su nombre.

- o Promover la obligatoriedad de que todos los países completen los campos de titularidad real en el Registro Mundial.
- Cumplir de manera estricta con los requisitos vigentes en materia de transparencia de la titularidad real, en caso de existir, y promover estas medidas en foros internacionales como una herramienta clave para combatir la pesca INDNR:
 - o Velar por la observancia efectiva de los requisitos vigentes en materia de titularidad real de las OROP, como los registrados en la lista de buques autorizados de la CAOI. Solicitar que el proceso de autorización

de pesca de todas las OROP incluya información obligatoria sobre la titularidad real.

- o Promover la transparencia en materia de titularidad real a través de otros foros, como la FAO, la Alianza de Acción contra la Pesca INDNR, entre otros.
- Respaldar y apoyar activamente las recomendaciones y las iniciativas de la sociedad civil para hacer frente a la pesca INDNR, como la Carta Mundial para la Transparencia de la Pesca, que sirve como marco para ejecutar reformas en materia de políticas de transparencia pesquera⁵⁸.

Referencias

- DG MARE, Comisión Europea (2022). Study on the legislative frameworks and enforcement systems of Member States regarding obligations and sanctions to nationals for infringements to the rules arising from the IUU Regulation. Disponible en <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/dc2bb4e5-031d-11ed-acce-01aa75ed71a1/language-en>
- Royal United Services Institute (RUSI), Cathy Haenlein (2017), Below the Surface: How Illegal, Unreported and Unregulated Fishing Threatens our Security. Disponible en https://static.rusi.org/201707_rusi_below_the_surface_haenlein.pdf.
- Compromiso de la Alianza de acción contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Disponible en <https://www.gov.uk/government/publications/illegal-unreported-and-unregulated-fishing-action-alliance-pledge/compromiso-de-la-alianza-de-accion-para-la-pesca-ilegal-no-declarada-y-no-reglamentada>
- Jessica H. Ford, Chris Wold, Duncan Currie, Chris Wilcox (2022). Incentivising change to beneficial ownership and open registers—Holding flag states responsible for their fleets and costs of illegal fishing. Disponible en <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/faf.12677>. Consultado el 14/06/2023.
- Pew (2023). Better Tracking of Vessel Ownership Needed to Fight Illegal Fishing. Disponible en <https://www.pewtrusts.org/en/research-and-analysis/articles/2021/09/20/better-tracking-of-vessel-ownership-needed-to-fight-illegal-fishing>.
- C4ADS (2019). Strings Attached: Exploring the Onshore Networks Behind Illegal, Unreported & Unregulated Fishing. Disponible en <https://c4ads.org/wp-content/uploads/2019/08/StringsAttached-Report.pdf>.
- Coalición por la Transparencia. Financiera, Global Financial Integrity, Fundación Ses, Red de Justicia Fiscal en África. Fishy networks: Uncovering the companies and individuals behind illegal fishing. Disponible en <https://financialtransparency.org/reports/fishy-networks-uncovering-companies-individuals-behind-illegal-fishing-globally/>.
- Trygg Mat Tracking & C4ADS (2020). Spotlight on the exploitation of company structures by illegal fishing operators. Disponible en <https://www.tm-tracking.org/post/illegal-fishing-operators-exploit-company-structures-to-cover-up-illegal-operations>.
- Coalición de la UE contra la Pesca INDNR (2022). Analysis of the EU fishing fleet's implementation of the SMEFF Regulation: Reflagging behaviours. Disponible en <https://www.iuuwatch.eu/wp-content/uploads/2022/05/IUU-Coalition-Reflagging-Study-EN.pdf>.
- G.S. Egiyan (1990) 'Flag of convenience' or 'open registration' of ships, Marine Policy, Volume 14, Issue 2, Pages 106-111, ISSN 0308-597X. Disponible en <https://www.sciencedirect.com/science/Article/pii/S0308597X90900959>. Consultado el 30/10/2023. <https://www.sciencedirect.com/science/Article/pii/S0308597X90900959>.
- Servicio Europeo de Investigación Parlamentaria (2023). Addressing ship reflagging to avoid sanctions." Disponible en [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2023/745686/EPRS_ATAG\(2023\)745686_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2023/745686/EPRS_ATAG(2023)745686_EN.pdf).
- Reglamento del Consejo (CE) nº 1005/2008 de 29 de septiembre de 2008 por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, se modifican los Reglamentos (CEE) nº 2847/93, (CE) nº 1936/2001 y (CE) nº 601/2004, y se derogan los Reglamentos (CE) nº 1093/94 y (CE) nº 1447/1999. Disponible en <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2008/1005/oj?locale=es>.
- Ibid. Apartado 1 del artículo 39.
- El régimen de "tarjetas" de la UE es el mecanismo de cooperación y diálogo permanente de la UE con terceros países. Este mecanismo establece que cualquier país que no participe en la lucha contra la pesca INDNR puede recibir un apercibimiento formal conocida como "tarjeta amarilla" y corre el riesgo de ser identificado como país no cooperante por la UE. La UE y el país apercibido con la tarjeta amarilla se comprometen formalmente a abordar las deficiencias identificadas como resultado de este apercibimiento con la ayuda de la UE. Si el tercer país no toma las medidas adecuadas para mejorar su desempeño, corre el riesgo de ser amonestado como país no cooperante (también conocido como "tarjeta roja") de acuerdo con el Reglamento INDNR de la UE. Esto implica, entre otras cosas, que el pescado capturado por los buques matriculados en el país amonestado no puede exportarse a la UE.
- Reglamento del Consejo (CE) nº 1005/2008, apartado 10 del artículo 38 del texto consolidado del 9 de enero de 2024. Disponible en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A02008R1005-20240109>.
- DG MARE, Comisión Europea (2022). Study on the legislative frameworks and enforcement systems of Member States regarding obligations and sanctions to nationals for infringements to the rules arising from the IUU Regulation. Disponible en <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/dc2bb4e5-031d-11ed-acce-01aa75ed71a1/language-en>.
- TMT, 27 de marzo de 2023, Case studies ultimate beneficial ownership. Disponible en <https://www.tm-tracking.org/post/ultimate-beneficial-ownership>.
- Oceana, 13 de octubre de 2022, Problematic EU ownership of fishing vessels in countries that fail to tackle illegal fishing. Disponible en <https://europe.oceana.org/reports/problematic-eu-ownership-of-fishing-vessels-in-countries-that-fail-to-tackle-illegal-fishing/>.
- Agencia de noticias AP, 27 de julio de 2022. Cameroon becomes a go-to country for foreign fishing vessels. Disponible en <https://apnews.com/Article/abridged-content-f93d41e26051caa25ff8356cc94c4618>.
- Reglamento 2023/2842, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1224/2009 del Consejo, y se modifican los Reglamentos (CE) nº 1967/2006 y (CE) nº 1005/2008 del Consejo en lo que respecta al control de la pesca.
- Ibid. Letra a) del apartado 10 del artículo 4 del nuevo régimen de control de la pesca, por el que se modifica el apartado 10 del artículo 38 del Reglamento INDNR: "se prohibirán la propiedad incluida la propiedad en concepto de titular real, [...], la explotación o la gestión por operadores de la Unión de buques pesqueros que enarbolan el pabellón de dichos países. Los armadores de la Unión, incluidos los titulares reales, de los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de dichos países solicitarán la salida de tales buques del registro de dichos países en un plazo de dos meses a partir de la publicación de la lista de terceros países no cooperantes de conformidad con el artículo 33 del presente Reglamento".
- Agencia de noticias AP (2022). Cameroon becomes a go-to country for foreign fishing vessels. Disponible en <https://apnews.com/Article/abridged-content-f93d41e26051caa25ff8356cc94c4618>.
- Comisión Europea. (2023). Comunicado de prensa – "Lucha contra la pesca ilegal: La Comisión identifica a Camerún como país no cooperante". Disponible en https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_22_7890.
- Esta información se basa en un análisis realizado en febrero de 2023 por Oceana utilizando la plataforma Lloyd's List Intelligence SeaSearcher. (<https://www.lloydslistintelligence.com/>). Cabe destacar que la información contenida en la Lloyd's List a veces está desactualizada. Estos datos se incluyeron en un análisis anterior de Oceana titulado "Problematic EU ownership of fishing vessels in countries that fail to tackle illegal fishing", publicado en 2022 y disponible en <https://europe.oceana.org/wp-content/uploads/sites/26/2022/10/FACTSHEET-Flags-of-convenience-6-pags-web.pdf>.

- 25 Letra a) del apartado 10 del artículo 4 del nuevo régimen de control de pesca, por la que se modifica el apartado 10 del artículo 38 del Reglamento INDNR.
- 26 Agencia de noticias A (2022). Cameroon becomes a go-to country for foreign fishing vessels. Disponible en <https://apnews.com/Article/abridged-content-f93d41e26051caa25ff8356cc94c4618>.
- 27 La lista de banderas de conveniencia de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF por sus siglas en inglés), disponible en <https://www.itfseafarers.org/es/focs/banderas-de-bdc>.
- 28 Desde el 7 de julio de 2023, Camerún ha sido incluida en la "lista negra" del MdE de París como una bandera de escaso cumplimiento y muy alto riesgo. Disponible en <https://parismou.org/Statistics%26Current-Lists/white-grey-and-black-list>. Consultado el 8 de marzo de 2024.
- 29 DECISIÓN DE LA COMISIÓN de 17 de febrero de 2021, por la que se cursa una notificación a la República de Camerún sobre la posibilidad de ser considerada tercer país no cooperante en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Considerando (22).
- 30 Comisión Europea. (2023). Comunicado de prensa – "Lucha contra la pesca ilegal: La Comisión identifica a Camerún como país no cooperante". Disponible en https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_22_7890.
- 31 Austria, Alemania, Estonia, España, Italia, Malta y Polonia.
- 32 DG MARE, Comisión Europea (2022). Study on the legislative frameworks and enforcement systems of Member States regarding obligations and sanctions to nationals for infringements to the rules arising from the IUU Regulation. Disponible en <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/dc2bb4e5-031d-11ed-acce-01aa75ed71a1/language-en>.
- 33 Austria, Bulgaria, Chipre, Estonia, España, Hungría, Lituania, Letonia, Malta, Polonia, Portugal.
- 34 DG MARE, Comisión Europea (2022). Study on the legislative frameworks and enforcement systems of Member States regarding obligations and sanctions to nationals for infringements to the rules arising from the IUU Regulation. Disponible en <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/dc2bb4e5-031d-11ed-acce-01aa75ed71a1/language-en>.
- 35 § 45, 44, Ley del Impuesto sobre la Renta de Letonia.
- 36 DG MARE, Comisión Europea (2022). Study on the legislative frameworks and enforcement systems of Member States regarding obligations and sanctions to nationals for infringements to the rules arising from the IUU Regulation. Disponible en <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/dc2bb4e5-031d-11ed-acce-01aa75ed71a1/language-en>.
- 37 Párrafo 1 de la sección 14 de la Ley de Pesca de Letonia, disponible en <https://faolex.fao.org/docs/pdf/lat037831.pdf>.
- 38 Ibid.
- 39 Ibid.
- 40 DG MARE, Comisión Europea (2022). Study on the legislative frameworks and enforcement systems of Member States regarding obligations and sanctions to nationals for infringements to the rules arising from the IUU Regulation. Disponible en <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/dc2bb4e5-031d-11ed-acce-01aa75ed71a1/language-en>.
- 41 C4ADS (2023). Sea Shells: Developing Beneficial Ownership Transparency in the Fishing Industry. Disponible en <https://c4ads.org/wp-content/uploads/2023/03/SeaShells-C4ADSBrief.pdf>.
- 42 Debido al funcionamiento inadecuado de la herramienta de búsqueda avanzada del titular real del Registro Mundial cuando se estaba realizando el análisis, es decir, el 5 de enero de 2022, los datos relativos al nombre del titular real se determinaron mediante un proceso de muestreo aleatorio de 20 buques por Estado miembro.
- 43 Coalición de la UE contra la Pesca INDNR (Julio 2022). The FAO Global Record of Fishing Vessels: A tool for the EU to champion fisheries transparency globally. Disponible en <https://www.iuuwatch.eu/wp-content/uploads/2022/07/EU-IUU-Coalition-Global-Record-of-Fishing-Vessels-%E2%80%93-EN-%E2%80%93-DIGITAL.pdf>.
- 44 FAO. Registro mundial de buques de pesca, transporte refrigerado y suministro. Disponible en <https://www.fao.org/global-record/background/about/en/>.
- 45 Resolución 19/04 relativa al registro de buques autorizados por la CAOI para faenar en el ámbito de competencia de la CAOI. Disponible en https://iotc.org/sites/default/files/documents/compliance/cmm/iotc_cmm_1904.pdf.
- 46 Estos son, entre otros, el informe de la CAOI denominado 'Analysis of beneficial owners' information of authorised vessels' (IOTC-2022-WPICMM05-11) del 31 de enero de 2022, el informe 'Summary Report on the Level of Compliance' del Comité de Cumplimiento de 2021-2023 (IOTC-2021-CoC18-03_Rev3 [E], IOTC-2022-CoC19-03 [E] y IOTC-2023-CoC20-03) y el registro de buques en línea de la CAOI (E-RAV).
- 47 El informe de la CAOI denominado 'Analysis of beneficial owners' information of authorised vessels' (IOTC-2022-WPICMM05-11) publicado el 31 de enero de 2022.
- 48 Ibid.
- 49 Directiva (UE) 2015/849, relativa a la prevención de la utilización del sistema financiero para el blanqueo de capitales o la financiación del terrorismo.
- 50 Artículo 4, Ley de Taiwán por la que se regula las inversiones en las operaciones de buques de pesca de bandera extranjera. Disponible en <https://law.moj.gov.tw/ENG/LawClass/LawAll.aspx?pcode=M0050037>.
- 51 Ibid.
- 52 Ibid. Artículo 2.
- 53 Ibid. Artículo 3.
- 54 Ibid. Artículo 11.
- 55 Ibid. Artículo 8.
- 56 Disponible en <https://www.fao.gov.tw/list.php?theme=LOCLBTCOA&subtheme=&page=1>.
- 57 Directiva 2015/849 modificada por la Directiva 2018/843 relativa a la prevención de la utilización del sistema financiero para el blanqueo de capitales o la financiación del terrorismo.
- 58 Coalición para la Transparencia de la Pesca, Carta Mundial para la Transparencia de la Pesca disponible en <https://fisheriestransparency.net/wp-content/uploads/2023/11/ONEPAGERA54-18.pdf>.



© Michèle Dépraz | WWF

Environmental Justice Foundation (EJF), Oceana, The Pew Charitable Trusts y WWF, miembros de la EU IUU Fishing Coalition, han trabajado juntos desde 2014 para promover el liderazgo de la UE en la mejora de la transparencia y la gobernanza de la pesca mundial para poner fin a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR).

Contactos:

Amélie Giardini | Environmental Justice Foundation
Tel: +44 (0) 207 239 3310 | amelie.giardini@ejfoundation.org

Ignacio Fresco Vanzini | Oceana
Tel: +34 669 437 268 | ifresco@oceana.org

Nikolas Evangelides | The Pew Charitable Trusts
Tel: +44 (0) 207 535 4232 | nevangelides@pewtrusts.org

Louis Lambrechts | WWF
Tel: +32 499 734 586 | llambrechts@wwf.eu

Thomas Walsh | EU IUU Fishing Coalition Coordinator
tom.walsh@ejfoundation.org

Para más información sobre la lucha contra la pesca INDNR, visite: www.iuuwatch.eu o póngase en contacto con: info@iuuwatch.eu