

# MAREA DE INJUSTICIA

Explotación y pesca ilegal en embarcaciones chinas en el suroeste del océano Índico



Protecting People and Planet



Protecting People and Planet

**La Environmental Justice Foundation (EJF) existe para proteger el mundo natural y defender nuestro derecho humano básico a un medio ambiente seguro.**

EJF trabaja a nivel internacional para informar políticas e impulsar reformas sistémicas y duraderas para proteger nuestro medio ambiente y defender los derechos humanos.

Investigamos y exponemos abusos y apoyamos a defensores ambientales, pueblos indígenas, comunidades y periodistas independientes en la primera línea de la injusticia ambiental.

Nuestras campañas tienen como objetivo asegurar futuros pacíficos, equitativos y sostenibles.

EJF está comprometida a combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), así como los abusos de derechos humanos asociados en el sector pesquero.

Nuestro equipo de investigadores, cineastas y activistas trabajan con socios locales y defensores del medio ambiente en todo el mundo.

Nuestro trabajo para garantizar la justicia ambiental tiene como objetivo proteger nuestro clima global, océanos, bosques y vida silvestre y defender los derechos humanos básicos.

Fundación registrada no. 1088128

[info@ejfoundation.org](mailto:info@ejfoundation.org)  
[ejfoundation.org](http://ejfoundation.org)

Fecha de publicación: abril de 2024

Portada © EJF. La imagen de portada ha sido editada para eliminar los identificadores de embarcaciones.

Impreso en papel 100% reciclado.



## Resumen ejecutivo

© EJF

La flota de altura china es, de lejos, la mayor del mundo, tanto en número de buques pesqueros como en volumen de capturas, que faena en los principales caladeros del planeta.

Esta flota se asocia cada vez más a una serie de comportamientos ilegales, no sostenibles y abusivos hacia los ecosistemas marinos y las tripulaciones. Dichos comportamientos, sumados al tamaño de la flota china, suponen una grave amenaza para la sostenibilidad de la pesca mundial y el bienestar de los pescadores y los millones de personas cuya subsistencia depende de los océanos, y socavan la buena gobernanza, las legislaciones nacionales y la normativa internacional en materia de pesca.

El presente informe esboza un mapa de la presencia y las actividades de la flota de altura china en el Océano Índico Sudoccidental, una región conocida por su paisaje marino rico en biodiversidad, que constituye el sustento para las comunidades costeras de la zona. China mantiene desde hace tiempo vínculos económicos y políticos cada vez más estrechos con la región, y ha destacado la economía azul del Océano Índico Sudoccidental como una zona clave de inversión y asociación. A la luz de los riesgos asociados a la presencia de la flota de altura china –que hoy en día se conocen mejor– es necesario examinar dichas inversiones para garantizar que la economía azul del Océano Índico Sudoccidental sea legal, sostenible y equitativa.

El presente informe se basa en fuentes de datos primarios y secundarios. Los datos primarios incluyen entrevistas con pescadores indonesios, filipinos y mozambiqueños que han trabajado a bordo de buques de altura chinos en el Océano Índico Sudoccidental. Como complemento, se ha consultado una amplia gama de fuentes secundarias para elaborar un cuadro detallado tanto de la presencia de la flota en la región como de su comportamiento en el contexto más amplio de las inversiones y la influencia política de China en tierra firme.

Las conclusiones del informe muestran que, si bien se habla de desarrollo sostenible y beneficios colectivos de la economía azul, la realidad a bordo de muchos buques de la flota china está en contradicción directa con los objetivos declarados. El informe señala también que en la flota de altura china en el Océano Índico Sudoccidental son habituales la pesca ilegal y los abusos en materia de derechos humanos, con prácticas como el cercenamiento de las aletas de tiburón, la captura deliberada o lesiones de megafauna marina vulnerable y los miembros de la tripulación sufren con frecuencia violencia física, unas condiciones de trabajo y de vida abusivas, intimidación y amenazas.

## Principales conclusiones:

- El presente informe se basa en un análisis minucioso realizado por la EJF de la flota de altura china que ha puesto de manifiesto la abundancia de ilegalidades y abusos a escala regional y mundial. Se formulan una serie de recomendaciones a las autoridades competentes, en particular, a la Comisión del Atún para el Océano Índico (CAOI), los principales Estados de mercado a los que se ha asociado el marisco con alto riesgo de ser capturado de forma ilegal o mediante trabajo forzado y los Estados ribereños del Océano Índico Sudoccidental. La clave de estas recomendaciones es la necesidad de adoptar medidas de transparencia en todas las estructuras de gestión y las normativas pesqueras a fin de descubrir las prácticas de los operadores ilegales y mitigar el impacto de sus actividades nocivas tanto para las personas como para el planeta.
- China ha realizado importantes inversiones en la economía azul del Océano Índico Sudoccidental, en particular una serie de puertos e infraestructuras pesqueras, y ha destacado esta zona como un área clave de crecimiento y asociación con los Estados ribereños de la región. Los términos de estas inversiones suelen ser opacos y, en líneas generales, se han planteado dudas sobre su sostenibilidad medioambiental y su impacto en las comunidades costeras.
- China ha presentado estas inversiones como beneficiosas para ambas partes, utilizando a menudo los medios de comunicación locales para enmarcar su participación en la región como una contribución al desarrollo sostenible. Sin embargo, los resultados del presente informe sugieren que los beneficios de la inversión china rara vez, o prácticamente nunca, son aprovechados por las comunidades costeras, cuyos medios de subsistencia se suelen ver socavados de forma directa e indirecta como resultado de la naturaleza ilegal e insostenible de las operaciones de la flota de altura china.
- Se estima que un total de 138 buques de altura chinos fueron autorizados para faenar en el Océano Índico Sudoccidental en 2023. 95 de ellos son palangreros de atún y especies afines, 4 son cargueros frigoríficos que apoyan a la flota palangrera y 39 son buques no atuneros, predominantemente arrastreros, que pescan diversas especies en las aguas costeras.
- Los buques chinos estuvieron vinculados a 86 casos únicos (en relación con 177 infracciones presuntas o confirmadas) de pesca INDNR o abusos de los derechos humanos en la región del Océano Índico Sudoccidental entre 2017 y 2023. La mitad de estos casos se referían a buques de propiedad o bajo el control de empresas estatales o empresas en las que el gobierno chino tiene intereses parciales.
- De los 95 palangreros que actualmente se cree que están autorizados a pescar atún en el Océano Índico Sudoccidental, el 47% está vinculado a casos de pesca INDNR y/o abusos de los derechos humanos. En el caso de los 39 buques de pesca no atunera que se cree que están autorizados actualmente en el Océano Índico Sudoccidental, la cifra asciende al 26%.
- La EJF entrevistó a 44 pescadores que habían trabajado a bordo de la flota atunera china en el Océano Índico Sudoccidental: todos ellos habían experimentado o presenciado algún tipo de pesca INDNR y/o abusos contra los derechos humanos. De los entrevistados, el 80% denunció el cercenamiento de las aletas de tiburón, el 59% la captura deliberada y/o lesiones de megafauna marina vulnerable, el 100% condiciones de trabajo y de vida abusivas, el 96% horas extraordinarias excesivas y el 55% violencia física.
- Entre 2017 y 2023, los entrevistados informaron de cuatro muertes ocurridas a bordo de palangreros atuneros chinos, incluido un presunto suicidio de un miembro de la tripulación que, al parecer, se tiró por la borda.
- La EJF entrevistó también a 16 pescadores que trabajaron en arrastreros de propiedad china en Mozambique. De los entrevistados, el 56% denunció pesca ilegal en zonas prohibidas, el 50% captura deliberada y/o lesión de megafauna marina vulnerable, el 25% uso de artes de pesca ilegales, el 88% intimidaciones y amenazas, el 81% malos tratos físicos y el 69% condiciones de trabajo y de vida abusivas.
- El marisco procedente de buques chinos sospechosos de pesca ilegal en el Océano Índico Sudoccidental puede entrar en mercados internacionales clave como Europa, Japón, Corea del Sur y Estados Unidos. A título ejemplo, el 73% de los buques sospechosos de pesca INDNR y/o de abusos de los derechos humanos que faenan actualmente en el Océano Índico Sudoccidental figuran en una lista de exportadores autorizados a la Unión Europea (UE).



## Conclusiones y recomendaciones

© EJF

La importancia de una economía azul próspera para los Estados ribereños del Océano Índico Sudoccidental es evidente. El océano supone un salvavidas para millones de personas de la región, entre ellas algunas de las más pobres. A medida que aumentan las inversiones, las infraestructuras y las instituciones políticas destinadas a proteger y mejorar los beneficios derivados del océano, surgen preguntas difíciles sobre cómo se obtienen estos beneficios, quién se beneficia de ellos y quién paga los costes económicos, ecológicos y sociales derivados.

Las inversiones chinas han transformado en mayor o menor medida los paisajes terrestres y marinos de todos los países del Océano Índico Sudoccidental en un contexto de profundos, complejos y a veces opacos vínculos socioeconómicos y políticos. Si bien estos vínculos han aportado algunos beneficios a la región, también han impulsado la corrupción, la ilegalidad y la acumulación de enormes deudas, creando condiciones desfavorables para la extracción sostenible de recursos, el desarrollo y el comercio.

El presente informe pretende trazar un mapa de la presencia y los comportamientos de la flota de altura china en el Océano Índico Sudoccidental, situándolo en el contexto más amplio de la inversión china en tierra firme y su implicación en la región. Se ha descubierto que, a pesar de producirse en el marco de un discurso más amplio de 'beneficio para todas las partes' y 'desarrollo sostenible' impulsado tanto por el gobierno chino como por los gobiernos locales, y del enfoque chino de 'tolerancia cero' hacia la pesca INDNR, la flota de altura china en el Océano Índico Sudoccidental muestra una alta propensión a la pesca ilegal y los abusos en materia de derechos humanos, lo que refleja los patrones observados en toda la flota a

escala mundial. Estas prácticas tienen un enorme coste para los ecosistemas marinos, que son esenciales para una economía azul próspera, y repercuten en las comunidades costeras del Océano Índico Sudoccidental y de otros lugares. Además, el estudio ha puesto de manifiesto que los miembros de la tripulación –a menudo en una situación vulnerable por la precariedad del empleo y las condiciones laborales, sumado al carácter físicamente remoto del trabajo– son engañados y sometidos a terribles maltratos mientras permanecen atrapados en el mar durante meses o incluso años.

Cualquier iniciativa de economía azul debe ser, en esencia, legal, equitativa y sostenible, pues sin esta base los gobiernos y las empresas corren el riesgo de socavar la viabilidad económica a largo plazo de la pesca y otras actividades marinas en busca de beneficios a corto plazo. Aunque la flota de altura china no es el único culpable de las actividades pesqueras no sostenibles en el Océano Índico Sudoccidental, el alto porcentaje de buques chinos asociados a actividades crueles e ilegales, unido a la presencia financiera y política de China, a menudo opaca, en la costa y en la región, indica que tanto la CAOI como los Estados ribereños, los Estados de mercado, los Estados de abanderamiento y los Estados portuarios deben prestar más atención a sus actividades. Esto debe implicar, como mínimo, la inclusión de medidas de transparencia en todos los reglamentos y marcos pesqueros pertinentes para que las partes interesadas puedan comprender mejor quién pesca, cómo, dónde y para qué. Las siguientes recomendaciones podrían servir para mitigar la pesca INDNR y los abusos de los derechos humanos no solo por parte de la flota de altura china, sino de todos los buques industriales que faenan en el Océano Índico Sudoccidental.

## Recomendaciones

### A los miembros de la CAOI:

- Reforzar el cumplimiento de los requisitos de propiedad efectiva en virtud de la Resolución 19/04 relativa al registro de buques autorizados a faenar en la zona de competencia de la CAOI.
- Modificar la Resolución 07/01 a fin de promover el cumplimiento por parte de los nacionales de las CPC a través de medidas de conservación y gestión (CMM) de las CAOI para evitar que los nacionales sigan obteniendo beneficios de la pesca INDNR o la apoyen.
- Aumentar el porcentaje de observadores requeridos en los palangreros hasta el 20% de aquí a 2025 con el fin de prevenir, frenar y detectar la pesca INDNR y los abusos asociados, y mejorar la notificación de las capturas accidentales y demás deficiencias de los datos en la pesca de la región.
- Reforzar la Resolución 23/05 por la que se establece un programa de transbordo por parte de buques pesqueros a gran escala a fin de mejorar el seguimiento, el control y la vigilancia, y reducir las oportunidades para las actividades de pesca INDNR.
- A más largo plazo, prohibir las operaciones de transbordo en el mar introduciendo, como pasos intermedios, unos niveles mínimos obligatorios cada vez mayores de capturas desembarcadas o transbordadas en los puertos para reducir la dependencia de ciertas flotas palangreras atuneras a gran escala, como la flota pesquera de altura china, de estas operaciones.
- Adoptar límites sobre el número máximo de días en el mar sin volver a puerto para los buques pesqueros. Los buques pesqueros no deberían poder operar en el mar durante más de 12 meses seguidos.
- Modificar la Resolución 17/05 relativa a la conservación de los tiburones capturados en asociación con las pesquerías gestionadas por la CAOI para garantizar la conservación efectiva y la gestión sostenible de los tiburones, y consagrar una política de “aletas naturalmente adheridas” en el marco regional de gestión de la pesca.
- Adoptar una nueva recomendación para mejorar la trazabilidad mediante un sistema de documentación electrónica de las capturas y establecer un sistema de seguimiento de buques parcialmente centralizado así como un sistema de visita e inspección en alta mar para reforzar el seguimiento, el control y la vigilancia de las pesquerías de túnidos y especies afines en el Océano Índico.
- En línea con la Resolución 23/06 relativa a la conservación de los cetáceos, revisar toda la información disponible sobre la situación de los cetáceos en la zona de competencia de la CAOI y, sobre esa base, adoptar medidas que protejan eficazmente a los mamíferos acuáticos de los efectos negativos de las interacciones con todas las pesquerías de la CAOI y los comportamientos descritos en el presente informe.
- Seguir los pasos de la CICAA y la Comisión de Pesca del Pacífico Occidental y Central y adoptar una resolución sobre normas laborales en las pesquerías de la CAOI o, como paso intermedio, una recomendación.



## A los Estados que actúan como pabellones locales de la flota de altura china:

- Exigir a todos los buques registrados, y como parte de las solicitudes de inscripción en el registro de la flota, detalles sobre los acuerdos de propiedad, incluida la identidad y nacionalidad de los propietarios efectivos, y registros sobre el destino de los beneficios de las actividades pesqueras. A menos que exista una garantía clara de que el propietario real de un buque puede ser identificado y obligado a rendir cuentas en caso necesario, el Estado deberá retirar el buque de su registro o denegar su inscripción.
- Comprobar los antecedentes de cualquier persona o empresa que constituya una nueva empresa pesquera o se haga cargo de una ya existente y asegurarse de que se notifica inmediatamente a las autoridades competentes cualquier cambio propuesto en los acuerdos de propiedad existentes.
- Cooperar e intercambiar información sobre los buques con las autoridades pesqueras y las autoridades de registro de buques del Estado del pabellón solicitante y otros Estados relevantes, incluida China, antes de que se permita la entrada de un buque en la flota. No expedir certificados de supresión a los buques que no hayan liquidado todas las multas y responsabilidades. Los Estados de abanderamiento solicitantes deberán rechazar las solicitudes de estos buques.
- Examinar con atención los buques con un historial de cambios de pabellón para luchar contra el cambio abusivo de pabellón.
- Publicar online las listas de los buques registrados bajo su pabellón y facilitar la información pertinente a través del Registro mundial de buques de pesca, transporte refrigerado y suministro de la FAO, exigiendo números OMI para todos los buques que reúnan los requisitos e identificadores nacionales únicos para los demás buques.
- Garantizar que todas las presuntas infracciones pesqueras cometidas por buques de propiedad extranjera, incluidos los de la flota de altura china que enarbolan pabellón local, sean objeto de una investigación exhaustiva y que se impongan sanciones disuasorias cuando se confirmen las violaciones, independientemente de que los casos se resuelvan judicial o extrajudicialmente. Modificar la legislación nacional cuando proceda para establecer multas mínimas proporcionales a la gravedad de la infracción y a la facturación anual del infractor, cuando se trate de una empresa.

- Ratificar y aplicar los acuerdos internacionales pertinentes que establecen normas para los buques pesqueros y las condiciones de trabajo de la tripulación, incluido el Acuerdo de Ciudad del Cabo sobre la seguridad de los buques pesqueros, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros (STCW-F), y los convenios fundamentales de la OIT y otros convenios relevantes, como el Convenio sobre el trabajo en la pesca (C188) y el Convenio sobre la eliminación de la violencia y el acoso (C190).

## A los Estados ribereños del Océano Índico Sudoccidental en los que faena la flota de altura china:

- Garantizar que todas las inversiones en infraestructuras y actividades de la economía azul sean adecuadamente transparentes y proporcionen información sobre la financiación, los actores implicados, los plazos, los impactos medioambientales y socioeconómicos y las medidas de mitigación a disposición del público.
- Asegurarse de que todas las evaluaciones de impacto se realicen de forma independiente, garantizando que los proyectos se consideren en el contexto de las múltiples e interactivas vulnerabilidades a las que se enfrentan las comunidades costeras. Dichas evaluaciones deben realizarse de forma realmente participativa, haciendo lo posible por incluir a los grupos marginados de las comunidades, como las mujeres y los ancianos.
- Garantizar que las presuntas infracciones pesqueras cometidas por buques de la flota de altura china sean objeto de una investigación exhaustiva de conformidad con la legislación y los protocolos establecidos, y que se impongan sanciones disuasorias cuando se confirmen las infracciones, independientemente de que los casos se resuelvan judicial o extrajudicialmente. Modificar la legislación nacional cuando sea necesario, a fin de establecer multas mínimas proporcionales a la gravedad de la infracción y a la facturación anual del infractor, cuando se trate de una empresa.
- Garantizar que el número de licencias de pesca expedidas, incluidas las concedidas a la flota de altura china, sea sostenible según los mejores dictámenes científicos disponibles y la capacidad del SCV.
- Garantizar, a través de la legislación, el control y la aplicación, que las ZIE prohíban estrictamente todas y cada una de las actividades industriales y, cuando sea necesario, ampliarlas para que representen fielmente los caladeros de los pescadores artesanales, teniendo en cuenta que seguirán evolucionando debido al calentamiento global y el agotamiento de las poblaciones de peces.

## A los Estados portuarios del Océano Índico Sudoccidental utilizados por la flota de altura china:

- Eliminar gradualmente el uso de artes de arrastre de fondo industriales en las zonas costeras, por sus efectos ecológicos negativos ampliamente reconocidos, a fin de preservar los ecosistemas vitales y la biodiversidad que los habita.
- Adoptar requisitos mínimos de transparencia para los buques que faenan en su ZEE, incluida la publicación de información completa, actualizada y accesible sobre las autorizaciones y la propiedad efectiva, y exigir que todos los buques elegibles a los que se conceda acceso a aguas nacionales dispongan de un número OMI.
- Realizar comprobaciones exhaustivas de los antecedentes de los buques que soliciten faenar en aguas nacionales para garantizar que se deniegue la autorización a los buques cuyos propietarios efectivos estén vinculados a la pesca INDNR.
- Publicar información actualizada sobre las infracciones pesqueras cometidas por los buques de pesca INDNR y las sanciones asociadas, garantizando que la información publicada sea completa, precisa y accesible.
- Cuando proceda, aclarar el papel y las responsabilidades de los nacionales que actúen como representantes locales de entidades extranjeras para permitirles el acceso a las ZEE desarrollando instrumentos normativos en caso necesario.
- Apoyar los avances en relación con la cooperación regional y el intercambio de información sobre actividades pesqueras a través de los organismos pesqueros regionales oportunos, así como con las autoridades nacionales y los organismos internacionales pertinentes.
- Aprovechar el potencial de las plataformas regionales e internacionales de intercambio de información, como el Centro Regional de Coordinación, Seguimiento, Control e Inspección de la Pesca (MCSCC) de la Comunidad para el Desarrollo del África Meridional (SADC), las OROP e INTERPOL, para llevar a cabo controles de diligencia debida y alertar rápidamente sobre posibles casos de incumplimiento.
- Desarrollar mecanismos a través de los cuales los miembros de la tripulación y los observadores que trabajan en los buques de la flota de altura puedan proporcionar información de forma segura y anónima sobre la pesca INDNR y los abusos de los derechos humanos que se producen a bordo de los buques. Este mecanismo debería incluir medidas para hacer frente a los incentivos y las causas de la corrupción y la falta de denuncia de estas infracciones, como el soborno, los abusos físicos y verbales contra la tripulación y los observadores, y la retención de salarios.
- Implementar de forma eficaz el Acuerdo de la FAO sobre las medidas del Estado rector del puerto y, del mismo modo y cuando proceda, las MMC sobre medidas del Estado rector del puerto adoptadas por las OROP.
- En particular, y a la hora de determinar qué buques inspeccionar, aumentar la vigilancia de las empresas identificadas como asociadas con actividades de pesca INDNR y/o abusos de los derechos humanos. Para ello, los Estados rectores de los puertos deberán seguir desarrollando relaciones laborales con otros Estados rectores de puertos y Estados ribereños clave, con fines de verificación.
- Cuando un Estado rector del puerto tenga motivos razonables para sospechar que un buque de la flota de altura china que pretende entrar en su puerto ha participado en actividades de pesca INDNR o delitos afines, deberá denegar a dicho buque la entrada al puerto o permitirle la entrada exclusivamente con el fin de inspeccionar el buque y tomar otras medidas adecuadas para prevenir, evitar y eliminar la pesca INDNR y los delitos afines.
- Si se encuentra un buque de este tipo en un puerto, deberá denegársele el uso del puerto para el desembarque, transbordo, envasado y transformación del pescado y para otros servicios portuarios, incluidos el repostaje, el reabastecimiento, el mantenimiento y la entrada en dique seco.
- Sin perjuicio de lo anterior, un Estado rector del puerto no debería denegar la entrada a puerto a un buque si existen sospechas o si es probable que se estén produciendo violaciones de los derechos humanos en su interior; por ejemplo, si se han documentado anteriormente violaciones de los derechos humanos en un buque o en una flota, o si se identifican otros indicadores de trabajo forzoso, como el hecho de que un buque pase mucho tiempo en el mar (más de 12 meses).
- Aprovechar el potencial de las plataformas regionales e internacionales de intercambio de información, como el Centro Regional de Coordinación, Seguimiento, Control e Inspección de la Pesca (MCSCC) de la Comunidad para el Desarrollo del África Meridional (SADC), las OROP e INTERPOL para realizar comprobaciones de diligencia debida y alertar rápidamente sobre posibles casos de incumplimiento.

## A los Estados de mercado suministrados por la flota de altura china que faena en el Océano Índico Sudoccidental:

- Adoptar mecanismos de control de las importaciones o reforzar los ya existentes y esforzarse por armonizarlos para eliminar lagunas, aportar claridad y permitir el intercambio de información, la facilitación del comercio legal y la interoperabilidad.
- Aumentar el control de las importaciones de productos pesqueros procedentes de buques sospechosos de practicar la pesca INDNR o de vulnerar los derechos humanos mediante controles, verificaciones y procedimientos de inspección normalizados de acuerdo con criterios de riesgo.
- En este contexto, las verificaciones deben dar prioridad a los productos pesqueros procedentes de flotas y empresas identificadas en este informe como potencialmente implicadas o asociadas con actividades de pesca INDNR o con abusos de los derechos humanos.
- Cuando existan pruebas documentadas de incumplimiento de la legislación y las medidas de gestión aplicables, cerrar sus mercados a los productos en cuestión, notificarlo al Estado del pabellón, y, en caso necesario, a otros países pertinentes.
- Garantizar el intercambio regular y a tiempo de información con otros Estados de mercado existentes o potenciales, incluso sobre los envíos rechazados, lo que puede permitir a las autoridades evitar el desvío del comercio y restringir el acceso al mercado a los operadores sin escrúpulos, haciendo hincapié en los beneficiarios efectivos.
- Aumentar la coordinación de los mecanismos de cooperación bilateral, las medidas basadas en el comercio y las políticas globales de transparencia pesquera, incluidas las de las OROP, con el fin de aprovechar el poder del mercado para presionar a China a fin de que lleve a cabo las reformas necesarias de su marco de gobernanza pesquera mediante requisitos de importación.
- En este contexto, armonizar los enfoques para abordar la pesca INDNR y los abusos de los derechos humanos en la flota de altura china, incluyendo la adopción de medidas que presionen a China para que haga pública, entre otras cosas, la lista negra china de infractores de la pesca INDNR, y la lista de buques chinos autorizados de la flota de altura y de los acuerdos pesqueros del país.
- Prestar apoyo a los Estados ribereños con una elevada presencia de flota de altura china para que aumenten su capacidad de lucha contra la pesca INDNR y lleven a cabo reformas fundamentales de sus políticas pesqueras.



## Al Gobierno de la República Popular China:

### Aplicación de las mejores prácticas y cooperación con los socios internacionales

- Garantizar que la información sobre los buques pesqueros chinos introducida en el Registro mundial de buques de pesca, transporte refrigerado y suministro de la FAO por China es completa y está actualizada.
- Cooperar con los gobiernos extranjeros implicados para aclarar la naturaleza y el alcance de la propiedad y los intereses chinos en sus sectores pesqueros con el fin de hacer cumplir los instrumentos jurídicos pertinentes.
- Imponer los números de la OMI como requisito previo para la aprobación de los buques pesqueros que faenan en el extranjero (o los identificadores únicos de buques (UVI) cuando el buque no pueda acogerse al sistema de números de identificación de buques de la OMI).
- Ratificar y aplicar el Convenio C188 de la OIT sobre el trabajo en la pesca y otros convenios pertinentes de la OIT para abordar los problemas relacionados con los abusos laborales, así como el Acuerdo de Ciudad del Cabo sobre la seguridad de los buques pesqueros y el STCW-F. Otras medidas de protección para los trabajadores a bordo de los buques podrían ser la creación de un delito específico por el uso de mano de obra forzada o en régimen de servidumbre por parte de los operadores y la exigencia de listas obligatorias de tripulantes para los buques de altura.

### Sanciones

- Actualizar el marco jurídico nacional, en caso necesario, para garantizar que los ciudadanos chinos o cualquier persona física o jurídica sujeta a la jurisdicción de China, que sean responsables, se beneficien, apoyen o participen en actividades de pesca INDNR por parte de buques pesqueros que enarbolan pabellón de países extranjeros (como operadores, beneficiarios efectivos, propietarios, proveedores logísticos y de servicios, incluidos los proveedores de seguros y otros proveedores de servicios financieros, etc.) puedan ser procesados y sometidos a sanciones efectivas y disuasorias.
- Garantizar que las ayudas públicas en forma de subvenciones, préstamos y demás fondos no estén a disposición de empresas con un historial de infracciones de pesca INDNR y/o abusos laborales documentados, en el contexto de la eliminación de los subsidios perjudiciales.
- Seguir actualizando y publicando información sobre infracciones y sanciones relacionadas con la pesca de los buques de altura para garantizar que la información publicada sea exhaustiva, creíble y accesible.

### Sostenibilidad y transparencia

- Establecer una serie de orientaciones y requisitos claros para los acuerdos pesqueros (tanto los que implican al Estado chino como a empresas privadas) para garantizar que las operaciones de pesca en altura son transparentes, legales y sostenibles.
- Reformar el sistema de revisión y aprobación de proyectos de pesca en alta mar para incluir criterios específicos que aborden eficazmente el reabanderamiento abusivo por parte de la flota de altura china, incluido el requisito de que los operadores faciliten información sobre las actividades de los buques bajo pabellón de terceros países (datos sobre capturas, esfuerzo pesquero, infracciones de pesca INDNR) y que el MARA realice verificaciones detalladas de las actividades de los buques bajo pabellón con problemas de cumplimiento conocidos.
- Exigir la publicación de información sobre los proyectos aprobados de la flota en altura, incluidos los plazos de los proyectos y los detalles de los buques (por ejemplo, nombre, beneficiario efectivo, pabellón, UVI, tipo de arte, tonelaje, posibilidades de pesca asignadas). La información deberá estar disponible en una base de datos actualizada, accesible al público y en la que se puedan realizar búsquedas.

### A todos los Estados ribereños, de abanderamiento y de mercado:

- Adoptar las medidas recomendadas en la Carta Mundial para la Transparencia en la Pesca de la Coalición para la Transparencia en la Pesca (**Anexo**), como medio más rentable y de mayor impacto inmediato para combatir las actividades ilegales, insostenibles y poco éticas citadas en este y otros informes de la EJE.

## ANEXO

### ‘Carta Mundial para la Transparencia de la Pesca’

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

Tel: +44 (0) 207 239 3310 | Email: [info@ejfoundation.org](mailto:info@ejfoundation.org)  
[ejfoundation.org](http://ejfoundation.org) | Registered charity, No. 1088128



*Protecting People and Planet*