



sistema de documentación de capturas adoptado por la CCAMLR) ha demostrado ya su eficacia.

No obstante cuanto hasta aquí he mencionado, es oportuno señalar que las organizaciones regionales de pesca no deben convertirse en instrumentos utilizados a su antojo por los Estados ribereños, ocultando en

la Comunidad Europea que dispone de competencia exclusiva en el ámbito de relaciones internacionales en materia de pesca), en las distintas ORP en las que la Unión Europea está integrada (o en las que en el futuro puede integrarse) debería, siempre desde el respeto hacia la conservación de los recursos vivos en alta mar y la

La UE debe garantizar que los medios de conservación no entrañen discriminación contra los pescadores de ningún Estado

la práctica, en algunos casos, meras pretensiones expansionistas (o de jurisdicción rampante) de dichos Estados. Por ello, la participación efectiva y comprometida de nuestros representantes a nivel internacional (léase la participación de

pesca responsable, garantizar que "las medidas de conservación y su aplicación no entrañen discriminación de hecho o de derecho contra los pescadores de ningún Estado" (art. 119.3 Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.

El trabajo de Greenpeace en los últimos años, especialmente en el ámbito europeo, ha tenido un claro objetivo: tratar de erradicar la pesca pirata de nuestros océanos. A través de acciones directas, tanto en alta mar como en los principales puertos que dan cobijo a estas flotas piratas, hemos denunciado la problemática que rodea a los barcos con bandera de conveniencia. Se trata de mercenarios anónimos que saquean sin escrúpulos nuestros mares. Sus redes ilegales capturan no sólo innumerables toneladas de peces, sino también muchos de los mamíferos y aves marinas en peligro de extinción. Los barcos con ban-

deras de conveniencia se burlan de los esfuerzos internacionales para regular la pesca. No cumplen ninguna norma, capturan todo lo que está a su alcance y hacen caso omiso de la normativa pesquera. Saben que el Estado de abanderamiento no les exigirá el cumplimiento de la legalidad vigente a la que están sujetos el resto de barcos pesqueros. Poco han hecho los Gobiernos de todo el mundo para hacer frente a estos piratas modernos, por lo que la biodiversidad marina –incluidos los menguantes recursos pesqueros– se encuentra cada vez más amenazada. Esta es la verdadera realidad de la pesca pirata. Greenpeace calcula que exis-

DESADI10

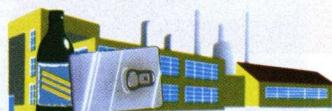
INFORMÁTICA - SOFTWARE

SOLUCIONES INFORMÁTICAS PARA LOS SECTORES DE conservas, textil, outsourcing y lácteos



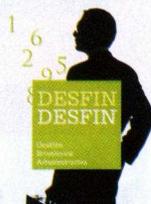
DEXTEX

La Aplicación de Gestión Textil



DESCON

Herramienta de Gestión para las empresas de fabricación



DESFIN

Gestión Económica Administrativa

SOLUCIÓN ERP: MOVEX

Distribuidor Oficial de Galicia

28 AÑOS DE EXPERIENCIA

brindando calidad de servicio, consultoría y soporte empresarial

DESADI10 S.L. Marqués de Valladares, 14 - 5º - Of. 2 - 36201 VIGO (Pontevedra- España)
Tel.: +34 986 22 94 59 - Fax: + 34 986 22 94 19 - e-mail: desadi10@desadi10



AGUAS PLAGADAS DE PIRATAS

M^a José Caballero

Campaña de Océanos. Greenpeace

ten unos 1.300 barcos pesqueros de escala industrial que faenan con banderas de conveniencia. Los armadores "registrados" de estos buques están ubicados en 80 países, la mayor parte de ellos con base en Taiwán, la Unión Europea (principalmente España), Panamá, Belice y Honduras.

A comienzos de año tuvo lugar en Roma una reunión de la FAO para tratar este problema. Como resultado, un total de 114 países firmaron el "Plan Internacional de Acción contra la pesca ilegal, no reglamentada y no declarada".

Lamentablemente, al examinar su contenido, queda al descubierto la falta de compromiso por parte de los Gobiernos para emprender acciones efec-

tivas que contribuyan a acabar con esta práctica. La tibieza de la Unión Europea sale a la luz

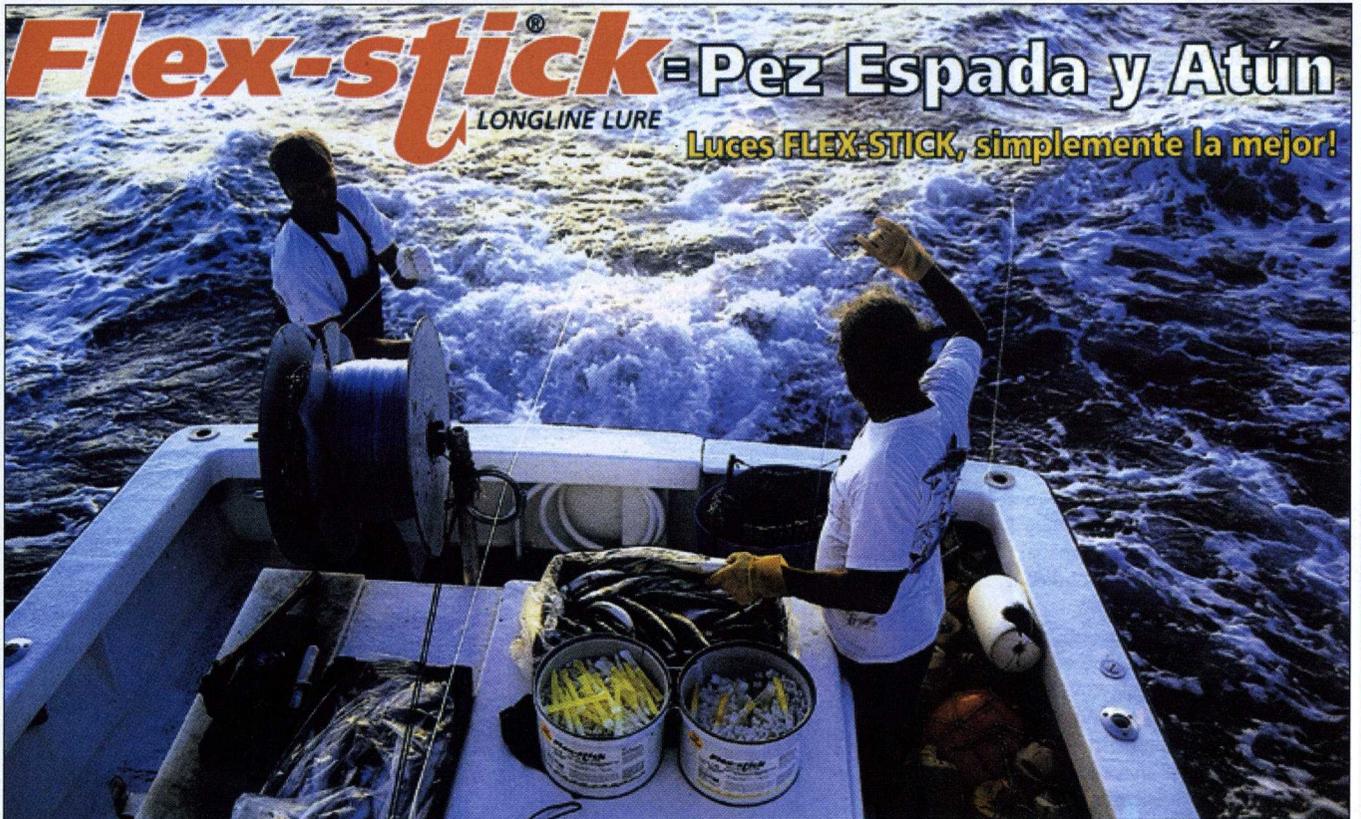
"Hay unos 1.300 barcos con banderas de conveniencia cuyos propietarios están ubicados en ochenta países. Y hay falta de compromiso de los Gobiernos para acabar con la pesca ilegal"

cuando se analizan las cifras de los barcos piratas y el régimen de ayudas concedidas: mientras que países como Taiwan y Japón están realizan-

do esfuerzos reales para contribuir a eliminar la pesca pirata, los propietarios europeos,

bajo la normativa de ayudas de la UE, están utilizando fondos públicos para barcos abandonados en países como Belice u Honduras.

La Administración española no puede permanecer inactiva durante más tiempo en este tema. Sus declaraciones de buenas intenciones y la reciente modificación de la ley de Pesca, donde se endurecen las medidas contra las banderas de conveniencia, deben pasar de la teoría a la práctica, sobre todo en dos casos concretos. Por un lado, el Puerto de La Luz, en Las Palmas de Gran Canaria, debe cerrar sus puertas a los barcos piratas y por otro, debe actuar enérgicamente contra los tripulantes españoles de los tres barcos con bandera de conveniencia -Grand Prince, South Tomy y Castor-, que en lo que va de año han sido declarados culpables de pesca ilegal en la Antártida.



Costa Rica 800 011 0072	Barbados 1 800 525 4327	Brasil 000 811 947 5518	Trinidad 001 800 525 4327	España 900 931 156
Chile 000202 555	Canada 888 737 4327	Sudafrica 0 800 990 497	Méjico 95 800 525 4327	

HI-LINER FISHING GEAR, INC
(954)783-1320
(954)941-9323 FAX
Website: www.hiliner.com/e-mail: hiliner@hiliner.com

Representante en España: SUMINISTROS NAVALES SANTA TECLA. La Guardia. PONTEVEDRA.
Tel.: 986 60 89 06 / Fax: 986 62 73 04 / Móvil: 679 16 97 07 hiliner@hiliner.com