

Pabellones de conveniencia y propiedad encubierta:

buques pesqueros de
la UE en jurisdicciones
de alto riesgo

Índice

■ Resumen ejecutivo	3	■ Los buques de la UE pueden socavar los esfuerzos comunitarios de cumplir con la pesca sostenible en aguas extracomunitarias	14
■ ¿Qué es un pabellón o bandera de conveniencia?	5	■ La falta de investigación y sanciones a los buques de la UE que faenan en África Occidental	15
■ ¿Cómo favorecen los pabellones de conveniencia la pesca INDNR?	5	■ Las importaciones de pesca de alto riesgo acceden al mercado de la UE	16
■ El uso de pabellones de conveniencia por ciudadanos y empresas de la UE	7	■ Recomendaciones	18
■ Metodología	9	■ Anexo	20
■ Nuestro análisis refleja: al menos 105 buques de la UE enarbolan pabellón de estados de conveniencia, de países advertidos con tarjeta amarilla o de paraísos fiscales	10	■ Referencias	21
■ Algunos buques que operan bajo pabellón de conveniencia desembarcan sus capturas en países advertidos con tarjeta amarilla o estados de conveniencia	12		

Créditos

Cita sugerida: Oceana. *Pabellones de conveniencia y propiedad encubierta: buques pesqueros de la UE en jurisdicciones de alto riesgo* (2026). 24 pp.

Número DOI: 10.5281/zenodo.18266283

Fotos e ilustraciones: © OCEANA y © Shutterstock.

Foto de portada: © Shutterstock.

Diseño: Yago Yuste.



**Cofinanciado por
la Unión Europea**

El contenido de este documento es responsabilidad exclusiva de OCEANA y las opiniones que se expresan en el mismo no reflejan necesariamente la posición oficial de la Comisión Europea o CINEA. La Comisión Europea o CINEA no es responsable del uso que se pueda hacer de la información contenida en este documento.

Resumen ejecutivo



© OCEANA / Carlos Mingüell

La Unión Europea (UE) encabeza la acción de lucha contra la pesca ilegal a nivel mundial. Además de ser uno de los principales mercados mundiales de productos del mar, con una importante flota de larga distancia de al menos 588 buques —combinando tanto los buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro de la UE como los que, siendo propiedad de la UE, faenan fuera de sus aguas—, la UE desempeña un papel esencial en la ordenación y el control pesqueros a nivel internacional. Sin embargo, existe un punto ciego. Los ciudadanos y las empresas de la UE son propietarios de buques pesqueros que operan con pabellones o banderas de terceros países, incluidos los llamados “pabellones de conveniencia”, emitidos por estados caracterizados

por la laxitud de sus mecanismos de vigilancia, control y observación, así como por una voluntad política o judicial o una capacidad limitada para exigir el cumplimiento de las normas en materia de pesca. Estos pabellones de conveniencia suponen un alto riesgo de incumplimiento y pesca ilegal. Con todo, en ausencia de obligaciones claras a nivel europeo para que los ciudadanos y las empresas registren dichos buques ante las autoridades comunitarias, la mayoría de ellos siguen permaneciendo ocultos para el ojo público. Esta falta de supervisión permite que los beneficios procedentes de la actividad pesquera en el extranjero, lo que incluye, presumiblemente, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), reviertan sobre la UE.

En este informe examinamos la propiedad de buques pesqueros de la UE que enarbolan pabellón de países que han sido:

- identificados por la UE como una jurisdicción no cooperadora a efectos fiscales;
- advertidos (con una “tarjeta amarilla”) por la UE por no hacer frente a la pesca INDNR; o
- considerados pabellones de conveniencia por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF).

Hemos identificado un total de 105 buques de la UE^a que supuestamente enarbolan pabellón de alguno de estos 20 países de alto riesgo. Estos buques son propiedad de ciudadanos o empresas radicados en 16 Estados miembros de la UE, principalmente España, Portugal, Lituania y Suecia. Además, 33 de estos buques están autorizados para exportar sus capturas a la UE.

La falta de transparencia en torno a los buques de la UE que operan bajo países que son considerados pabellones de conveniencia, que están advertidos con tarjeta amarilla o que son reconocidos como paraísos fiscales plantea unos riesgos claros de favorecer la pesca ilegal e insostenible.

a. Los datos sobre la propiedad de los buques se han extraído de la base de datos [Seasearcher](#) de Lloyd's List Intelligence [con fecha de 25 de septiembre de 2025]. Los datos pueden contener errores; por lo tanto, la propiedad debe entenderse meramente como una presunción.

Con el fin de garantizar que los ciudadanos y las empresas de la UE no se beneficien de actividades vinculadas con la pesca INDNR, es esencial que la UE establezca en su Pacto por el Océano compromisos que aborden los pabellones de conveniencia y refuercen

la transparencia de la propiedad efectiva. Con este propósito, el presente informe recomienda que la Comisión Europea y los Estados miembros de la UE adopten las medidas que se detallan a continuación:



Los Estados miembros de la UE deberían:

- Exigir a los ciudadanos y a las empresas que declaren cualquier interés legal, efectivo o financiero en buques de pesca que enarbolan pabellón de un tercer país, con el fin de garantizar la debida aplicación de la prohibición de apoyar la pesca INDNR así como de mantener la propiedad de buques que enarbolan pabellones de países objeto de una prohibición de comercio de productos del mar o de una tarjeta roja por parte de la UE.
- Fortalecer mecanismos de control y cumplimiento e investigar de forma proactiva los vínculos de propiedad entre ciudadanos de la UE y buques que enarbolan pabellón extranjero, dando prioridad a los que operan bajo pabellones de conveniencia o que están relacionados con riesgos de pesca INDNR.
- Intercambiar información con terceros países con el objeto de identificar a ciudadanos y empresas de la UE implicados en delitos, así como compartir información sobre propiedad efectiva y casos de incumplimiento.
- Cumplir de forma rigurosa con las obligaciones de declaración de la propiedad efectiva ante los órganos pesqueros regionales que exigen estas disposiciones de transparencia.



La Comisión Europea debería:

- Identificar y publicar una lista de estados de pabellón, a la vez que garantiza hacer frente al problema de los pabellones de conveniencia en los sistemas de listas pertinentes de la UE, por ejemplo en las jurisdicciones de alto riesgo que muestran deficiencias para luchar contra el blanqueo de capitales y combatir la financiación del terrorismo, jurisdicciones no cooperadoras en asuntos fiscales o países que no cooperan en la lucha contra la pesca INDNR.
- Analizar opciones para restringir o limitar las posibilidades de que los ciudadanos y empresas de la UE sean propietarios plenos o parciales de buques pesqueros que operan bajo pabellones de conveniencia, incluso a través de sociedades mixtas.
- Garantizar que los Estados miembros de la UE establezcan requisitos de declaración para aquellos ciudadanos que mantengan cualquier interés legal, efectivo o financiero en buques pesqueros que enarbolan pabellón de terceros países, lo cual se conseguirá a través de la promoción del grupo de trabajo de la DG MARE sobre el control de ciudadanos, que exigirá obligaciones para los Estados miembros, además de las obligaciones actuales derivadas del Reglamento de pesca INDNR de la UE.
- Crear un registro público de empresas de la UE con intereses legales, efectivos o financieros en buques que enarbolan pabellón de terceros países.
- Iniciar procedimientos de infracción contra aquellos Estados miembros que de forma reiterada no impidan que sus ciudadanos se beneficien de la pesca INDNR o de buques que enarbolan pabellón de países que han recibido una tarjeta roja.



La Comisión Europea y los Estados miembros de la UE deberían:

- Aplicar unas normas de control de la importación más estrictas (lo que incluye comprobaciones de verificación) sobre capturas procedentes de jurisdicciones consideradas pabellón de conveniencia.
- Promover de forma activa el intercambio de datos a nivel mundial sobre la propiedad efectiva en foros internacionales y Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROP) como una herramienta esencial para combatir la pesca INDNR, lo que incluye el establecimiento de medidas dirigidas al uso de pabellones de conveniencia.
- Comprometerse a adoptar los diez principios de la Carta Mundial para la Transparencia de la Pesca.

¿Qué es un pabellón o bandera de conveniencia?

Un “pabellón o bandera de conveniencia” permite a los propietarios de buques registrar sus embarcaciones bajo el pabellón de un país con independencia de aquel donde están establecidos. Estos estados operan normalmente bajo unas normas de registro abierto o laxo, donde los requisitos de nacionalidad o residencia son mínimos, y a menudo ofrecen ventajas económicas como tipos impositivos más bajos, leyes laborales poco severas y costes administrativos mínimos. Por lo que respecta a las empresas pesqueras, los pabellones de conveniencia también pueden vincularse a unos mecanismos laxos de vigilancia, control y observación pesqueros, así como a una voluntad política o judicial o una capacidad limitada para exigir el cumplimiento de las normas en materia de pesca y garantizar la rendición de cuentas. Teniendo en cuenta la facilidad del registro y la escasa vigilancia, los buques incluso pueden reabanderar sus buques a varios pabellones de conveniencia a fin de evitar escrutinios o sanciones. Cuando se utilizan de forma específica para evadir las normas internacionales pesqueras, se conocen también como “pabellones de incumplimiento”.¹ Registrar un buque en un estado de pabellón de conveniencia puede permitir a los propietarios eludir las normas y la vigilancia de su país de origen; por otra parte, aunque la ley marítima internacional exige una “relación auténtica” entre un buque y su pabellón,² en la práctica esto no siempre se cumple.

No existe una definición única sobre pabellón o bandera de conveniencia a nivel mundial o europeo. La Federación Internacional de los Trabajadores del

Transporte (ITF) describe un buque con bandera de conveniencia como aquel que enarbola el pabellón de un país diferente al de su propietario real.³ A la hora de declarar un pabellón de conveniencia, el Comité de Prácticas Justas de la ITF considera varios factores: el número de buques de propiedad extranjera, el historial social del estado con respecto a los derechos humanos y sindicales, y su historial en materia de seguridad y medio ambiente. Esta definición coincide con otras del ámbito académico, que describen los “buques con pabellón de conveniencia” como aquellos donde la propiedad y el control efectivos se encuentran en un país diferente al del pabellón que enarbolan.⁴ Otros estudios han empleado un sistema de calificación basado en modelos para identificar los pabellones de conveniencia que incluyen: indicadores como la propiedad extranjera en una flota, el control y la corrupción del gobierno, y el cumplimiento de las aguas territoriales del estado del pabellón.⁵

Además, algunos estados de pabellón también funcionan como paraísos fiscales, permitiendo a empresas extranjeras registrar sus buques y crear sociedades pantalla con directivos designados que actúan como propietarios registrados. Estos estados ofrecen unos sistemas fiscales favorables (que incluyen tipos impositivos muy bajos para inversores no residentes) y el secreto empresarial para las sociedades, facilitando la creación de estructuras empresariales a través de las cuales los propietarios de buques de pesca INDNR quedan ocultos ante las autoridades.⁶

¿Cómo favorecen los pabellones de conveniencia la pesca INDNR?

Los ecosistemas marinos, las comunidades costeras y el conjunto de actores que dependen del océano para la obtención de alimento y como medio de sustento están bajo presión a causa de la pesca INDNR. La pesca INDNR infringe las medidas de conservación y las leyes internacionales, acelera la degradación medioambiental y debilita las economías costeras. Además, guarda un vínculo estrecho con actividades delictivas de mayor alcance, como el fraude fiscal, el blanqueo de capitales, el abuso de los derechos laborales,⁷ la trata de personas, el contrabando de drogas y armas y el comercio ilegal de vida silvestre.^{8,9}

Las cadenas de abastecimiento de productos del mar adquieren una dimensión cada vez más global. El pescado puede cruzar el planeta después de haber sido capturado en las aguas de un determinado país, ser desembarcado en un segundo país o transferido a



un buque carguero en el mar, procesado en un tercero y llegar a venderse incluso en otro diferente antes de aterrizar en el plato del consumidor. Esta complejidad facilita el blanqueamiento del pescado ilegal al ser mezclado con productos del mar de captura legal, una situación que dificulta el trazado tanto del origen de la producción pesquera como del flujo de los beneficios.

A este respecto, los pabellones de conveniencia desempeñan un papel esencial, favoreciendo este tipo de riesgos. Algunos pesqueros ilegales registran a propósito sus buques en estados calificados como pabellones de conveniencia con el objeto de beneficiarse de su laxitud en la aplicación de la ley y eludir las normas y la supervisión de sus respectivos países de origen.¹⁰ El registro con pabellones de conveniencia facilita unas estructuras de propiedad complejas y opacas que encubren la identidad de la propiedad efectiva.^{10,11} Esto permite a los propietarios de buques mantener el anonimato a través de sociedades pantalla, sociedades de fachada y directivos designados, lo que hace prácticamente imposible identificar a los beneficiarios efectivos, que, en definitiva, son quienes controlan y se benefician de las operaciones pesqueras. Un análisis de C4ADS reveló que más del 50% de las redes de pesca INDNR investigadas recurrieron a sociedades pantalla o de fachada.¹²



© OCEANA / Manuel Cornax

Estas complejas estructuras de propiedad obstaculizan las acciones de aplicación de la ley para combatir la pesca INDNR.^{10,12} De igual modo, la persecución de buques que enarbolan pabellones de conveniencia se complica y a menudo se ve restringida a causa de una dotación de recursos y una capacidad de aplicación que resultan insuficientes en el escenario nacional,⁴ a lo que hay que añadir una limitada voluntad política o judicial para hacer frente a los delitos pesqueros. En consecuencia, las sanciones suelen dirigirse a operadores como los capitanes o armadores legales que figuran en la documentación registral de los buques, mientras que los beneficiarios reales que se permanecen impunes.

El uso de pabellones de conveniencia no solo facilita la pesca INDNR, sino que genera vulnerabilidades en el sistema de gobernanza internacional pesquera.

Los buques con pabellón de conveniencia suelen operar en zonas grises a nivel legal y normativo, minando los mecanismos de aplicación y la eficacia de las acciones de conservación y ordenación. Por ejemplo, los buques propiedad de empresas europeas y asiáticas utilizan pabellones de conveniencia para pescar pequeñas especies pelágicas en África Occidental. Estas poblaciones, vinculadas en gran medida a la sobrepesca, son cada vez menos capturadas por buques con pabellón de la UE a causa de unos acuerdos de acceso inactivos entre la UE y países de la región o de unas limitaciones sobre la cuota derivadas de tales acuerdos. Sin embargo, los pabellones de conveniencia permiten que buques que enarbolan pabellón extranjero, propiedad de países de la UE, sigan accediendo a estos recursos, eludiendo los requisitos de control y las consiguientes restricciones sobre la cuota extraídas de acuerdos oficiales con la UE y debilitando las acciones nacionales para gestionar de manera sostenibles estos recursos.

Los pabellones de conveniencia también debilitan la efectividad de las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROP), dependientes de los estados de pabellón costeros responsables de aplicar las medidas de conservación y ordenación, como la aplicación de las cuotas, las restricciones sobre los artes de pesca y los requisitos de declaración. Las frecuentes prácticas de reabanderamiento merman la capacidad de las autoridades para comprobar el historial de cumplimiento de un buque, incluyendo aquí a las autoridades portuarias de la UE, cuando buques de pabellón de conveniencia desembarcan directamente en Estados miembros de la UE.

¿Cómo los pabellones de conveniencia ayudaron a Vidal Armadores a pescar ilegalmente?

En 2015, las autoridades españolas llevaron a cabo la mayor investigación hasta la fecha sobre la pesca INDNR en Europa, gracias a la cual se reveló que propietarios de buques españoles se estaban beneficiando de prácticas de pesca INDNR mediante el uso de pabellones de conveniencia. El grupo pesquero español Vidal Armadores era propietario de manera indirecta de múltiples buques que pescaban ilegalmente merluza negra (también conocida como mero chileno, *Dissostichus eleginoides*) en el océano Antártico. Estas embarcaciones cambiaban periódicamente de denominación y pabellón, beneficiándose de la falta de transparencia que ofrecían los pabellones de conveniencia.¹³

El caso del barco *Kunlun* (IMO: 7322897), por ejemplo, ilustra el alcance de las ganancias que los beneficiarios efectivos pueden obtener de estas sospechosas prácticas. Durante el periodo en que el *Kunlun* fue propiedad de Stanley Management Inc., una sociedad pantalla radicada en Panamá, se estimó que su beneficiario o beneficiarios efectivos ganaron 81 millones de euros a lo largo de cinco años gracias a las capturas de este buque y de su gemelo, *Yongding* (IMO: 9042001).^b En 2015, mientras pescaba ilegalmente en la Antártida, el *Kunlun* enarbolaba pabellón de Guinea Ecuatorial. Según la INTERPOL, el *Kunlun* contaba con un largo historial de reabanderamiento, habiendo operado previamente bajo otros pabellones de conveniencia que incluían Tanzania, Corea del

Norte, Panamá, Sierra Leona, Uruguay, Indonesia y San Vicente y las Granadinas.¹⁴

Los frecuentes cambios de nombre y pabellón del buque permitieron encubrir la pesca ilegal del *Kunlun* en la zona gobernada por la Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA) y comercializar su captura a la vez que evadía los controles portuarios nacionales e internacionales.^{13,14} Como consecuencia de la investigación, Vidal Armadores fue sancionado por la autoridades españolas con multas de hasta 17,8 millones de euros por la práctica de pesca INDNR, y se le prohibió seguir participando en la actividad pesquera.¹⁵



El uso de pabellones de conveniencia por ciudadanos y empresas de la UE

Muchas empresas pesqueras de la UE han creado sociedades filiales o mixtas pesqueras en terceros países para poder acceder a otros recursos marinos. Para poder cumplir los requisitos de titularidad impuestos por algunos estados de conveniencia, los propietarios europeos suelen limitar su propiedad declarada a una participación minoritaria a la vez que, en teoría, conservan el control efectivo a través de otros mecanismos.

Aunque a los ciudadanos y empresas de la UE se les prohíbe apoyar la pesca INDNR o tener en propiedad buques pesqueros (incluso como

beneficiarios efectivos) que operan con pabellón de países sobre los que existe una prohibición de la UE para el comercio de productos del mar,¹⁶ no se les exige registrar su propiedad con las autoridades de la UE. En consecuencia, estos vínculos son invisibles para las autoridades de los Estados miembros de la UE y, por tanto, son objeto de un reducido escrutinio. Esta falta de supervisión permite, presumiblemente, que los beneficios derivados de actividades pesqueras en el extranjero retornen a Europa, con independencia de la legalidad o sostenibilidad de dichas actividades, a la vez que posibilita que las

b. (Guardia Civil, comunicación personal, s.f.)

prácticas de pesca INDNR en las que participan ciudadanos de la UE pasen inadvertidas, lo que socava la aplicación efectiva del Reglamento de pesca INDNR de la UE.¹⁶

Un estudio de 2025 llevado a cabo por Kinds *et al.* en la Universidad de Santiago de Compostela (USC), por encargo de Oceana, revela que las estructuras de propiedad de los buques pesqueros suelen ser opacas.¹⁷ Los beneficiarios efectivos, que son quienes en última instancia controlan y se favorecen de las operaciones de un buque, pueden permanecer encubiertos bajo entramados de complejos acuerdos corporativos, como diferentes sociedades tenedoras y sociedades pantalla. Mientras que la composición de la cadena de propiedad de cada buque es diferente, todas ellas parten del propietario registrado, que es la entidad que figura en los registros de buques. La propiedad puede pasar después por varias empresas tenedoras antes de llegar a la empresa matriz del nivel más alto, y termina con uno o varios beneficiarios efectivos.

El estudio de la USC., basado en datos de marzo de 2024, reveló que los ciudadanos y empresas de países como Rusia, EE. UU., China y Corea del Sur, así como Estados miembros de la UE, se encuentran entre los propietarios de un gran número de buques pesqueros que enarbolan pabellón extranjero.^c Este extenso uso de los pabellones de conveniencia por parte de ciudadanos y empresas entre las principales naciones pesqueras pone de relieve un problema mundial en torno a la gobernanza que parte de la opacidad de la propiedad, una laguna que facilita la ilegalidad en las actividades pesqueras y que plantea una amenaza para la sostenibilidad del océano y la soberanía alimentaria de millones de personas.^{18,19} En consecuencia, se hace crucial la acción internacional para aumentar la transparencia y la rendición de cuentas en el sector pesquero.

El Pacto Europeo por el Océano exige a la Comisión Europea abordar el desafío de los pabellones de conveniencia y mejorar la transparencia en las estructuras de propiedad de los buques pesqueros.²⁰ Junto con el estudio en curso de la Comisión Europea sobre los factores económicos tras los pabellones de conveniencia,²¹ el cual se publicará próximamente, se abre un marco decisivo para la acción a nivel de la UE.

Con el fin de contribuir a documentar acciones para abordar este problema, Oceana llevó a cabo un análisis para identificar buques pesqueros de la UE que enarbolan pabellón de países de alto riesgo.

Nuestra intención con este informe es analizar la dimensión del problema, reconociendo que, debido a los limitados datos existentes sobre los beneficiarios efectivos, nuestra evaluación solo puede ofrecer una mínima estimación respecto al número de Estados miembros y de buques implicados.



c. Cabe resaltar que el estudio de la USC, basado en datos de Orbis y Lloyd's List Intelligence, observó lagunas en la información de 7.000 buques pesqueros comerciales. Por ejemplo, aunque el estudio averiguó que solo 28 buques de propiedad china enarbolaban pabellón extranjero, la evidencia sugiere que la flota china que opera con pabellón extranjero, incluidos pabellones de conveniencia, puede ascender hasta un total de 250 buques.^{18,19}

d. Seasearcher, datos sobre buques extraídos de Lloyd's List Intelligence, [25 de septiembre de 2025]: <https://www.seasearcher.com>. Lloyd's List Intelligence no garantiza la precisión, exactitud o idoneidad de esta información, la cual está sujeta a las Condiciones legales de LLT, disponibles aquí: <https://www.lloydslistintelligence.com/legal/customer-terms-and-conditions>

e. El sistema de "emisión de tarjetas" de la UE forma parte del enfoque de la UE de garantizar la cooperación y el diálogo continuo con terceros países en lo que respecta a la pesca INDNR. Según este sistema, cuando se descubre que un país no lucha contra la pesca INDNR, puede recibir una advertencia formal (o una "tarjeta amarilla"), lo que viene a decir que es preidentificado por la UE como "país no cooperante". Esta advertencia supone el inicio de un compromiso formal entre la UE y el país apercibido, a través del cual la UE trata de proporcionar su asistencia para abordar las deficiencias identificadas. Si no se toman medidas suficientes para mejorar el cumplimiento, existe el riesgo de que el tercer país sea identificado como no cooperante conforme al Reglamento de pesca INDNR de la UE (es decir, que reciba una "tarjeta roja")¹⁶, la cual, entre otras restricciones, prohíbe la exportación a la UE de los productos del mar que son capturados por buques registrados en un país advertido con tarjeta roja.

f. Estos países son: Panamá, Belice, Vanuatu, Senegal, Honduras, Georgia y las Islas Cook.

Metodología

Para este estudio hemos utilizado la base de datos [Seasearcher](#) de Lloyd's List Intelligence. Es importante hacer hincapié en que los datos sobre la propiedad extraídos de esta base de datos pueden ser imprecisos; por consiguiente, en este estudio, la propiedad de los buques debe tomarse como una presunción. A partir de datos de septiembre de 2025,^d elaboramos una lista de posibles grandes buques pesqueros propiedad de Estados miembros de la UE que están registrados en 20 terceros países de alto riesgo (véase la Tabla A1 en el anexo). Definimos "países de alto riesgo" como aquellos que la ITF ha declarado como banderas de conveniencia;²² que forman parte de la lista europea de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales;²³ o que han recibido una advertencia ("tarjeta amarilla")^e conforme al Reglamento de pesca INDNR de la UE por no hacer frente a la pesca INDNR.²⁴

En la elaboración de la lista de estados declarados pabellón de conveniencia incluimos a los países identificados como tales por la ITF. Es importante incidir sobre la posibilidad de que algunos de estos países no hayan sido incluidos en la lista de la ITF debido a algún incumplimiento de requisitos internacionales no relacionados con la pesca, o a incidencias sobre buques de abastecimiento pesquero o no pesquero. Siete de estos terceros países^f ya han sido identificados por el estudio de la USC¹⁷ por sus elevadas cifras de buques de propiedad extranjera, tanto dentro como fuera de la UE, oscilando entre los 25 buques de Georgia y los 92 de Panamá.

Para los buques identificados de la UE, se analizaron sus patrones pesqueros aparentes y visitas portuarias a fin de determinar las zonas operativas de pesca y las ubicaciones de desembarco al margen de su bandera. El análisis de estos datos nos permitió evaluar si el uso de pabellones de conveniencia daba acceso a los buques de la UE a zonas económicas exclusivas en unas condiciones distintas a las de los buques que enarbolan pabellón de Estados miembros de la UE, o si los buques de bandera de la UE no están autorizados para pescar.

Este análisis fue solo posible para buques que emiten señales del Sistema de Identificación Automática (AIS).^g El AIS es un sistema de seguimiento y comunicación para buques diseñado para proporcionar la posición, el recorrido, la velocidad y la identidad de un buque.²⁵ El uso de la información AIS disponible en la plataforma Global Fishing Watch (GFW)^h nos permitió hacer un seguimiento de las actividades de 44 buques desde enero de 2020 a septiembre de 2025.

A continuación, evaluamos si los productos del mar capturados por buques propiedad de algún Estado miembro de la UE en pabellones de conveniencia, países advertidos con tarjeta amarilla o paraísos fiscales entraron al mercado de la UE. Para ello, contrastamos estos buques con la lista de establecimientos no autorizados por la UE en la base de datos Traces NT de la Unión Europea²⁶ para determinar si estaban autorizados para exportar a la UE. También extrajimos datos sobre la importación de la UE del Observatorio Europeo del Mercado de la Pesca y la Acuicultura (EUMOFA) con el fin de cuantificar el volumen y el valor de las importaciones de productos del mar que entraron en el mercado de la UE procedentes de 20 países identificados como de alto riesgo.²⁷ Además, valoramos los desembarcos directos en puertos de la UE por parte de buques que enarbolaban banderas de estados de conveniencia, y para ello, utilizamos los informes bianuales 2022-2023 de Estados miembros conforme al Reglamento de pesca INDNR de la UE.¹⁶ Estos informes fueron obtenidos por la EU IUU Fishing Coalition a través de una solicitud de acceso a información y están disponibles en su sitio web.²⁸

Cuando se combinan, estas series de datos ayudan a arrojar luz sobre el uso de pabellones de conveniencia por parte de ciudadanos y empresas de la UE y ofrecen estimaciones sobre el volumen potencial de importaciones de productos del mar que llegan al mercado de la UE cuyo origen puede estar en países de alto riesgo para la pesca INDNR, la sobrepesca o prácticas poco éticas.

g. Debe tenerse en cuenta que la transmisión AIS puede verse interrumpida de forma ocasional por varios factores (p. ej., problemas técnicos, fallos de recepción o limitaciones en el rango de señal). Incluso hay algunos casos en los que el sistema AIS puede desconectarse por exigencias legales. De acuerdo con la legislación de la UE sobre el control de la pesca, el capitán de un buque pesquero de la UE puede desconectar el sistema AIS en circunstancias excepcionales cuando considere que la seguridad de la tripulación está en riesgo inminente.²⁵

h. [Global Fishing Watch](#) es una organización internacional sin ánimo de lucro dedicada a mejorar la gobernanza de los océanos a través de una mayor transparencia de la actividad humana en el mar. Las opiniones expresadas en este informe son las de los autores, que pueden no corresponderse, contar con el apoyo de o reflejar la opinión oficial de Global Fishing Watch. Mediante la creación y el intercambio público de imágenes, datos y herramientas de análisis cartográficos, Global Fishing Watch pretende favorecer el estudio científico y transformar el sistema de ordenación de nuestros océanos. En la elaboración de esta publicación se utilizaron datos públicos de Global Fishing Watch. Todas y cada una de las referencias a "pesca" deben entenderse en el contexto del algoritmo de detección de pesca de Global Fishing Watch, como un marco eficaz para determinar el "esfuerzo de pesca aparente" a partir de la velocidad del buque y de los datos de dirección del Sistema de Identificación Automática (AIS), recopilados a través de satélites y receptores terrestres. Puesto que los datos del AIS varían en cuanto a la exactitud, precisión y calidad, y el algoritmo de detección pesquera es una estimación estadística sobre la actividad de pesca aparente, es posible que algunos esfuerzos de pesca no se identifiquen o, por el contrario, que algunos de los esfuerzos de pesca identificados no sean en verdad actividades de pesca. Por este motivo, GFW califica todas las referencias a esfuerzos de pesca de busques, incluidos los sinónimos del término "esfuerzos de pesca", como "pesca" o "actividad pesquera", como "aparentes", en lugar de ciertas. Cualquier información de GFW sobre "esfuerzos de pesca aparente" debe considerarse una estimación, y solo debe confiarse en ella a riesgo propio del lector. GFW está avanzando para garantizar que las referencias a esfuerzos de pesca sean lo más precisas posible.

Nuestro análisis refleja:

al menos 105 buques de la UE enarbolan pabellón de estados de conveniencia, de países advertidos con tarjeta amarilla o de paraísos fiscales

Nuestro análisis identificó posibles vínculos de propiedad entre ciudadanos y empresas de la UE para 105 buques que enarbolan pabellón de 20 países de alto riesgo (Tabla 1). De estos buques, 33 están autorizados para exportar su captura directamente a la UE. Teniendo en cuenta que los anteriores informes no encontraron ninguna información referente a la propiedad para el 60% de los buques pesqueros investigados en las bases de datos más comunes, incluida Lloyd's List Intelligence,¹⁷ es posible que esta cifra sea una estimación conservadora de los buques de la UE que enarbolan pabellón de estados de conveniencia, de países advertidos con tarjeta amarilla o de paraísos fiscales.

Estos buques son propiedad de ciudadanos o empresas radicados en 16 Estados miembros de la UE, observándose las cifras más elevadas en España, Portugal y Lituania. Entre estos Estados miembros, hay una nación que sobresale de forma clara sobre el resto: España. En términos globales, ciudadanos y empresas españoles son los beneficiarios últimos de 73 buques que identificamos que enarbolan pabellón de estados de conveniencia, de países advertidos con tarjeta amarilla o de paraísos fiscales, donde se incluyen Senegal, Panamá y Ecuador.

Tabla 1. Propiedad de buques que enarbolan pabellón de estados de conveniencia, de países advertidos con tarjeta amarilla o paraísos fiscales, diferenciados por Estado miembro de la UE.

Estado miembro de la UE cuyo propietario se basa en:	Pabellón de conveniencia, estado con tarjeta amarilla o paraíso fiscal	Número de buques en propiedad	Buques totales para el Estado miembro de la UE
 Bélgica	 Belice	2	2
 Chipre	 Guinea Ecuatorial	1	1
 Dinamarca	 Belice	1	2
	 Islas Feroe	1	
 Finlandia	 Rusia	1	1
 Grecia	 Honduras	2	3
	 Islas Marshall	1	
 Italia	 Mongolia	1	1
 Malta	 Bahamas	1	2
	 Mongolia	1	
 Países Bajos	 Islas Feroe	2	3
	 Tanzania	1	
 Portugal	 Panamá	4	5
	 Sierra Leona	1	

(continúa en la página siguiente)

(continuación de la página anterior)

Estado miembro de la UE cuyo propietario se basa en:	Pabellón de conveniencia, estado con tarjeta amarilla o paraíso fiscal	Número de buques en propiedad	Buques totales para el Estado miembro de la UE
 Croacia	 Ecuador	1	1
 Estonia	 Belice	1	2
	 Honduras	1	
 Irlanda	 Georgia	1	2
	 San Marino	1	
 Letonia	 Belice	1	1
 Lituania	 Panamá	1	5
	 Belice	1	
	 Georgia	1	
	 Guinea-Bisáu	2	
 España	 Panamá	15	73
	 Belice	9	
	 Vanuatu	1	
	 Senegal	21	
	 Honduras	3	
	 Sierra Leona	2	
	 Ecuador	7	
	 Curazao	4	
	 Gabón	2	
	 Guinea-Bisáu	1	
	 Mauricio	5	
	 Mongolia	1	
	 Tanzania	2	
 Suecia	 Mongolia	1	1

Fuente: Lloyd's List Intelligence^d

Estos hallazgos son preocupantes si tenemos en cuenta que, del total de 344 buques de la UE que el estudio de la USC identificó que operaban bajo pabellón de terceros países, más del 30% enarbolaban bandera de estados que suponen una amenaza para la pesca ilegal e insostenible, no controlan los buques de su pabellón u ofrecen tipos fiscales muy bajos a sus inversores no residentes.¹⁷ Este elevado porcentaje sugiere que los ciudadanos y empresas de la UE están aprovechando activamente la oportunidad de registrarse en países que es más probable que favorezcan prácticas pesqueras ilegales, poco éticas u opacas. No obstante, es importante resaltar que nuestro estudio se basó en una lista diferente de países que la que utilizó el estudio de la USC, por lo que es posible que los buques específicos considerados en ambos estudios no coincidan exactamente.

El extendido uso de pabellones de conveniencia y estructuras de propiedad opacas por parte de ciudadanos de la UE socava la política de tolerancia cero de la UE en lo que respecta a la pesca INDNR.

Estas prácticas pueden permitir el retorno de beneficios derivados de actividades potencialmente ilegales o poco éticas a ciudadanos y empresas de la UE, a la vez que eluden la rendición de cuentas.



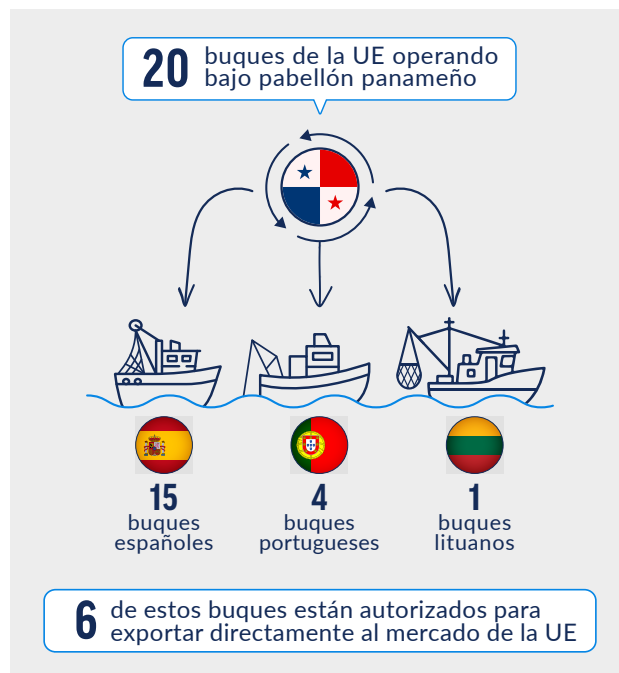
© OCEANA / LX

Algunos buques que operan bajo pabellón de conveniencia desembarcan sus capturas en países advertidos con tarjeta amarilla o estados de conveniencia

Panamá es uno de los países más reconocidos a nivel mundial como estado de conveniencia; además, la UE lo considera un paraíso fiscal.^{22,23,24} Su registro abierto no impone requisitos de nacionalidad o residencia para el registro de buques, permite unas estructuras de propiedad corporativa opacas²⁹ y exige unas tasas de registro muy bajas; por otra parte, esta jurisdicción es conocida por su laxitud en la ejecución de las normas en materia de pesca y las leyes laborales a nivel internacional.³⁰ En diciembre de 2019, la UE emitió una tarjeta amarilla a Panamá,ⁱ que ya había recibido anteriormente en 2012,³¹ debido a sus llamativas deficiencias para llevar un seguimiento de la actividad de sus buques pesqueros y buques frigoríficos fuera de las aguas panameñas y en instalaciones de procesamiento del pescado.³² En junio de 2025, Panamá anunció una nueva legislación que exigía revelar la propiedad, con el propósito de que en un futuro próximo mejorara la transparencia en torno a la actividad pesquera.

Identificamos 20 buques de la UE operando bajo pabellón panameño: 15 eran españoles, 4 portugueses

y 1 lituano. 6 de los 20 buques están autorizados para exportar directamente al mercado de la UE.



i. Panamá recibió una tarjeta amarilla anterior por parte de la UE, concretamente en noviembre de 2012, por contar con buques que figuraban como operadores INDNR enarbolando la bandera panameña, sin llevar a cabo una investigación suficiente sobre ello e incumpliendo en su obligación de aplicar las normas internacionales así como en su cooperación y ejecución del Reglamento de la pesca INDNR de la UE.³¹ Esta primera tarjeta fue posteriormente retirada en octubre de 2014.³²

Utilizando los datos de GFW, determinamos que 5 de estos buques propiedad de la UE son cerqueros que, aparentemente, dirigen su actividad al atún en alta mar del Pacífico y, ocasionalmente, en aguas ecuatorianas. A pesar de enarbolar pabellón panameño, estas embarcaciones rara vez visitan puertos panameños: en su lugar, desembarcan principalmente en Ecuador, sobre todo en los puertos de Manta y Posorja.

Ecuador es uno de los abastecedores principales de productos del atún en la UE, con una exportación aproximada de 185.000 toneladas de atún congelado y procesado en 2024 solo a la UE. Sin embargo, en 2019 Ecuador recibió una tarjeta amarilla por parte de la UE debido a deficiencias sustanciales en su sistema de supervisión y control de las actividades de pesca y procesado del atún.³³ Esta advertencia reflejó el hecho de que la aplicación del derecho ecuatoriano estaba socavada debido a un marco jurídico obsoleto, unas sanciones ineficientes y una actitud indulgente con respecto a las infracciones en materia de pesca, lo cual conforma unas condiciones que facilitan la entrada de productos vinculados a la pesca INDNR en

la cadena de abastecimiento. Cualquier mejora que se pueda haber hecho sigue sin ser suficiente por la UE a medida que continúan las conversaciones entre la UE y Ecuador y la tarjeta amarilla se mantiene vigente.³⁴

Dado el débil marco de control tanto en Panamá como en Ecuador, la pesca en alta mar bajo pabellón panameño que se desembarca en puertos ecuatorianos permite ocultar el origen de las capturas, falsificar la documentación y sortear las comprobaciones documentales de las capturas que se exigen a los buques que enarbolan pabellón de la UE.

Además, 8 buques propiedad de la UE operan bajo pabellón de Ecuador. Si miramos el flujo comercial de productos del mar, Ecuador es el principal exportador de atún a la UE entre todos los pabellones de conveniencia, países advertidos con tarjeta amarilla o paraísos fiscales que analizamos. A pesar de ello, en 2024, la UE importó 190.598 toneladas de productos del mar procedentes de Ecuador, con un valor de alrededor de 905 millones de euros. España acogió el mayor volumen de estas importaciones (81.185 toneladas), seguida de Países Bajos, Alemania e Italia.

Ejemplo de un buque español que faena bajo pabellón de conveniencia y que desembarca en un país con tarjeta amarilla o estado de conveniencia

Un cerquero español ha estado pescando bajo pabellón panameño desde 2004. Aunque oficialmente está vinculado a un armador panameño, su beneficiario efectivo es, presuntamente, una sociedad establecida en España.^d

Los datos de GFW reflejan que el buque no ha operado en aguas panameñas ni tampoco ha frecuentado puertos panameños desde al menos 2020. Por el contrario, sus operaciones pesqueras parecen haberse concentrado al otro lado del Atlántico, en África Occidental.

Desde 2022, esta embarcación ha dirigido aparentemente su actividad pesquera a las aguas de Cabo Verde, Guinea, Guinea-Bisáu, Liberia, Mauritania y Sierra Leona, mientras que parece que sus puertos principales de desembarco han sido Abiyán (Costa de Marfil) y Dakar (Senegal). El uso de la bandera panameña ya despierta inquietud sobre una falta de control, una sospecha que se acrecienta por su conexión con puertos como el de Dakar. Dakar es el principal puerto pesquero industrial de Senegal, un país que en 2024 recibió una tarjeta amarilla de la Comisión Europea, en parte debido a unos controles portuarios inadecuados sobre los buques pesqueros extranjeros, planteando riesgos para la trazabilidad de los productos del mar.³⁵

La laxa supervisión del país del pabellón enarbolado por el buque y el desembarco regular en un estado que la UE ha identificado como incumplidor debido a sus controles portuarios inadecuados, ha generado vulnerabilidades sobre la pesca INDNR y la entrada de productos insostenibles en las cadenas de abastecimiento. Estos riesgos se mitigarían de forma significativa bajo un pabellón de la UE, el cual exige unos sistemas de vigilancia y declaración más estrictos, y unos puertos en debida regla, cuyos procesos de inspección y verificación de la certificación de capturas son más rigurosos.



Los buques de la UE pueden socavar los esfuerzos comunitarios de cumplir con la pesca sostenible en aguas extracomunitarias

El pabellón beliceño es el quinto pabellón más común, fuera de la UE, utilizado por el sector pesquero europeo. Belice es considerado desde hace mucho tiempo pabellón de conveniencia, donde al menos el 77% de su flota industrial está integrada por operadores extranjeros.¹⁷ Varios arrastreros pelágicos de la UE enarbolan brevemente pabellón beliceño tras un reabanderamiento reiterado durante cortos periodos de tiempo que incluían Camerún, un país que ha recibido por parte de la UE tanto una prohibición de comerciar con productos del mar como una tarjeta amarilla por no luchar contra la pesca INDNR.³⁶ Incluso Belice recibió una tarjeta roja en noviembre de 2013 debido a una falta de control de abanderamiento, la cual fue retirada en diciembre de 2014 cuando fortaleció su marco de gobernanza pesquera en el empeño de satisfacer sus obligaciones internacionales como estado de pabellón.^{37,38}

En nuestro análisis, identificamos 15 buques de la UE que operaban con pabellón beliceño, cuyos propietarios se basaban en España (9 buques), Bélgica (2 buques), Dinamarca (1 buque), Estonia (1 buque), Letonia

(1 buque) y Lituania (1 buque). Solo 4 de estos buques emitían señales AIS. Cuando analizamos los datos del sistema AIS, descubrimos que estas embarcaciones operaban con pabellón de Belice faenaban con bastante regularidad lejos de las aguas beliceñas, desde Surinam hasta el Atlántico norte e Índico occidental.

Adquiere un carácter especialmente relevante el hecho de que 3 buques con pabellón beliceño faenaran aparentemente en aguas de África Occidental, donde las embarcaciones con pabellón de la UE operan en virtud de los Acuerdos de Colaboración de Pesca Sostenible (ACPS) con terceros países. Estos buques de la UE que operaban bajo pabellón beliceño no están, por tanto, sujetos a los mismos requisitos de sostenibilidad, trabajo, declaración y control que se aplican a los buques con pabellón de la UE en virtud de los ACPS. Este contexto abre un potencial para que los ciudadanos de la UE eludan las obligaciones de sostenibilidad y, posiblemente, socaven los esfuerzos de la UE de promover prácticas de pesca responsable entre los países colaboradores.

Buques de la UE que enarbolan pabellones de conveniencia no sujetos a los reglamentos marcados por la UE

El arrastrero pelágico *Soley* (IMO: 8607270) ilustra cómo los buques propiedad de la UE que enarbolan pabellón de países no sujetos a la normativa de la UE eluden los requisitos de sostenibilidad y control de la UE. Construido en 1989, el *Soley* enarbola actualmente pabellón de Belice y es propiedad de una empresa europea. Al parecer, el buque lleva más de una década faenando en aguas mauritanas y no parece tener vínculos operativos con el Caribe.

Si este buque realizara estas actividades pesqueras en Mauritania bajo pabellón de un país de la UE, estaría sujeto al acuerdo de pesca sostenible (SFPA) que la UE mantiene con Mauritania³⁹ desde 1987, en virtud del cual los buques con pabellón de la UE deben cumplir condiciones estrictas, como pescar únicamente poblaciones excedentarias, cumplir las normas laborales y de seguridad, llevar observadores a bordo y cumplir requisitos detallados de presentación de informes. Sin embargo, al operar bajo pabellón de Belice, el arrastrero pesca pequeñas especies pelágicas sin tener que cumplir las normas de pesca o de sostenibilidad social de la UE y sin estar sujeto a los mismos niveles de supervisión y control que los buques con pabellón de la UE. En respuesta a las

preguntas de Oceana, el propietario del *Soley* afirmó que sus actividades son legales, transparentes y auditadas, y rechazó cualquier sugerencia de que su buque opera bajo pabellón de conveniencia con la intención de eludir la normativa de la UE.

Esta práctica de las empresas pesqueras europeas de abanderar buques fuera del alcance de la normativa de la UE, ya sea de forma intencionada o por motivos comerciales, crea una competencia desleal para los buques con pabellón de la UE que faenan en el marco de un acuerdo de pesca sostenible y cumplen con obligaciones más estrictas en materia de sostenibilidad, información y transparencia.



La falta de investigación y sanciones a los buques de la UE que faenan en África Occidental

Los buques de la UE que operan bajo pabellón de terceros países aparentemente también faenan en áreas gestionadas por OROP, que regulan la explotación de poblaciones o zonas pesqueras compartidas internacionalmente. Muchas medidas de conservación y gestión de las OROP son legalmente vinculantes para los Estados miembros; a la vez, la mayoría de las OROP mantienen listas de buques que han sido identificados por contribuir a la pesca INDNR. Estas listas se actualizan cada año y prohíben a los buques designados pescar, transbordar o desembarcar las capturas en el área de competencia de las OROP. Los Estados miembros deben cumplir estas medidas o hacer frente a las sanciones; aquí se incluye también a los Estados costeros y naciones pesqueras de larga distancia con una presencia histórica o intereses pesqueros en las zonas de convención de las OROP.

Recientemente, la Comisión Europea ha confirmado la prohibición para los ciudadanos y empresas de la UE de contribuir a la pesca INDNR o apoyarla, con independencia de si los buques con los que están vinculados aparecen en una lista de buques de pesca INDNR elaborada por OROP.⁴⁰

No obstante, algunos Estados miembros, como España, interpretan su jurisdicción de forma mucho más estricta, reclamando que solo pueden investigar y sancionar a ciudadanos y empresas que faenan con una bandera de un tercer país cuando el buque en cuestión aparece formalmente en una lista de buques de pesca INDNR elaborada por OROP. Si bien el derecho español ofrece uno de los marcos jurídicos más exigentes a la hora de sancionar a la población que participa en prácticas pesqueras INDNR, en la actualidad esta facultad solo se aplica a buques que aparecen en listas de buques de pesca INDNR elaboradas por OROP.^j La Comisión Europea ha confirmado que esta interpretación restrictiva contradice el derecho de la UE.⁴⁰

El problema adquiere una relevancia especial en África Occidental, pues los órganos pesqueros regionales responsables de las especies pelágicas y demersales solo tienen una función consultiva y no



elaboran listas de buques que practiquen la pesca INDNR. Hay buques españoles orientados a la pesca de especies demersales en África Occidental que siguen quedando fuera del alcance de las autoridades españolas, aun cuando puedan verse inmersos en prácticas que podrían constituir una infracción. Adicionalmente, identificamos al menos 11 buques pelágicos de nuestra lista que, siendo propiedad de la UE, operan en esta región enarbolando un pabellón de conveniencia o la bandera de un país advertido con tarjeta amarilla o de un paraíso fiscal.^d Estos buques se aprovechan de un sistema de aplicación de abanderamiento laxo así como de la ausencia de medidas regionales vinculantes para poder pescar con un mínimo riesgo de inspección o de recibir sanciones, contribuyendo a una sobreexplotación de determinadas pequeñas especies pelágicas.

Así por ejemplo, cinco buques de la UE, cuyos beneficiarios efectivos se basan según su declaración en Lituania y Malta, han cambiado repetidamente en los últimos años tanto de pabellón como de nombre, habiéndose registrado en Camerún, Guinea-Bisáu y, más recientemente, en Gambia.⁴¹ Los datos satelitales de GFW sugieren que, a pesar de los cambios en el registro, parecía que estos buques habían operado de forma regular en aguas mauritanas. Entre 2000 y 2024, habían registrado en total más de 33.500 horas de pesca en zonas económicas exclusivas de Mauritania. Es posible que estos buques de la UE hayan recurrido de forma reiterada a un reabanderamiento para acceder a pequeñas poblaciones de especies pelágicas en aguas mauritanas, a la vez que sorteaban los procesos de registro más estrictos de este país.

j. La administración española ya se ha enfrentado a este problema cuando ha tratado de sancionar a empresas españolas que poseían buques apátridas y faenaban sin una licencia o bandera. Como estos buques no estaban incluidos en ninguna lista de buques de pesca INDNR, el órgano jurisdiccional nacional anuló las resoluciones sancionatorias en los casos 81/2017 y 82/2017 a pesar del hecho de que los buques, claramente, estaban pescando de forma ilegal, contraviniendo el conjunto de leyes nacionales, europeas e internacionales.

Las importaciones de pesca de alto riesgo acceden al mercado de la UE

Casi el 70% de los productos del mar que se consumen en la UE son importados, y en algunos casos proceden de países con un alto riesgo de participar en pesca ilegal.⁴² A pesar de los firmes compromisos de la UE con respecto a la transparencia y la sostenibilidad, una gran proporción de los productos del mar que se consumen en la UE provienen de países que son clasificados como pabellones de conveniencia, están advertidos con tarjeta amarilla conforme al Reglamento de pesca INDNR de la UE o son reconocidos como paraísos fiscales.

De los 20 países de alto riesgo identificados en este estudio, 15 exportaron productos del mar a la UE en 2024, lo que supone 601.732 toneladas de importaciones de productos del mar (Tabla 2). Esto representa más del 10% de las importaciones totales estimadas de productos del mar para la UE, según la estimación de importaciones de 2023 de 5,9 millones de toneladas.⁴²

Tabla 2. Importaciones totales de productos del mar en 2024 a la UE procedentes de los 10 países de mayor riesgo por volumen, valor y principal Estado-importador miembro de la UE asociado (en orden descendente, por volumen de importación).

Principales países de mayor riesgo identificados en el estudio	Volumen total de las importaciones ^k (toneladas)	Valor total de las importaciones (millones de euros)	Principales Estados-importadores miembros de la UE
 Rusia	208.846	764,24	Alemania, Países Bajos, Polonia, Francia, Portugal, Dinamarca, España, Italia, Lituania, República Checa
 Ecuador	190.598	905,42	España, Países Bajos, Alemania, Italia, Francia, Portugal, Bélgica, Grecia
 Islas Feroe	109.458	695,03	Dinamarca, Países Bajos, Alemania, Polonia, Letonia
 Mauricio	34.685	173,26	España, Países Bajos, Italia, Francia, Suecia, Finlandia
 Senegal	22.998	171,62	España, Italia, Francia, Portugal, Grecia
 Tanzania	15.060	80,83	España, Países Bajos, Italia, Portugal, Bélgica, Rumanía
 Belice	10.730	28,51	España, Portugal
 Honduras	4.793	45,39	Francia, Alemania, Bélgica, España, Países Bajos
 Panamá	3.997	9,40	España, Francia
 Bahamas	567	20,38	Bélgica, Francia, España

Fuente: EUMOFA²⁷

Algunos de los países que revelan una mayor cifra de buques de la UE, como Panamá, Belice, Senegal y Ecuador, también figuran como exportadores principales de productos del mar a la UE. Este solapamiento sugiere una potencial participación de beneficiarios efectivos de la UE que operan en jurisdicciones con un control pesquero laxo, una protección inadecuada en materia laboral o un régimen fiscal permisivo, lo que hace aumentar el riesgo de que productos derivados de la pesca INDNR o no

conformes a la ética entren en la cadena de abastecimiento de la UE.

El uso de pabellones de conveniencia también se hace evidente a través de desembarcos directos en puertos de la UE. España y Países Bajos declararon 137.138 toneladas de desembarcos en 2023 por parte de buques pesqueros y buques frigoríficos^l registrados en estados que son considerados pabellones de conveniencia (Tabla 3).^{43,44}

k. Debe tenerse en cuenta que el volumen y el valor totales pueden incluir especies capturadas en estado salvaje.

l. Se suelen utilizar buques de carga refrigerada, o buques frigoríficos, para transferir y transportar capturas congeladas de buques pesqueros y, de ese modo, evitar largas travesías de regreso a puerto, con el consiguiente aumento de la efectividad. Aunque esta práctica se considera normalmente como una actividad pesquera comercial legal, también es susceptible de relacionarse con abusos, ya que puede encubrir operaciones de pesca INDNR, infracciones de derechos humanos y otras actividades delictivas al producirse en localizaciones remotas.

En el caso de los Países Bajos, adquiere una relevancia especial, ya que este país ha estado sujeto desde 2022 a un procedimiento de infracción continuo por parte de la Comisión Europea al no verificar el peso de la producción del mar desembarcada.⁴⁵ Los informes bianuales revelan que los Países Bajos no cumplieron con el umbral mínimo de inspección del 5% para desembarcos directos ningún año durante el periodo 2020-2023.⁴⁶ En el caso de España, se

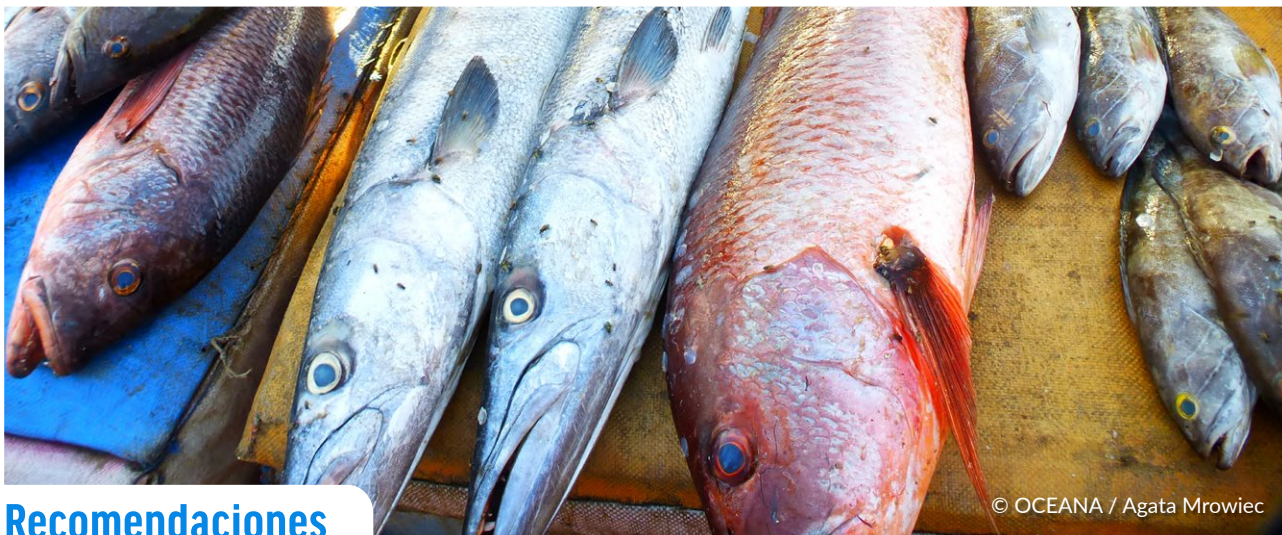
inspeccionaron más del 70% de los desembarcos directos durante ese mismo periodo.⁴⁶

Estas prácticas sugieren que los riesgos asociados a los pabellones de conveniencia van más allá de las operaciones pesqueras en el extranjero y que pueden incorporarse directamente en las cadenas de abastecimiento y puertos de desembarco de la UE.

Tabla 3. Desembarcos en puertos de la UE por parte de buques que enarbolan pabellón de países de alto riesgo en 2023, por especie y volumen.

Estado miembro de la UE	Pabellón de alto riesgo	Volumen de desembarcos (toneladas)	Especie
 España	 Belice	180	Atún patudo
		2.692	Atún listado
		408	Pota argentina
		2.702	Atún de aleta amarilla
	 Mauricio	488	Atún listado
		640	Atún de aleta amarilla
	 Panamá	377	Atún patudo
		2.025	Atún listado
		4.683	Atún de aleta amarilla
	 Rusia	302	Bacalao del Atlántico
		303	Fletán negro
		517	Merluza argentina
		1.530	Gallineta del Atlántico
 Países Bajos	 Bahamas (buque frigorífico) - captura rusa	4.603	Abadejo de Alaska
		3.775	Bacalao del Atlántico
		5.939	Abadejo
	 Islas Feroe	1.254	Caballa del Atlántico
	 Noruega (buque frigorífico) - captura de Islas Feroe	1.608	Arenque del Atlántico
		370	Caballa del Atlántico
	 Noruega (buque frigorífico) - captura rusa	15.942	Bacalao del Atlántico
		1.657	Eglefino
		701	Platija
		445	Caballa del Atlántico
	 Senegal	53	Arenque del Atlántico
	 Panamá (buque frigorífico) - captura rusa	3.746	Abadejo
	 Rusia (buque frigorífico) - captura rusa	62.590	Bacalao del Atlántico
		14.582	Eglefino
		1.250	Abadejo
		989	Platija europea
		787	Platija americana

Fuente: Informes bianuales de España y Países Bajos sobre la aplicación del Reglamento de pesca INDNR.^{43,44}



Recomendaciones

La UE, como principal importadora de productos del mar, donde casi el 70% de los productos del mar que consume proceden de la importación,⁴² y cuna de una de las mayores flotas pesqueras, es responsable de promover la transparencia en cuanto a la propiedad de buques pesqueros en todo el mundo. Además, la UE debe liderar con el ejemplo, garantizando que sus ciudadanos no participen en actividades ilegales enarblando el pabellón de ningún país. Asegurar la claridad sobre quien, en última instancia, posee y controla los buques de pabellón extranjero es esencial a fin de garantizar la política de tolerancia cero de la UE en la lucha contra la pesca INDNR y proteger a los consumidores de la UE y las comunidades costeras de todo el mundo.

Este estudio revela que los buques de la UE hacen un uso extensivo de banderas de países que son considerados pabellones de conveniencia, están advertidos con tarjeta amarilla o son reconocidos como paraísos fiscales. Al menos 105 buques de

la UE faenan bajo pabellón de 20 países de alto riesgo, esto es, el 30% de todos los buques de la UE que enarbolan pabellón de terceros países. Este patrón de propiedad de alto riesgo, unido a la falta de transparencia en la gobernanza pesquera, puede permitir que empresas europeas se beneficien de actividades de pesca INDNR e insostenible, además de facilitar la entrada de productos derivados de la pesca INDNR y poco ética en el mercado de la UE, contraviniendo las políticas internas.

Por consiguiente, mejorar la transparencia de la propiedad efectiva es esencial para detectar y disuadir la pesca INDNR y garantizar la aplicación firme del derecho de la UE y de las normas OROP. Con el propósito de poner en marcha los compromisos del Pacto Europeo por el Océano y hacer frente al problema de los pabellones de conveniencia, Oceana insta a la Comisión Europea y a los Estados miembros de la UE a adoptar las siguientes medidas.



Los Estados miembros de la UE deberían:

- Exigir a los ciudadanos y a las empresas que declaren cualquier interés legal, efectivo o financiero en buques de pesca que enarbolan pabellón de un tercer país, con el fin de garantizar la debida aplicación de la prohibición de apoyar la pesca INDNR así como de mantener la propiedad de buques que enarbolan pabellones de países objeto de una prohibición de comercio de productos del mar o de una tarjeta roja por parte de la UE.
- Fortalecer mecanismos de control y cumplimiento e investigar de forma proactiva los vínculos de propiedad entre ciudadanos de la UE y buques que enarbolan pabellón extranjero, dando prioridad a los que operan bajo pabellones de conveniencia o que están relacionados con riesgos de pesca INDNR.
- Intercambiar información con terceros países con el objeto de identificar ciudadanos y empresas de la UE implicados en delitos, así como compartir información sobre propiedad efectiva y casos de incumplimiento.
- Cumplir de forma rigurosa con las obligaciones de declaración de la propiedad efectiva ante los órganos pesqueros regionales que exigen estas disposiciones de transparencia.



La Comisión Europea debería:

- Identificar y publicar una lista de estados de pabellón, a la vez que hacer frente al problema de los pabellones de conveniencia, por ejemplo, en las jurisdicciones de alto riesgo que muestran deficiencias para luchar contra el blanqueo de capitales y combatir la financiación del terrorismo, jurisdicciones no cooperadoras en asuntos fiscales o países que no cooperan en la lucha contra la pesca INDNR.
- Analizar opciones para restringir o limitar las posibilidades de que los ciudadanos y empresas de la UE sean propietarios plenos o parciales de buques pesqueros que operan bajo pabellones de conveniencia, incluso a través de sociedades mixtas.
- Garantizar que los Estados miembros de la UE establezcan requisitos de declaración para aquellos ciudadanos que mantengan cualquier interés legal, efectivo o financiero en buques pesqueros que enarbolan pabellón de terceros países, lo cual se conseguirá a través de la promoción del grupo de trabajo de la DG MARE sobre el control de ciudadanos, que exigirá obligaciones para los Estados miembros, además de las obligaciones actuales derivadas del Reglamento de pesca INDNR de la UE.
- Crear un registro público de empresas de la UE con intereses legales, efectivos o financieros en buques que enarbolan pabellón de terceros países.
- Iniciar procedimientos de infracción contra aquellos Estados miembros que de forma reiterada no impidan que sus ciudadanos se beneficien de la pesca INDNR o de buques que enarbolan pabellón de países que han recibido una tarjeta roja.



La Comisión Europea y los Estados miembros de la UE deberían:

- Aplicar unas normas de control de la importación más estrictas (lo que incluye comprobaciones de verificación) sobre capturas procedentes de jurisdicciones consideradas pabellón de conveniencia.
- Promover de forma activa el intercambio de datos a nivel mundial sobre la propiedad efectiva en foros internacionales y Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROP) como una herramienta esencial para combatir la pesca INDNR, lo que incluye el establecimiento de medidas dirigidas al uso de pabellones de conveniencia.
- Comprometerse a adoptar los diez principios de la Carta Mundial para la Transparencia de la Pesca.

Anexo

Tabla A1. Lista de los 20 países identificados de alto riesgo en este estudio, ya sea por ser considerados pabellones de conveniencia,²² haber recibido una tarjeta amarilla conforme al Reglamento de pesca INDNR de la UE²⁴ o figurar en listas de la UE de jurisdicciones no cooperadoras a efectos fiscales²³, con el potencial número de buques de la UE identificados que operan enarbolando alguno de estos pabellones.

Países de alto riesgo identificados en el estudio	Motivo de la identificación como país de alto riesgo	Número de buques de la UE identificados (actualizado a septiembre de 2025)
 Senegal	Pabellón de conveniencia / Tarjeta amarilla	21
 Panamá	Pabellón de conveniencia / Tarjeta amarilla / Paraíso fiscal de la UE	20
 Belice	Pabellón de conveniencia	15
 Ecuador	Tarjeta amarilla	8
 Honduras	Pabellón de conveniencia	6
 Mauricio	Pabellón de conveniencia	5
 Curazao	Pabellón de conveniencia	4
 Mongolia	Pabellón de conveniencia	4
 Sierra Leona	Tarjeta amarilla / Pabellón de conveniencia	3
 Islas Feroe	Pabellón de conveniencia	3
 Guinea-Bisáu	Pabellón de conveniencia	3
 Tanzania	Pabellón de conveniencia	3
 Georgia	Pabellón de conveniencia	2
 Gabón	Pabellón de conveniencia	2
 Vanuatu	Pabellón de conveniencia / Paraíso fiscal de la UE	1
 Rusia	Paraíso fiscal de la UE	1
 Islas Marshall	Pabellón de conveniencia	1
 Bahamas	Pabellón de conveniencia	1
 Guinea Ecuatorial	Pabellón de conveniencia	1
 San Marino	Pabellón de conveniencia	1

Fuente: ITF,²² Consejo de la Unión Europea²³ y Dirección General de Asuntos Marítimos y Pesca.²⁴

Referencias

- 1 Miller, D. D. y Sumaila, U. R. (2014). Flag use behavior and IUU activity within the international fishing fleet: Refining definitions and identifying areas of concern. *Marine Policy*, 44, 204–211. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2013.08.027>
- 2 Naciones Unidas. (1982). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf
- 3 Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte. (s.f.). *Flags of Convenience*. <https://www.itfseafarers.org/es/issues/flags-of-convenience>
- 4 Petrossian, G. A., Sosnowski, M., Miller, D. y Rouzbahani, D. (2020). Flags for sale: An empirical assessment of flag of convenience desirability to foreign vessels. *Marine Policy*, 116, 103937. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.103937>
- 5 Ford, J. H. y Wilcox, C. (2019). Shedding light on the dark side of maritime trade – A new approach for identifying countries as flags of convenience. *Marine Policy*, 99, 298-303. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2018.10.026>
- 6 Galaz, V., Crona, B., Dauriach, A., Jouffray, J.-B., Österblom, H. y Fichtner, J. (2018). Tax havens and global environmental degradation. *Nature Ecology and Evolution*, 2, 1352-1357. <https://doi.org/10.1038/s41559-018-0497-3>
- 7 Decker Sparks, J. L., y Hasche, L. K. (2019). Complex linkages between forced labor slavery and environmental decline in marine fisheries. *Journal of Human Rights*, 18(2), 230-245. <https://doi.org/10.1080/14754835.2019.1602824>
- 8 Wyatt, T. (2021). *Wildlife trafficking: A deconstruction of the crime, victims and offenders*. Springer Nature. <https://doi.org/10.1057/9781137269249>
- 9 Haenlein, C. (2017). *Below the surface: How illegal, unreported and unregulated fishing threatens our security*. Royal United Services Institute. https://static.rusi.org/201707_rusi_below_the_surface_haenlein.pdf
- 10 Trygg Mat Tracking (TMT) & C4ADS. (2020). *Spotlight on the exploitation of corporate structures by illegal fishing operators*. <https://c4ads.org/wp-content/uploads/2020/12/TMT-C4ADS-Spotlight.pdf>
- 11 North Atlantic Fisheries Intelligence Group. (2017). *Chasing Red Herrings: Flags of Convenience, Secrecy and the Impact on Fisheries Crime Law Enforcement*. Nordic Council of Ministers. <https://norden.diva-portal.org/smash/get/diva2:1253427/FULLTEXT01.pdf>
- 12 C4ADS. (2019). *Strings Attached: Exploring the Onshore Networks Behind Illegal, Unreported & Unregulated Fishing*. <https://c4ads.org/wp-content/uploads/2019/08/StringsAttached-Report.pdf>
- 13 Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. (18 de marzo de 2016). *Operación Yuyus: La Guardia Civil desarticula un importante grupo dedicado a la pesca ilegal en la Antártida* [Nota de prensa]. <https://www.mapa.gob.es/dam/mapa/contenido/actuaciones-del-seprona/noticias/pdf/npoperacionyuyus-seprona-interpol.pdf>
- 14 Comisión del Atún para el Océano Índico (CTOI). (18 de abril de 2015). *Complementary elements for discussion under item 7 of the agenda for the Compliance Committee*. IOTC-2015-CoC12-08a Rev4[E]. IOTC Secretariat. <https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/b63b20f2-f056-442d-a2b1-5deaca5ce933/content>
- 15 Planelles, M. (17 de marzo de 2016). 17,8 millones de multa para el gran 'pirata' gallego de la pesca. *El País*. https://elpais.com/politica/2016/03/17/actualidad/1458232512_746176.html
- 16 Reglamento (CE) n° 1005/2008 del Consejo 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) n° 2847/93, (CE) n° 1936/2001 y (CE) n° 601/2004, y se derogan los Reglamentos (CE) n° 1093/94 y (CE) n° 1447/1999. <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1005/oj>

- 17 Kinds, A., Relano, V., y Villasante, S. (2025). *Beyond the Flag State Paradigm: Reconstructing the World's Large-Scale Fishing Fleet through Corporate Ownership Analysis*. Oceana. <https://zenodo.org/records/15476309>
- 18 Environmental Justice Foundation. (2023). *China's hidden fleet in West Africa: A spotlight on illegal practices within Ghana's industrial trawl sector*. <https://ejfoundation.org/reports/chinas-hidden-fleet-in-west-africa-a-spotlight-on-illegal-practices-within-ghanas-industrial-trawl-sector>
- 19 The Outlaw Ocean Project. (s.f.). *China's flagged-in fleet*. <https://theoutlawocean.com/investigations/china-the-superpower-of-seafood/chinas-flagged-in-fleet/>
- 20 Comisión Europea. (2025). *Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. El Pacto Europeo por el Océano*. COM(2025) 281 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52025DC0281>
- 21 Agencia Ejecutiva Europea de Clima, Infraestructuras y Medio Ambiente. (5 de julio de 2023). *New EMFAF call for tender for study on the practice of open registers for vessels*. Comisión Europea. https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/new-emfaf-call-tender-study-practice-open-registers-vessels-2023-07-05_en
- 22 Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte(ITF). (s.f.). *Registros BDC*. <https://www.itfseafarers.org/en/issues/flags-of-convenience/current-registries-listed-focs#:~:text=Breadcrumb,Vanuatu>
- 23 Consejo de la Unión Europea. (18 de febrero de 2025). *Lista de la UE de países y territorios no cooperadores a efectos fiscales*. <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/eu-list-of-non-cooperative-jurisdictions/>
- 24 Dirección General de Asuntos Marítimos y Pesca. (2023). *Illegal fishing: Overview of existing procedures with third countries*. Comisión Europea. https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/document/download/dac17bdf-42cf-4525-884c-44050b31d6a0_en?filename=illegal-fishing-overview-of-existing-procedures-third-countries_en.pdf
- 25 Reglamento (UE) 2023/2842 del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de noviembre de 2023 por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1967/2006 y (CE) n.º 1005/2008 del Consejo y los Reglamentos (UE) 2016/1139, (UE) 2017/2403 y (UE) 2019/473 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al control de la pesca. <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2842/oj>
- 26 Dirección General de Salud y Seguridad Alimentaria. (s.f.). *Listas de establecimientos - TRACES NT*. Comisión Europea. <https://webgate.ec.europa.eu/tracesnt/directory/listing/establishment/publication/index>
- 27 Observatorio Europeo del Mercado de la Pesca y la Acuicultura. (s.f.). *Weekly EU import*. <https://eumofa.eu/weekly-eu-import>
- 28 EU IUU Fishing Coalition. (s.f.). *Member State implementation of the IUU Regulation*. <https://www.iuuwatch.eu/the-iuu-regulation/member-state-implementation/>
- 29 Oceana. (2025). *The EU's hidden fishing fleet: How foreign vessel ownership is undermining Europe's fight against illegal fishing*. <https://europe.oceana.org/wp-content/uploads/sites/26/2025/06/The-EUs-hidden-fishing-fleet-Oceana.pdf>
- 30 MarFishEco., Kuruc, M., y Porterfield, E. (2024). *La Carta Mundial para la Transparencia de la Pesca. Un marco para la colaboración, la justicia y la sostenibilidad*. Coalición para la Transparencia de la Pesca. <https://fisheriestransparency.net/wp-content/uploads/2024/09/2024-Charter-Report-ES.pdf>
- 31 Comisión Europea. (2012). *Decisión de la Comisión de 15 de noviembre de 2012 por la que se cursa una notificación a los terceros países que la Comisión estima susceptibles de ser considerados terceros países no cooperantes conforme al Reglamento (CE) n.º 1005/2008 del Consejo por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada*. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=oj:JOC_2012_354_R_0001_01

- 32 Comisión Europea. (2020). *Decisión de la Comisión de 12 de diciembre de 2019 por la que se cursa una notificación a la República de Panamá sobre la posibilidad de ser considerada tercer país no cooperante en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada*. (2020/C 13/06). [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32020D0115\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32020D0115(01))
- 33 Comisión Europea. (30 de octubre de 2019). *Preguntas y respuestas: la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) y cuestiones que se plantean en Ecuador*. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_19_6037
- 34 Avilés, M. F. (6 de noviembre de 2025). Ecuador prevé superar la sanción pesquera de la Unión Europea en 2026. *El Diario*. <https://www.eldiario.ec/ecuador/ecuador-preve-superar-la-sancion-pesquera-de-la-union-europea-en-2026-06112025/>
- 35 Comisión Europea. (27 de mayo de 2024). *Commission notifies Senegal of need to step up fight against illegal, unreported and unregulated fishing* [Comunicado de prensa]. Comisión Europea. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_2848
- 36 Comisión Europea. (17 de febrero de 2021). *Fighting against illegal, unreported and unregulated fishing: Commission notifies Cameroon with a yellow card* [Comunicado de prensa]. Comisión Europea. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_621
- 37 *Decisión de ejecución del Consejo de 15 de diciembre de 2014 que modifica la Decisión de Ejecución 2014/170/UE por la que se establece una lista de terceros países no cooperantes en la lucha contra la pesca INDNR, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1005/2008 por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada por lo que respecta a Belice*. (2014/914/EU). http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2014/914/oj
- 38 EU IUU Fishing Coalition. (2025). *Impulsando mejoras en la gobernanza pesquera global: Impacto del régimen de tarjetas INDNR de la UE en Belice, Guinea, las Islas Salomón y Tailandia*. https://www.iuuwatch.eu/wp-content/uploads/2022/03/2022-EU-IUU-Coalition-Carding-Study_ES.pdf
- 39 Unión Europea. (8 de diciembre de 2021). *Acuerdo de colaboración de pesca sostenible entre la Unión Europea y la República Islámica de Mauritania*. http://data.europa.eu/eli/agree_international/2021/2123/oj
- 40 Parlamento Europeo. (11 de junio de 2025). *Answer given by Mr Kadis on behalf of the European Commission*. E-001562/2025(ASW). https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-10-2025-001562-ASW_EN.pdf
- 41 Oceana. (2025). *Why transparency matters: Exposing EU ownership of high-risk fishing vessels in Guinea-Bissau*. <https://europe.oceana.org/wp-content/uploads/sites/26/2025/02/BRIEFING-WHY-TRANSPARENCY-MATTERS-GUINEA-BISSAU.pdf>
- 42 Observatorio Europeo del Mercado de la Pesca y la Acuicultura. (2024). *El mercado pesquero de la UE: edición 2024*. Comisión Europea. https://eumofa.eu/documents/20124/145239/EFM2024_ES.pdf
- 43 Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. (2024). *Biennial report on the application of the IUU Regulation*. <https://www.iuuwatch.eu/wp-content/uploads/2024/09/SPAIN-Biennial-report-2022-2023.pdf>
- 44 The Netherlands Food and Consumer Products Safety Authority. (2024). *Biennial report on the application of the IUU Regulation*. <https://www.iuuwatch.eu/wp-content/uploads/2024/09/NETHERLANDS-Biennial-report-2022-2023.pdf>
- 45 Comisión Europea. (9 de febrero de 2025). *Paquete de procedimientos de infracción de febrero: principales decisiones*. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/inf_22_601
- 46 EU IUU Fishing Coalition. (2025). *Beyond CATCH: Why EU import controls still fail to keep illegal seafood out of the market*. <https://www.iuuwatch.eu/wp-content/uploads/2025/10/Beyond-Catch-EU-IUU-Fishing-Coalition-briefing-2025-EN.pdf>



OCEANA EN EUROPA

Oficina central:
Madrid, España
europa@oceana.org

Oficina Mar del Norte y Báltico:
Copenhague, Dinamarca
copenhagen@oceana.org

Oficina EU:
Bruselas, Bélgica
brussels@oceana.org

europe.oceana.org

OCEANA