



Kashfi Halford

Aplicación del acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto

Una metodología para la evaluación de las necesidades de capacidad

Índice

- 1 Acerca de este informe
- 2 Resumen ejecutivo
- 6 Lista de abreviaturas y siglas
- 7 **1. ¿Por qué una metodología para la evaluación de las necesidades de capacidad?**
 - 1.1 Introducción y antecedentes **7**
 - 1.2 Artículo 21 del Acuerdo MERP: Necesidades de los Estados en desarrollo **8**
 - 1.3 Cómo funciona el Acuerdo MERP **8**
 - 1.4 Elaboración de la metodología para la ENC **11**
 - 1.5 Puntos a tener en cuenta al considerar una ENC **13**
 - 1.5.1 ¿Quién debe realizar la ENC? **13**
 - 1.5.2 ¿Cuánto tiempo tomará? **13**
 - 1.5.3 ¿Cuáles son las necesidades de información regionales y globales? **14**
 - 1.5.4 ¿Existen puertos que son prioridad para la ENC? **14**
 - 1.5.5 ¿Cuáles son las consecuencias de no visitar los puertos y hacer el trasbordo en altamar? **14**
 - 1.5.6 Cómo fortalecer el sistema de controles del Estado rector del puerto existente **14**
 - 1.6 Pasos a seguir **15**
 - 1.6.1 Incrementar la concientización hacia la aplicación del Acuerdo MERP **15**
 - 1.6.2 Realización de las ENC **15**
 - 1.6.3 Cómo prepararse para fortalecer las capacidades a nivel regional y mundial **16**
 - 1.6.4 Avanzar hacia los planes para el fortalecimiento de la capacidad **16**
- 17 **2. Realización de la evaluación de las necesidades de capacidad: Metodología**
 - 2.1 Identificación de las necesidades de capacidad para la aplicación del Acuerdo MERP **17**
 - 2.1.1 Verificación de las necesidades de capacidad **18**
 - 2.2 Revisar y analizar los sistemas de control y la capacidad existentes **22**
 - 2.2.1 Pasos preliminares **22**
 - 2.2.2 Planificación de una visita a un puerto **22**
 - 2.2.3 Identificación y participación de las partes interesadas **23**
 - 2.2.4 Recopilación de información **23**
 - 2.2.5 Taller de orientación **24**
 - 2.2.6 Reuniones individuales con organismos y otros elementos del sistema de SCV **25**
 - 2.2.7 Reuniones con los inspectores **25**
 - 2.3 Identificar las brechas en la capacidad y priorizar: Necesidades de fortalecimiento de la capacidad **26**
 - 2.3.1 Reunión para la presentación del informe **26**
 - 2.3.2 Completar y hacer circular el informe de la ENC **26**

28 Apéndices

28 Apéndice 1: Análisis de los Artículos del Acuerdo MERP

Apéndice 1: Análisis de los Artículos del Acuerdo MERP 29

Apéndice 2: Lista de comprobación 47

Apéndice 3: Cuestionario preliminar 48

Apéndice 4: Cuestionario para los inspectores pesqueros 52

Apéndice 5: Hacer un borrador del plan para el trabajo de campo 55

Apéndice 6: Anexos A y C del Acuerdo MERP y los lineamientos para completarlos 57

Anexo A del Acuerdo MERP: Información que los buques deben facilitar con carácter previo 57

Anexo C del Acuerdo MERP: Informe de los resultados de la inspección 61

Apéndice 7: Análisis FODA (fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas) 66

Apéndice 8: Análisis de la-s brechas 67

68 Notas

Acerca de este informe

Esta publicación es una actualización de un documento anterior sobre metodología producido por The Pew Charitable Trusts con la colaboración de la Alianza Africa esquera, un proyecto de New Partnership for Africa's Development, a través de su grupo de trabajo Stop Illegal Fishing, para ayudar a los países en desarrollo a fortalecer la capacidad necesaria para aplicar el Acuerdo sobre las medidas del Estado rector del puerto.

The Pew Charitable Trusts es una organización no gubernamental comprometida con una variedad de temas sobre conservación, incluidos los esfuerzos para erradicar la sobrepesca en todos los océanos del mundo. Pew ha trabajado desde el 2007 en un proyecto vigente para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

El trabajo que condujo a la elaboración de la metodología para la evaluación de las necesidades de capacidad fue emprendido por Nordenfjeldske Development Services (NFDS), en nombre de Pew. El equipo de estudio está compuesto por Peter Manning, quién realizó visitas de campo a seis puertos, con el apoyo de Sandy Davies y Per Erik Bergh.

El equipo quiere expresar sus más sinceros agradecimientos a todos aquellos que asistieron en la elaboración de este informe, incluidos Adriana Fabra, Stefan Flothmann, Elsa Lee, Frank Meere y Karen Sack de The Pew Charitable Trusts; Sloans Chimatiro de New Partnership for Africa's Development; Seraphin Dedi Nadjé de Fisheries Committee for the West Central Gulf of Guinea; Judith Swan de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO); Konan Angaman, Isidore Bagrou y Helguile Shep de Costa de Marfil; Martha Mukira, Stephen Ndegwa, Collins Ngoro, Barbara Side, Monor Godfrey Vincent, Simon Warui y Maxine Yalo de Kenia; Avelino Alfiado Munwane, Manuel Castiano, Peter Flewwelling e Ivone Lichucha de Mozambique; Adama Fale, Dame Mboup y Mamadou Ndiaye de Senegal; Roy Clarisse, Randolph Payet y Jude Talma de Seychelles; Hosea Gonza Mbilinyi, Geoffrey Nanyaro y Janet Uronu de Tanzania; y Estelle van der Merwe de Sudáfrica.

Fueron muchos quienes aportaron sugerencias y experiencias valiosas, y sus contribuciones son igualmente reconocidas con aprecio. Aquellas personas no afiliadas a The Pew Charitable Trusts, New Partnership for Africa's Development o Nordenfjeldske Development Services no necesariamente respaldan los hallazgos o las conclusiones de este informe.

Resumen ejecutivo

Las medidas de cumplimiento y ejecución administradas desde los puertos para los buques pesqueros y buques de apoyo a la pesca son un elemento relativamente económico del sistema de supervisión, control y vigilancia y, como tal, son atractivas y eficaces. El costo principal está asociado al establecimiento y mantenimiento de una oficina de inspecciones pesqueras adecuada y capacitada, con buenos niveles de comunicación entre organismos nacionales, incluidas aduanas y autoridades portuarias, y cooperación con cuerpos regionales y globales.

A esta necesidad básica de capacidad, tanto en términos humanos como institucionales, se le prestó atención considerable durante la negociación del acuerdo FAO sobre medidas del estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (Acuerdo MERP) de la ONU. A los países en desarrollo les conciernen especialmente los recursos necesarios para construir tal capacidad. Por esta razón, The Pew Charitable Trusts ha estado trabajando en la creación de una metodología, robusta pero sencilla, que permita determinar las necesidades específicas y reales de cada país para el fortalecimiento de las capacidades, y en proporcionar una plataforma para el desarrollo de un plan de fortalecimiento de las capacidades que, al ser aplicado, posibilite de manera eficaz el cumplimiento con el Acuerdo MERP.

Pew, con la colaboración de New Partnership for Africa's Development (NEPAD), a través de su equipo de trabajo Stop Illegal Fishing (SIF), y seis países africanos¹, ha apoyado la creación de una metodología para la evaluación de las necesidades de capacidad (ENC). Esta metodología es parte de un conjunto de herramientas que nos hemos comprometido a elaborar para garantizar que los Estados cuenten con los instrumentos necesarios para aplicar, de manera eficaz, el Acuerdo MERP, y pronto cierren todos aquellos puertos a los buques involucrados en la pesca ilegal no declarada y no reglamentada (INDNR).



Pescadores en el puerto de Tema, Ghana. Aunque no hay indicadores de que esta tripulación operara ilegalmente, Ghana se encuentra entre muchos países en desarrollo que se ven afectados por la pesca ilegal a gran escala.

Medidas del Estado rector del puerto (MERP) para combatir la pesca INDNR

En la actualidad, cuando los buques pesqueros ilegales necesitan internarse en un puerto, pueden seleccionar los más convenientes y económicos para ellos.

Estos puertos le tienden la mano a la industria pesquera ilegal: una industria que socava la gestión global de los océanos y presenta una amenaza para el sostenimiento de la vida marina, los ecosistemas y los pueblos que dependen de ellos. El MERP es un acuerdo ambicioso que busca cerrar todos los puertos a la pesca INDNR y a los buques de apoyo. Sin embargo, para que pueda aplicarse eficazmente, debe ir acompañado de un kit integral de herramientas de aplicación que identifique las necesidades de capacidad de los Estados participantes y les pueda dar respuesta.

El Acuerdo MERP brinda una oportunidad única para armonizar y fortalecer los controles del Estado rector del puerto alrededor del mundo. El acuerdo establece, entre otras cosas, el deber de los Estados del puerto de designar puertos para ser usados por buques que enarbolan pabellones extranjeros; inspeccionar buques de pesca que enarbolan pabellones extranjeros y buques que apoyen o estén al servicio de los buques de pesca; denegar la entrada al puerto o uso del puerto (incluido el acceso a los servicios del puerto) a buques INDNR; y adoptar medidas en cooperación con el Estado del pabellón, Estados ribereños y organizaciones regionales de ordenación pesquera (OROP) para velar por que la pesca se esté realizando según las medidas de conservación y gestión concertadas. Las medidas del Estado rector del puerto que serán aplicadas en virtud de este acuerdo deben ser consideradas parte de un sistema de supervisión, control y vigilancia integrado más amplio, que debe operar desde el barco hasta la plataforma para poder combatir la pesca INDNR. Las medidas del Estado rector del puerto son particularmente útiles para la reglamentación de los buques de pabellones extranjeros que operan en altamar o en la ZEE de un país. De este modo, estas medidas pueden convertirse en una herramienta útil en la lucha contra la pesca INDNR.

Por lo general, los buques que enarbolan pabellones extranjeros y los involucrados en actividades relacionadas con la pesca tienden a buscar los servicios de los puertos más grandes y mejor equipados. Esto sugeriría que los esfuerzos para alentar la aplicación del Acuerdo MERP deberían estar dirigidos inicialmente a estos puertos, utilizados por flotas de aguas lejanas. En consecuencia, los buques INDNR utilizarían otros puertos al verse excluidos de los puertos que usaban anteriormente. El objetivo global es el de cerrarles los puertos a estos buques.

Los buques pesqueros, por lo menos en algunas partes del mundo, tienden a evitar entrar en los puertos durante meses, tiempo en el cual la pesca es transferida a otro barco, y los buques son reabastecidos en altamar. Este hecho resalta la gran importancia de tener reglas instauradas también para los buques de apoyo a la pesca.

El Acuerdo MERP brinda una oportunidad única para armonizar y fortalecer los controles del Estado rector del puerto alrededor del mundo.

La metodología para la evaluación de las necesidades de capacidad

El escrutinio del Acuerdo MERP revela que, para una ejecución eficaz, cada uno de los países debe contar con:

- La **autoridad jurídica** para facilitar la aplicación eficaz de conformidad con las disposiciones del Acuerdo MERP y demás instrumentos jurídicos internacionales en lo concerniente a las pesquerías.
- Una **oficina de inspecciones adecuadamente dotada de personal, capacitado e informado**, que esté integrada operativamente con el sistema de supervisión, control y vigilancia.
- **La cooperación y el intercambio de información e inteligencia sistemáticos** entre los organismos nacionales con relación a los diversos aspectos de supervisión, control y vigilancia, y entre los Estados ribereños, del pabellón y rector del puerto, las OROP y otras organizaciones.

La metodología de Pew para la ENC fue elaborada con un formato de uso sencillo y una serie de pasos claros que los Estados pueden tener en cuenta a la hora de abordar sus necesidades de fortalecimiento de la capacidad. El documento explica el Acuerdo MERP clara y exhaustivamente, y ofrece varias listas de comprobación, cuestionarios y herramientas analíticas para hacer posible el proceso de evaluación. La metodología identifica tres pasos claves para evaluar las brechas de capacidad:

PASO 1: Velar por que las necesidades de capacidad requeridas para aplicar el Acuerdo MERP se adapten al contexto específico de cada país. Los Estados deben completar la lista de comprobación de capacidades proporcionada para cada uno de los puertos y países examinados. La lista requiere que se estudien las necesidades de capacidad institucional y de los recursos humanos más importantes, indispensables para la aplicación adecuada del Acuerdo MERP, y que se cotejen con la situación actual de cada país. La lista de comprobación permite comparar las normas nacionales con aquellas planteadas por el Acuerdo MERP en lo referente a:

- Recursos humanos, tales como la capacidad del personal experimentado de las pesquerías, los administradores portuarios, los redactores de instrumentos jurídicos y los inspectores pesqueros.
- Las necesidades de capacidad institucional necesarias, tales como un servicio de inspección bien dotado y organizado, un sistema de intercambio de información, una autoridad jurídica competente y acceso a equipo y tecnología de supervisión adecuados.

PASO 2: Examinar el rendimiento de los sistemas existentes e identificar la capacidad. Un cuestionario proporciona el marco inicial para determinar en qué medida el Acuerdo se corresponde con las leyes y reglamentos de cada país y en qué medida es necesario enmendarlos. Además, es fundamental adquirir el apoyo y la participación de las partes interesadas claves antes de iniciar el proceso de evaluación. Para conseguirlo, se deben identificar las partes, la función que desempeñan y cómo cooperan y se comunican con otros actores.

Este paso identifica los actores, que típicamente incluye:

- El organismo pesquero.
- El servicio de aduanas.
- Autoridades encargadas de la cuarentena.
- Agentes de inmigración.
- Servicios sanitarios.
- Autoridades portuarias.
- La autoridad marítima.
- La policía portuaria.

Si estos actores no están involucrados en la evaluación, el proceso carecerá de la experiencia y legitimidad necesarias. A menudo, la falta de cooperación sistemática ilimitada entre las agencias y el ministerio para la pesca o el departamento encargado de las inspecciones portuarias se convierte en un reto para llevar a cabo la evaluación. Se han facilitado una variedad de herramientas, técnicas, cuestionarios y listas de comprobación para asistir en esta tarea y ayudar a documentar con exactitud cómo funciona el sistema.

PASO 3: Identificar el déficit de capacidad y, por consiguiente, las necesidades de fortalecimiento de la capacidad. Este paso debe ser acertado y completo, pues exige una evaluación honesta de la brecha entre la capacidad existente, en función de los recursos humanos y las instituciones, y lo que se necesita para aplicar eficazmente el Acuerdo MERP. Las recomendaciones incluidas en este documento apoyan un proceso facilitado para llegar a un consenso entre las partes interesadas, el cual se construye sobre la apropiación y tiene como resultado una lista priorizada y convenida de necesidades de capacidad. Se proporcionan lineamientos y técnicas para asistir en la recopilación de una evaluación rigurosa y convenida que allanará el camino para el fortalecimiento de la capacidad.

La ENC incluye las siguientes herramientas en apoyo a estos tres pasos:

- Un análisis tipo artículo por artículo del Acuerdo MERP que identifica las necesidades de capacidad.
- Una lista de comprobación de capacidad ordenada por área básica de capacidad.
- Un cuestionario sobre capacidad inicial.
- Un cuestionario específicamente dirigido a los inspectores pesqueros.
- Un borrador de un plan para asistir en la organización del trabajo de campo.
- Lineamientos para completar los Anexos A y C del Acuerdo MERP.
- Detalles sobre cómo realizar un análisis FODA (estudiar las fortalezas, las debilidades, las oportunidades y las amenazas) y un análisis de la brecha.

Una vez terminadas las ENC, estas brindarán una medición de las brechas de capacidad para cada país que permitirán la aplicación del Acuerdo. El informe sobre la metodología para la ENC también propone talleres para el fortalecimiento de la capacidad regional; la elaboración de un currículo genérico de capacitación; enfoques regionales y globales para el intercambio de información; y un mecanismo que facilite la financiación para países en desarrollo. Todos estos son procesos complementarios y paralelos que incrementarán la capacidad de un país o una región para aplicar las medidas del Estado rector del puerto de manera eficaz.

Lista de abreviaturas y siglas

AAP	Alianza Africana Pesquera
ENC	Evaluación de las necesidades de capacidad
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación
FODA	Fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas
INDNR	Ilegal, no declarada y no reglamentada (referido a la pesca)
MERP	Medidas del Estado rector del puerto
MFC	Mecanismo de fortalecimiento de la capacidad.
NEPAD	New Partnership for Africa's Development
OMI	Organización Marítima Internacional
OROP	Organización regional de ordenación pesquera
PAI-pesca INDNR	Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR.
PAN-pesca INDNR	Plan de acción nacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR.
PAN-pesca INDNR	Plan de acción nacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR.
PEID	Pequeños Estados insulares en desarrollo
PFC	Plan para el fortalecimiento de la capacidad
PMA	País menos desarrollados
PSMA	Acuerdo del Estado rector del puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR
SCV	Supervisión, control y vigilancia
SIF	Stop Illegal Fishing
SSB	Sistema de seguimiento de buques
UE	Unión Europea
UNCLOS	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982
UNFSA	Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar, 10 de diciembre de 1982, relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios, 1995
ZEE	Zona económica exclusiva

1. ¿Por qué una metodología para la evaluación de las necesidades de capacidad?

1.1 Introducción y antecedentes

El 22 de noviembre de 2009, la Conferencia de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) adoptó el Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). El 5 de junio de 2016, el Acuerdo entró en vigor después de sobrepasar el umbral requerido: la ratificación por parte de 25 gobiernos.

El acuerdo surgió del Modelo de sistema sobre las medidas del Estado Rector del Puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) de FAO, y, previo a este, el Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR (PAI-pesca INDNR). La elaboración del Acuerdo MERP comenzó en marzo de 2007 cuando el Comité de Pesquerías de la FAO respaldó un cronograma para redactar el acuerdo jurídicamente vinculante sobre medidas del Estado rector del puerto. La Consulta de Expertos se llevó a cabo en Washington en septiembre de 2007 para preparar el borrador del texto del nuevo acuerdo. Este borrador fue examinado por la Consulta Técnica, luego de convenir en cuatro sesiones en la sede de FAO en Roma: junio de 2008 y enero, mayo y agosto de 2009. En la sesión de agosto de 2009, 91 países se reunieron para finiquitar el cuerpo del documento.

Este acuerdo internacional, jurídicamente vinculante, dejó por sentado el deber del Estado rector del puerto de adoptar ciertas medidas contra los buques que enarbolan pabellones extranjeros y los buques que apoyen o presten servicio los buques de pesca de los que se sabe o se sospecha han incurrido en la pesca ilegal no documentada y no regulada. Entre las medidas se encuentra el denegar la entrada en el puerto a los buques; denegar el uso del puerto y sus servicios si dichos buques ya están en el puerto; y la inspección de los buques, según las circunstancias. Los Estados rectores del puerto pueden permitir la entrada de buques INDNR en sus puertos para adoptar medidas de cumplimiento. Otras medidas pueden adoptarse según convenga en colaboración con los Estados del pabellón, Estados ribereños y las OROP. El Acuerdo MERP busca ponerle fin a los “puertos de conveniencia” —puertos que atraen a los buques de pesca INDNR por sus controles permisivos— y auxiliar a las autoridades del Estado rector del puerto que inadvertidamente permiten la entrada de buques pesqueros INDNR en sus puertos. Esto ocurre con frecuencia debido a su capacidad limitada para inspeccionar y para acceder a información y compartirla.

Las medidas del Estado rector del puerto deben considerarse parte de un sistema de supervisión, control y vigilancia más amplio,² que son de utilidad particular en la reglamentación de buques que enarbolan pabellones extranjeros que han pescado o pudieron haber pescado fuera de las aguas del Estado rector del puerto.³ Estas medidas tienden a ser relativamente económicas si se comparan con muchos de los elementos del sistema de supervisión, control y vigilancia. Estas medidas aplican a los buques de pesca y, en gran medida, a los buques involucrados en las actividades relacionadas con la pesca (tales como el trasbordo y el reabastecimiento) que pudieron haber brindado apoyo a los buques de pesca INDNR. Este último es de gran importancia donde el trasbordo y el reabastecimiento en altamar es considerable.

El Acuerdo MERP se centra en la autoridad de un Estado del puerto de denegar la entrada a un buque o el uso de los servicios en el puerto y de inspeccionar un buque cuando este busca voluntariamente la entrada, o, de hecho, entra en el puerto. Por lo tanto, una oficina de inspecciones pesqueras suficientemente dotada y bien capacitada es clave para que la operación de las medidas del Estado rector del Puerto sea exitosa. El uso óptimo de la información recabada durante las inspecciones y aquella proveniente de otros componentes de los sistemas de supervisión, control y vigilancia nacional, regional e internacional es otra característica importante del Acuerdo MERP. Esto sugiere que, para aplicar plenamente el Acuerdo MERP, debe haber buena comunicación entre los organismos nacionales involucrados en la ordenación pesquera, tales como aduanas y la autoridad portuaria, al igual que cooperación con los cuerpos regionales y globales competentes.

1.2 Artículo 21 del Acuerdo MERP: Necesidades de los Estados en desarrollo

Durante la negociación del Acuerdo, África y otros Estados en desarrollo indicaron que no podrían cumplir con las disposiciones del Acuerdo MERP de forma inmediata y necesitaban fortalecer la capacidad para que, con el tiempo, pudieran satisfacer las mencionadas disposiciones. Las necesidades de fortalecimiento de la capacidad de un país varían según las circunstancias locales y el déficit de capacidad local, en función de los recursos humanos, las instituciones y, en cierta medida, acceso a la tecnología apropiada y necesaria. Por lo tanto, es importante identificar, por medio de una cuidadosa evaluación, las necesidades de fortalecimiento de la capacidad específicas y reales en cada país y diseñar un plan de fortalecimiento de la capacidad (PFC) que posibilite la aplicación eficaz del Acuerdo MERP.

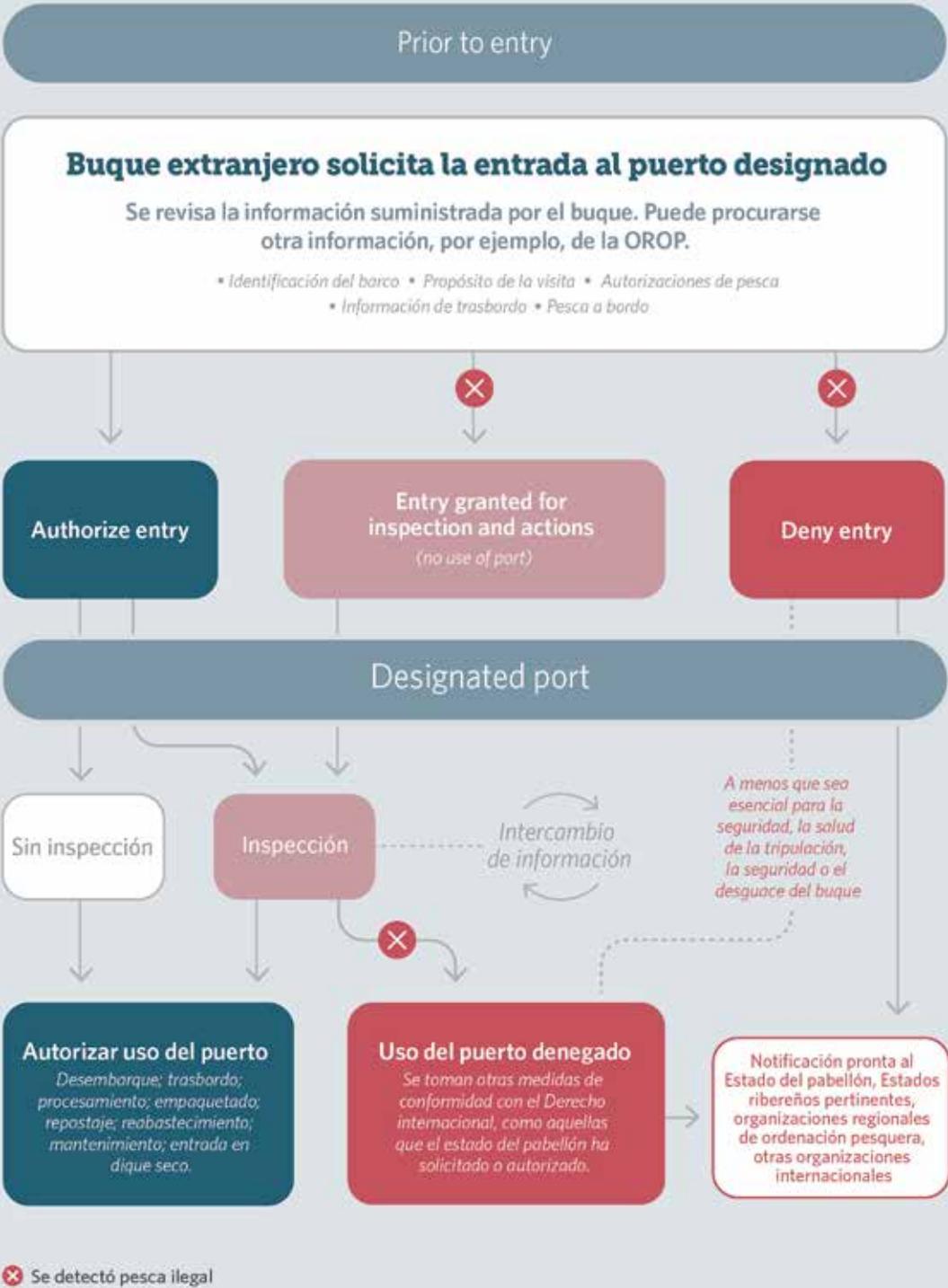
El Artículo 21 del Acuerdo MERP ofrece una respuesta a esta necesidad de fortalecer la capacidad en los Estados en desarrollo. Se espera que este artículo, de ser aplicado adecuadamente, desempeñe un papel importante en la aplicación exitosa del Acuerdo. Esta metodología ha sido desarrollada a la luz de esta disposición, con la cooperación de seis países africanos⁴ y dentro del marco del programa de la Alianza Africana Pesquera (AFP) de NEPAD, bajo el auspicio del grupo de trabajo Stop Illegal Fishing (SIF)

La metodología para la ENC es el primer paso en la elaboración de un *kit de herramientas de aplicación* integral que identifique las diversas necesidades de capacidad de los países en desarrollo y les dé respuesta. Se espera que la ENC garantice que la ayuda para el desarrollo estipulada en el Artículo 21 esté acertadamente dirigida a satisfacer las necesidades prioritarias reales de cada país y que el *kit de herramientas de aplicación* sea de ayuda para el fortalecimiento de la capacidad requerida. Sin embargo, cabe destacar que una evaluación solo puede ser tan precisa como lo sea la información recabada, y, por este motivo, la ENC debe llevarse a cabo de manera tal que se fomente la identificación honesta de las fortalezas y debilidades de los sistemas para no desperdiciar los recursos escasos en aquellas áreas en los que la ayuda no es una prioridad.

1.3 Cómo funciona el Acuerdo MERP

1. El capitán del buque que esté solicitando la entrada en el puerto debe, con suficiente antelación y de conformidad con las disposiciones del Estado rector del puerto, proporcionarles a las autoridades pesqueras la identificación del buque, la carga de pescado a bordo, las autorizaciones de pesca y de trasbordo y cualquier detalle de los trasbordos que hayan tenido lugar.
2. Los funcionarios del puerto decidirán si autorizan o no la entrada del buque en el puerto, teniendo en cuenta el informe y toda la información disponible para determinar si este pudo haber estado involucrado en pesca INDNR o en actividades relacionadas en apoyo a la pesca INDNR. Si se le autoriza la entrada, el buque estará sometido a la jurisdicción del Estado rector del puerto.
3. Si existen pruebas suficientes de que el buque ha participado o ha apoyado la pesca INDNR, el Estado rector del puerto puede optar por denegar la entrada del buque en el puerto o permitirle la entrada con el propósito exclusivo de inspeccionarlo y de adoptar otras medidas apropiadas. A dichos buques que entren en el puerto se les denegará el uso del puerto para el desembarque, trasbordo, empaquetado y procesamiento de pesca, así como para otros servicios, incluidos el repostaje y reabastecimiento, el mantenimiento y la entrada en dique seco.
4. Si un buque entra en el puerto y hay indicios fundados para creer que ese buque ha incurrido en la pesca INDNR, se le negará el permiso para desembarcar o trasbordar la pesca y usar los servicios del puerto.
5. Se le debe denegar el permiso a un buque para desembarcar o trasbordar la pesca y usar los servicios del puerto si: el Estado rector del puerto determina que el buque no tiene la autorización pertinente del Estado del pabellón o del Estado ribereño para practicar la pesca o sus actividades de apoyo; o el Estado rector del puerto recibe pruebas de que la pesca a bordo fue capturada en contravención de los requisitos del Estado ribereño; o el Estado del pabellón no confirma dentro de un plazo de tiempo razonable que la pesca a bordo fue capturada conforme a las disposiciones de las organizaciones regionales de ordenación pesquera.

Gráfico 1
 Cómo funciona el Acuerdo MERP



Fuente: Matthew Camilleri, PhD; Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación
 © 2016 The Pew Charitable Trusts

6. No se le debe denegar el uso de los servicios del puerto a un buque en los que esté en peligro la seguridad de la tripulación o el buque, o la salud de la tripulación.
7. De igual manera, el Estado rector del puerto puede adoptar otras medidas, incluidas aquellas medidas tomadas en consulta o en cooperación con el Estado del pabellón y, de ser necesario, el Estado ribereño y las organizaciones regionales de ordenación pesquera.
8. El Estado rector del puerto debe transmitir los informes de inspección y la información sobre las medidas adoptadas luego de realizar la inspección al Estado del pabellón y, según convenga, otros Estados pertinentes, las organizaciones regionales de ordenación pesquera, FAO y otros organismos internacionales pertinentes.

Necesidades de capacidad institucional y de los recursos humanos para la aplicación del Acuerdo MERP

Es claro que la aplicación del Acuerdo MERP exige la capacidad suficiente en lo referente a las instituciones y los recursos humanos, particularmente con relación a:

- La autoridad jurídica otorgada por la legislación nacional para facilitar la adopción eficaz de medidas de cumplimiento conforme a las disposiciones del Acuerdo MERP y demás instrumentos jurídicos internacionales en lo concerniente a la pesca y el acceso de los buques en los puertos.
- Una oficina de inspecciones adecuadamente dotada de personal, capacitado e informado, que esté integrado operativamente con otros componentes del sistema de SCV.
- El intercambio sistemático de información e inteligencia entre los organismos nacionales con relación a los diversos aspectos de la SCV, incluida la inspección de los buques en el puerto.
- La cooperación sistemática entre los Estados ribereños, del pabellón y rector del puerto, las OROP y otras organizaciones, y el intercambio de inteligencia e información. Aunque exista la necesidad de que haya comunicación bilateral, el establecimiento de sistemas regionales y globales para el intercambio de información es fundamental para garantizar la eficacia del Acuerdo MERP.

Es claro que la aplicación del Acuerdo MERP exige la capacidad suficiente en lo referente a las instituciones y los recursos humanos.

1.4 Elaboración de la metodología para la ENC

La metodología para la ENC se desarrolló tras consultar exhaustivamente con una amplia gama de partes interesadas en seis países.⁵ La investigación se centró en los Estados africanos, gracias a la función importante que estos países desempeñaron durante la negociación del Acuerdo MERP, la experiencia de los investigadores y la colaboración entre Pew y SIF de NEPAD.

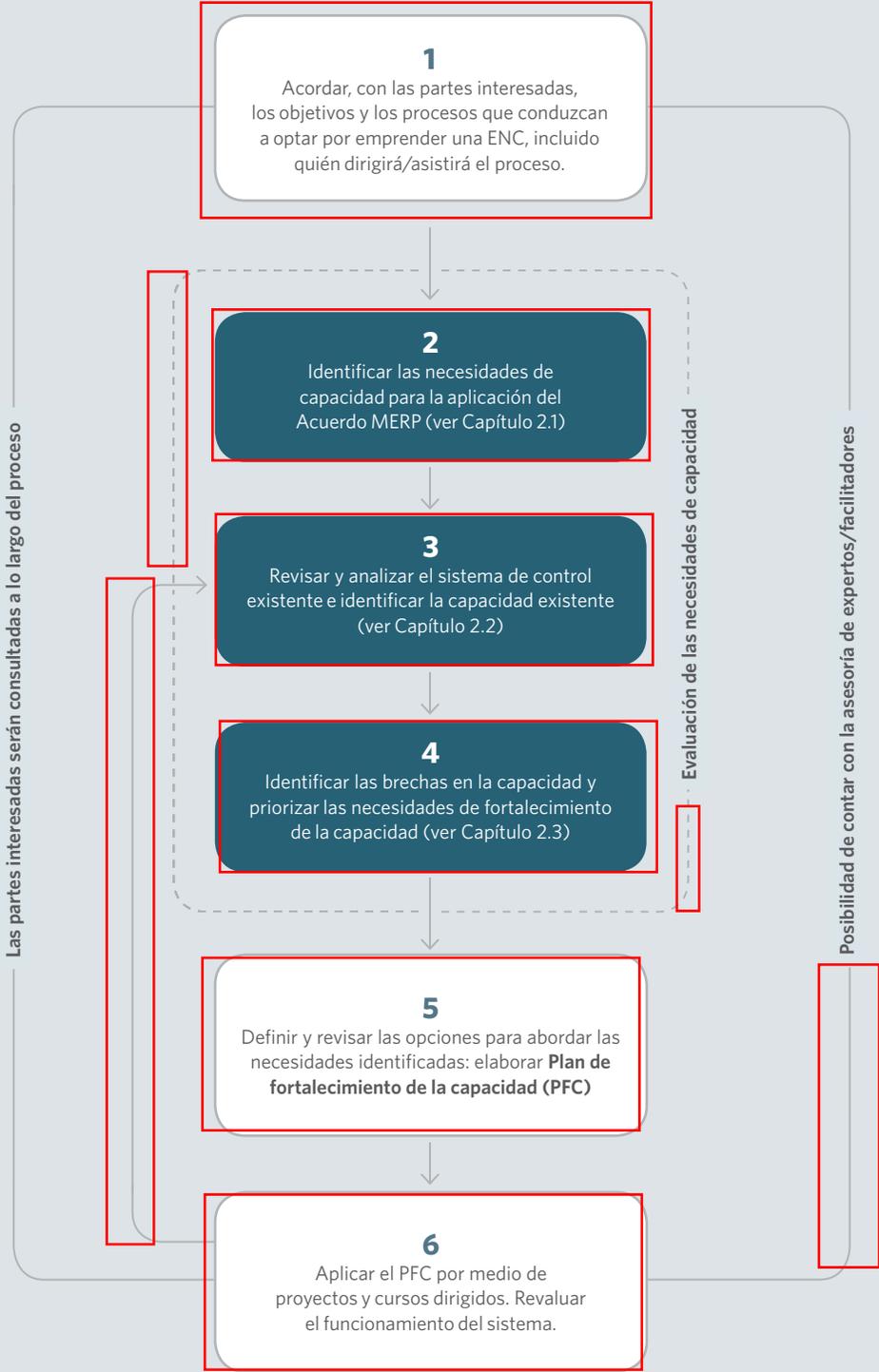
Los seis países que participaron en el trabajo fueron identificados en una evaluación inicial de naciones africanas ribereñas subsaharianas que se enfocaba en los Estados miembros de la comunidad para el desarrollo de África del sur. Este enfoque tenía en cuenta el grado de compromiso en las negociaciones del Acuerdo MERP, qué tan importantes son las pesquerías para estos y la actividad prevista de los buques extranjeros a través de sus puertos. Uno de los objetivos era seleccionar países que presentaran una escala de situaciones y retos para la aplicación del Acuerdo MERP. Se convocó a ocho países para participar en el estudio, de los que seis decidieron tomar parte: Costa de Marfil, Kenia, Mozambique, Senegal, Seychelles y Tanzania.

Para desarrollar la metodología, se llevó a cabo una ENC parcial para cada uno de estos países utilizando varias herramientas. El enfoque utilizado era el de planificar una metodología antes de hacer las visitas de campo y luego comprobar el enfoque en el campo y solicitar los comentarios y las críticas de las partes interesadas en cada caso. En consecuencia, el método fue ajustado y refinado. La eficacia de un sistema de control del Estado rector del puerto depende de que todos los elementos del sistema funcionen de manera eficaz y eficiente. Por consiguiente, la metodología debe ser lo más inclusiva posible para determinar las necesidades. No obstante, un enfoque que trate los aspectos pesqueros del sistema en particular es un aspecto clave de las medidas de control del Estado rector del puerto. La Figura 2 resume el enfoque propuesto y está ubicada dentro del contexto global de fortalecer la capacidad en función de los recursos humanos y las instituciones para la aplicación del Acuerdo MERP.

Las líneas punteadas en la Figura 2 demarcan los límites de la ENC. Los elementos situados por encima y por debajo de la línea punteada (pasos 1, 5 y 6) son parte del proceso global de fortalecimiento de la capacidad, pero son independientes de la ENC como tal. La ENC obedece la decisión de iniciarla y finalizarla con la identificación de las brechas en la capacidad (ver Apéndice 8 para una explicación más detallada de un análisis de la brecha). Es importante contar con la participación de las partes interesadas claves antes de emprender la ENC, de modo que se llegue a un acuerdo sobre qué es lo que se debe hacer y quién estará involucrado. La ENC, por medio de una variedad de técnicas, interactúa con las partes interesadas durante todo el proceso (Pasos 2, 3 y 4 en la Figura 2, descritos a plenitud en el Capítulo 2). Una vez finalizada, esta proporciona la información necesaria para desarrollar el plan de fortalecimiento de la capacidad. El plan de fortalecimiento de la capacidad debe detallar una serie de proyectos y medidas programadas que aborden sistemáticamente la deficiencia de capacidad. La revisión periódica del sistema es un requisito y puede ser una pauta para las ENC futuras y los PFC consecuentes.

Gráfico 2

El lugar que ocupa la ENC dentro del proceso global para el fortalecimiento de la capacidad



1.5 Puntos a tener en cuenta al considerar una ENC

Varios aspectos surgieron durante el estudio que deben ser tenidos en cuenta antes de emprender ENC para la aplicación del Acuerdo MERP:

1.5.1 ¿Quién debe realizar la ENC?

Se anticipa que la metodología para evaluar las necesidades de capacidad será aplicada, en la medida de lo posible, por los funcionarios más experimentados de las pesquerías o por otros representantes del Estado rector del puerto.

Sin embargo, con frecuencia las circunstancias hacen que sea preferible buscar la asistencia de terceros. Es posible que las autoridades pesqueras no tengan a su disponibilidad la dotación de personal que esté suficientemente familiarizado con el Acuerdo MERP y la capacidad de realizar tal ejercicio. En estos casos, el obtener asistencia externa para liderar este proceso puede ser favorable. Otra ventaja de contar con la cooperación de terceros para posibilitar la elaboración de la ENC es que puede traer consigo una perspectiva nueva e imparcial sobre el funcionamiento de las pesquerías y las autoridades asociadas, lo cual fomentaría el debate directo y abierto.

Una opción es la de emplear la cooperación externa para que trabaje estrechamente con un miembro del personal del ministerio, si está disponible, y que en conjunto asuman la responsabilidad de una tarea. Esto tiene por ventaja que se promueva la apropiación a nivel local del proceso y de los resultados, al mismo tiempo que se aportan habilidades adicionales y la perspectiva nueva de un tercero. La decisión sobre si se requiere la cooperación externa —y de ser así, hasta qué punto— debe tenerse antes de iniciar la ENC (tal y como se indica en la Figura 2, Paso 1).

1.5.2 ¿Cuánto tiempo tomará?

Es probable que el plazo necesario para emprender la ENC varíe, al igual que los procesos que se inicien en cada uno de los países. Dependerá de quién haga el trabajo, cuántos puertos serán evaluados, qué tan esparcidas estén las instituciones, qué tan fácil es el desplazamiento y la comunicación entre los puertos y las instituciones, entre otros. No obstante, a manera de aproximación, es probable que se tome entre dos y seis semanas en completar, desde el momento en que se tome la decisión de empezar la ENC hasta que se identifiquen las brechas de capacidad y prioricen las necesidades de fortalecimiento de la capacidad (Figura 2, Pasos 2 al 4).

El siguiente cronograma es una guía general para la elaboración de la ENC:

- Por lo menos cinco días para el trabajo preliminar, incluidos los temas tratados en el Capítulo 2.1 y hacer los preparativos de viaje necesarios.
- Alrededor de dos semanas para realizar el trabajo de campo si se está evaluando un puerto, un plazo mayor si es más de uno; este puede variar desde un par de días extra por cada puerto adicional a un periodo más largo si el tiempo de viaje es apreciable y las organizaciones son independientes. Esto incluirá los temas tratados en el Capítulo 2.2 y 2.3.1.
- Alrededor de seis días para completar la investigación y preparar el informe de la ENC después de haber recibido sugerencias y de haber consultado. Esto cubrirá los temas tratados en el Capítulo 2.3.2.

A manera de aproximación, cuando solo se vaya a evaluar un puerto, la elaboración de la ENC requerirá de cerca de 25 días laborales durante un período de dos a seis meses, en función de los requisitos logísticos y administrativos. Si se han de considerar más puertos, se requerirá de tiempo adicional. Si se cuenta con un facilitador dedicado para la ENC, el proceso puede agilizarse y ajustarse al horario propuesto.

1.5.3 ¿Cuáles son las necesidades de información regionales y globales?

Las herramientas esenciales para una aplicación exitosa del Acuerdo MERP son la buena comunicación y el intercambio de información entre los organismos domésticos e internacionales, a nivel regional y mundial. Las redes regionales y globales y los sistemas de información bien gestionados y actualizados son esenciales. Las medidas de Estado rector del puerto deben estar bien integradas al sistema general de SCV de un país, y la oficina de inspecciones portuarias debe poder acceder con facilidad a los sistemas para el intercambio de información, tanto a nivel regional como mundial.

Aunque los contactos informales pueden jugar un papel útil para facilitar la comunicación, el acto de formalizar la recopilación y el intercambio relacionados con la comunicación es de vital importancia si la información ha de ser compartida sistemáticamente. La información o inteligencia sobre los movimientos de los buques de los que se sospecha han incurrido en la pesca INDNR o que han incurrido en ella o en actividades relacionadas debe compartirse entre las regiones. El no hacerlo ha permitido que, con frecuencia, los buques INDNR, o aquellos con antecedentes de cometer actividades ilícitas, se desplacen entre las jurisdicciones sin rendir cuentas. A la larga, si la red acorrala a los pescadores INDNR en una región, los buques se trasladarán a otro lugar: de aquí surge la necesidad de tener un sistema de información actualizado que opere en todo el mundo.

1.5.4 ¿Existen puertos que son prioridad para la ENC?

Por lo general, los buques que enarbolan pabellones extranjeros y los buques involucrados en actividades relacionadas con la pesca tienden a buscar los servicios de los puertos más grandes y mejor equipados. Los puertos más grandes utilizados por las flotas de aguas lejanas tienen que ser identificados para que puedan priorizarse para la aplicación del Acuerdo MERP. Sin embargo, en tres ocasiones en el Artículo 21 del Acuerdo (sobre las necesidades de los Estados en desarrollo), las partes han instado a que se les preste atención especial a las necesidades de los países menos adelantados (PMA) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID). Esto debe ser interpretado dentro del contexto práctico de los puertos que efectivamente albergan a los buques que enarbolan pabellones extranjeros y que realizan la pesca y las actividades relacionadas con la misma, y que en muchos casos obliga a darle prioridad a los puertos más grandes de recibir la asistencia para el fortalecimiento de la capacidad. Como consecuencia, los puertos en PMA y PEID pueden verse favorecidos por los buques INDNR que fueron excluidos de los puertos que utilizaban previamente.

1.5.5 ¿Cuáles son las consecuencias de no visitar los puertos y hacer el trasbordo en altamar?

En algunos lugares del mundo, los buques suelen evitar entrar en los puertos durante meses, trasbordando la pesca y reabasteciéndose en altamar.⁶ Cuando les es necesario visitar el puerto, muchas veces los buques van a un Estado limítrofe con un puerto mejor equipado. Esto le otorga mayor importancia a la inspección de los buques de carga y al movimiento de los buques utilizados en el trasvase de combustible. Sería pertinente centrar la atención en la identificación de los buques que dan mantenimiento a la flota pesquera, tal vez incluir los buques INDNR, y luego exigirles que instalen transpondedores para poder rastrear sus movimientos. Compartir esta información facilitaría la identificación de tales buques y de sus movimientos.

1.5.6 Cómo fortalecer el sistema de controles del Estado rector del puerto existente

Son muchos los países que cuentan con un sistema para que los buques de todo tipo avisen antes de entrar en un puerto con el propósito de asignar un atracadero, prepararse para prestar los servicios que este pueda necesitar y planificar las inspecciones concebidas en los acuerdos adoptados en virtud de la Organización Marítima Internacional (OMI). Estos son, por lo general, requisitos establecidos por la autoridad portuaria, pero es posible que otros organismos (p. ej. aduanas) hayan agregado sus propios requisitos. Para mejorar la eficiencia y observar lo estipulado en el Artículo 5 del Acuerdo MERP, las disposiciones del Acuerdo deben integrarse con el sistema de controles del Estado rector del puerto existente.

Es posible que las leyes y los reglamentos nacionales tengan que cambiar para adaptar, por ejemplo, el lapso de tiempo entre el momento en que se notifica la entrada en el puerto y el momento en que se proporciona la información mínima requerida en el Anexo C del Acuerdo MERP.

1.6 Pasos a seguir

La utilidad de una metodología para la ENC podrá apreciarse ahora que el Acuerdo MERP ha entrado en vigor y más Estados rectores del puerto lo están adoptando. Es posible que, al no mantener el impulso, el tratado no sea aplicado eficazmente y no tenga el impacto deseado sobre la pesca INDNR. El éxito del Acuerdo depende del grado de cooperación de los Estados rectores del puerto para su implementación. Este impulso debe mantenerse a través de la promoción enérgica del Acuerdo y de su aplicación. En las siguientes secciones, se detallan algunos de los pasos que se pueden tomar para promocionar la aplicación.

1.6.1 Incrementar la concientización hacia la aplicación del Acuerdo MERP

La participación en un proceso de ENC puede alentar a los países a suscribir, ratificar y aplicar el Acuerdo MERP. Asimismo, las siguientes acciones pueden ser adoptadas por los Estados a nivel nacional y regional para mejorar la eficacia del Acuerdo:

- **Incrementar la concientización.** La ratificación del Acuerdo MERP es un primer paso importante y debe impulsarse a través de iniciativas que incrementen la concientización a nivel político y operativo. Esto podría incluir la presentación de la metodología para la ENC en reuniones nacionales y regionales, especialmente las que aluden a asuntos de SCV, para hacer hincapié en el valor potencial que representan las MERP para otros elementos de un sistema de SCV. El uso de páginas web pertinentes a la pesca INDNR, SCV, los proyectos o programas específicos apropiados y las OROP, entre otros, son de utilidad para amplificar la concientización.
- **Interactuar con los organismos donantes.** Sensibilizar a los organismos donantes y los socios cooperadores sobre el papel que juega el Acuerdo MERP, su relación costo-rendimiento y el potencial para hacer mejor uso de la inteligencia recopilada de manera sistemática de otras herramientas de SCV.
- **Desarrollar herramientas prácticas para la implementación.** Un kit de herramientas de aplicación práctico es una forma útil de dirigir la atención a la posibilidad de fortalecer la SCV en términos generales, y el Acuerdo MERP en particular. Esto podría incluir la metodología para la ENC y un manual de aplicación, acompañado de otras herramientas útiles.
- **Coordinación con otros enfoques para combatir la pesca INDNR.** Tener en cuenta las sinergias para el fortalecimiento de la capacidad y los sistemas de información con otras medidas diseñadas para combatir la pesca INDNR. Estas pueden incluir planes de acción nacionales y regionales contra la pesca INDNR; medidas relacionadas con el comercio, tales como la Reglamentación de la Unión Europea para la pesca INDNR (la cual entró en vigor en enero de 2010 y exige un modelo de certificación para las capturas); y las disposiciones que gobiernan el reporte a las OROP, tales como los modelos de documentación de la pesca.

1.6.2 Realización de las ENC

La realización de las ENC para todos los puertos empleando la metodología para la ENC descrita en el Capítulo 2 debe ser plenamente promovida y emprendida cuando surja la oportunidad. No obstante, si los recursos son escasos o hay que priorizar, en principio, las ENC deben ser emprendidas en los puertos claves más frecuentados por los buques de pesca que enarbolan pabellones extranjeros y los buques de apoyo. Luego, las ENC deben ser realizadas en los puertos a los que los buques que enarbolan pabellones extranjeros que incurren en la pesca INDNR puedan recurrir para evadir las restricciones. En cada caso, una vez que se llegue a un acuerdo sobre las necesidades institucionales y de recursos humanos del puerto, la elaboración del PFC debe iniciarse.

1.6.3 Cómo prepararse para fortalecer las capacidades a nivel regional y mundial

Los países podrían tomar los siguientes pasos paralelamente al proceso del emprendimiento de las ENC como preparación para la aplicación del plan real de fortalecimiento de la capacidad:

- **Coordinación a nivel regional.** Una opción útil es la de organizar talleres regionales para el personal experimentado de SCV y el personal relacionado de los países y las OROP. Estos pueden centrarse en:
 - el tipo de inteligencia e información que, al ser intercambiadas entre los países, podría mejorar la eficacia de las labores de SCV al brindarles a los inspectores información esencial que podría usarse de manera eficaz para aplicar restricciones a la pesca INDNR por medio de la ejecución de las MERP.
 - el intercambio sistemático de inteligencia e información a nivel regional.
 - una visión regional para el uso de las MERP que mejore los esfuerzos de SCV regionales y se beneficie del intercambio regional de información.
 - comunicación entre los inspectores, el personal de SCV de rango intermedio y otros para alentar la cooperación a nivel regional en la adopción de medidas.
- **Currículos genéricos y módulos de capacitación para el fortalecimiento de la capacidad.** Preparar material de apoyo genérico que sirva como base para la capacitación sobre los países de los grupos conformados por las partes interesadas claves, tales como los inspectores, gerentes de SCV, agentes de aduanas, personal de la autoridad portuaria, asesores legales y personal de apoyo. Este material estaría basado en los “lineamientos para la capacitación de los inspectores” (Anexo E del Acuerdo MERP) y desarrollado para facilitar que sea fácilmente actualizado y adaptado según la situación de cada país y las necesidades de capacitación.
- **Mecanismo de fortalecimiento de la capacidad.** Analizar las posibilidades de poner en marcha uno o más mecanismos para proporcionar apoyo coherente a la capacidad de los Estados en desarrollo de implementar el Acuerdo MERP de conformidad con el Artículo 21 del Acuerdo.
- **Sistemas regionales y globales de intercambio de información.** Examinar las posibilidades de sistemas de intercambio de información, regionales y globales, para respaldar la aplicación del Acuerdo MERP y otras iniciativas de la pesca INDNR.

1.6.4 Avanzar hacia los planes para el fortalecimiento de la capacidad

Una vez finalizada la ENC, los países podrán pasar a elaborar los PFC. De ser así, pueden tener en cuenta los siguientes elementos:

- Identificar las necesidades de fortalecimiento de la capacidad.
- Coordinar el desarrollo de la capacidad en cuanto a los recursos humanos y las instituciones, para que estas sean funcionales lo más pronto posible: Las prioridades de fortalecimiento de la capacidad deben tener por objetivo lograr que los sistemas se hagan funcionales lo más rápido posible.
- Invitar a especialistas para que diseñen los cursos y desarrollen material para ellos, y para prestar auxilio en la reforma institucional o el desarrollo, donde sea necesario.
- Explorar las posibilidades de un entorno de aprendizaje virtual regional —un sistema basado en Internet, diseñado para apoyar el aprendizaje y la enseñanza— para el aprendizaje a distancia o la enseñanza en persona.
- Aplicación del PFC.
- Llevar a cabo una valoración de la ENC tras haber aplicado el PFC. Identificar cualquier necesidad de fortalecimiento de la capacidad que haya quedado pendiente. Por ejemplo, que los inspectores hayan asistido a un curso de capacitación, pero no están familiarizados con la instrumentación o carecen de la confianza para aplicar lo que han aprendido. En estas circunstancias, es posible que un inspector experimentado que ofrece capacitación en la práctica incremente la eficacia de las inspecciones del puerto de manera significativa.



Los puertos son el punto de acceso primario para que la pesca se introduzca al mercado. El Acuerdo del Estado rector del puerto no les permitirá a los buques pesqueros que enarbolan pabellones extranjeros sospechosos de incurrir en la pesca ilegal descargar la pesca y, a la larga, evitará que la captura ilegal se introduzca al mercado mundial de los productos marinos.

2. Realización de la evaluación de las necesidades de capacidad: Metodología

2.1 Identificación de las necesidades de capacidad para la aplicación del Acuerdo MERP⁷

El objetivo es velar por que las necesidades de capacidad requeridas para aplicar el Acuerdo MERP sean plenamente comprendidas dentro del contexto del país que está siendo evaluado.

Además de la capacidad humana e institucional requerida para aplicar el Acuerdo MERP, hay necesidades ajenas a la capacidad que un país debe tener en cuenta. Entre estos, se incluyen:

1. La selección de puertos designados y su publicación en las páginas web apropiadas y en las licencias de pesca.
2. Suministro de tarjetas de identificación para los inspectores que indiquen que estos están capacitados y autorizados a llevar a cabo inspecciones.
3. Redacción de un Código de conducta, consecuente con el procedimiento de inspección, que sirva de guía para los inspectores.
4. Diseño de un formulario de informe de inspección que cumpla con las disposiciones del Anexo C del Acuerdo MERP.
5. Designación de una autoridad que actúe como punto de contacto para el intercambio de información y que consigne los detalles para la FAO.
6. Integración con el sistema de controles más amplio del Estado rector del puerto.
7. Integración con otras medidas adoptadas para combatir la pesca INDNR y las actividades relacionadas.

2.1.1 Verificación de las necesidades de capacidad

Cada artículo del Acuerdo MERP que implique una necesidad de capacidad es citado en el Apéndice 1, y las implicaciones de capacidad están definidas en cuatro columnas con el fin de indicar el proceso seleccionado:

1. Artículo del texto del Acuerdo MERP.
2. Contenido pertinente del artículo.
3. Disposición del Acuerdo MERP.
4. Necesidad de capacidad.

Las necesidades de capacidad concebidas para una aplicación exitosa del Acuerdo MERP se dividen en dos categorías principales: capacidades en términos **institucionales** y de los **recursos humanos**. “Las instituciones” en este sentido son las reglas (leyes, reglamentaciones, procedimientos) y los arreglos organizativos específicos para la aplicación general del sistema de control del Estado rector del puerto.

Una lista resumida de las necesidades de capacidad en cuanto a los recursos humanos y las instituciones se estableció después de haber escrutado el Acuerdo MERP y tras tener en cuenta las necesidades de capacidad listadas en la última columna del Apéndice 1 (Necesidad de capacidad) Esta lista está resumida en la Tabla 1: Las necesidades de capacidad institucional y de los recursos humanos del Acuerdo MERP (también se hace una breve referencia en la tabla a la mención significativa de la capacidad física en la forma de acceso a la tecnología apropiada [Artículo 21.4(c)]).

El Apéndice 1 se convierte en una **Lista de comprobación de la capacidad** (Apéndice 2), que puede utilizarse como herramienta práctica para resumir el grado de capacidad existente en cada puerto y país estudiado.

Era necesario que este enfoque identificara las necesidades de capacidad en el Acuerdo en términos bastante generales. La aplicación del Acuerdo MERP por parte de un país requerirá de una visión de cómo se aplicarán las disposiciones, por lo que será indispensable una definición más específica de las necesidades de capacidad dada la situación particular del puerto y del país. Esto debe abordarse en las etapas iniciales de la elaboración de la ENC, posiblemente en un taller preliminar derivado de los Apéndices 1 y 2 y la Tabla 1. De ser necesario, el Apéndice 2, Lista de comprobación de la capacidad, deberá ajustarse e incluir, por ejemplo, notas adicionales sobre necesidades atípicas.

Las necesidades de capacidad concebidas para una aplicación exitosa del Acuerdo MERP se dividen en dos categorías principales: capacidades en términos institucionales y de los recursos humanos.

TABLA 1: Necesidades de capacidad institucional y de los recursos humanos del Acuerdo MERP

Capacidad de los recursos humanos

El personal experimentado de las pesquerías y de la administración portuaria y los redactores jurídicos deberán:

- a. Entender las disposiciones sobre instrumentos internacionales en materia de la pesca en relación con los Estados del pabellón, ribereños y rectores del puerto, en particular la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS) (1982), Acuerdo de la ONU sobre Poblaciones de Peces (UNFSA) (1995), Acuerdo de cumplimiento de FAO (1993) el Código de Conducta para la Pesca Responsable de FAO (1995), además del Acuerdo MERP (2009). También deben estar familiarizados con los requisitos de cualquier OROP a la que pertenezcan y con los requisitos nacionales (p. ej., el plan de acción nacional para la pesca INDNR [PAN-pesca INDNR]). Esto es necesario para el desarrollo de políticas apropiadas y para poder recomendar medidas que puedan ser incorporadas por las autoridades jurídicas en los reglamentos y las legislaciones nacionales.
- b. Entender el sistema de controles más amplio del Estado rector del puerto aplicado a buques mercantiles y demás medidas para combatir la pesca INDNR y las actividades relacionadas con la pesca con las cuales las medidas del Estado rector del puerto deben estar integradas o coordinadas (Artículo 5).
- c. Entender las necesidades de capacidad institucional y de recursos humanos —incluidos los procedimientos, las autoridades jurídicas y los sistemas de coordinación e información— para aplicar las medidas del Estado rector del puerto o, según proceda, para revisar y reformar las instituciones a fin de satisfacer las disposiciones del Acuerdo MERP.

Los inspectores pesqueros⁸ deben estar/ser:

- a. Ampliamente versados en las disposiciones pertinentes del Acuerdo MERP.
- b. Capacitados sobre los procedimientos de inspección de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 13 y Anexo B y en consecuencia con los procedimientos de control de inspección del Estado rector del puerto.
- c. Capaces de designar un plan de muestra para la inspección de los buques y de reconocer la importancia de hacerlo. Esto supone que no todos los buques serán inspeccionados, pero depende de que el nivel de inspección acordado sea suficiente de conformidad con el Artículo 12.
- d. Familiarizados con el uso de los sistemas internacionales de codificación contemplados en el Anexo D, párrafo (d), necesarios para los informes de inspección.
- e. Versados en las disposiciones de los instrumentos internacionales en materia de pesca y las disposiciones pertinentes de las OROP y del Acuerdo MERP para notificar a quién se harán llegar los informes de inspección según lo establecido en el Artículo 15.
- f. Capacitados en conformidad con el Artículo 17, el cual incluye, como mínimo, las áreas descritas en el Anexo E:
 1. Ética.
 2. Aspectos de salud, protección y seguridad;
 3. Normativa nacional aplicable, ámbitos de competencia y medidas de conservación y gestión de las OROP pertinentes, así como Derecho Internacional aplicable.
 4. Recopilación, evaluación y conservación de pruebas.
 5. Procedimientos generales de inspección, como la redacción de informes y las técnicas de entrevista.
 6. Análisis de información, como libros de a bordo, documentación electrónica e historial de buques (nombre, armador y Estado del pabellón), requerida para la validación de la información facilitada por el capitán del buque.
 7. Abordaje e inspección de buques, en particular las inspecciones de carga y el cálculo de los volúmenes de carga del buque.
 8. Verificación y validación de la información relativa a los desembarques, trasbordos, elaboración y pescado que permanece a bordo, incluido el empleo de factores de conversión para las diferentes especies y los distintos productos.
 9. Identificación de especies de pescado y medición de la longitud y de otros parámetros biológicos.
 10. Identificación de buques y artes y técnicas para la inspección y la medición de las artes.
 11. Equipo y funcionamiento de VMS y otros sistemas de rastreo electrónico.
 12. Medidas que deben adoptarse después de una inspección.

TABLA 1: Necesidades de capacidad institucional y de los recursos humanos del Acuerdo MERP

Capacidad de los recursos humanos

El resto del personal administrativo y de SCV debe ser:

Versado en la tecnología para poder optimizar el uso y comunicar la información adquirida a las personas apropiadas.

Los jueces/abogados/fiscales deben ser:

Versados en los instrumentos internacionales pertinentes en materia de pesca (incluido el Acuerdo MERP), los requisitos de las OROP y los procesos y legislaciones nacionales en materia de pesca.

Capacidad institucional

Para poder ejecutar las MERP, los países deben contar con:

- a. Una oficina de inspecciones según las medidas del Estado rector del puerto bien organizado y suficientemente dotado de personal.
- b. Suficientes inspectores adecuadamente capacitados para llevar a cabo inspecciones minuciosas en los puertos designados y a un nivel consecuente con las disposiciones del Acuerdo MERP.
- c. Un sistema de intercambio de información que les permita a los Estados rectores del puerto:
 - Recopilar, almacenar y analizar la información proporcionada por adelantado por los buques que solicitan la entrada en el puerto (Artículo 8.1 y Anexo A) y compartir la información con las partes interesadas claves y otros organismos nacionales.
 - Posibilitar, según lo estipulado en el Artículo 16 y Anexo D, el intercambio electrónico directo de información y facilitar una página web para dar a conocer el/los puerto(s) designado(s) y las medidas adoptadas, haciendo uso del sistema internacional de codificación.
 - Reportar a los Estados del pabellón y, según sea apropiado, a los Estados ribereños, las OROP y otras organizaciones internacionales sobre: denegación de la entrada en el puerto (Artículo 9); denegación del uso de las instalaciones del puerto si ya se encuentra dentro (Artículo 11.3); revocación de la denegación del uso del puerto (Artículo 11.5); resultados de la inspección (Artículo 15), incluida la nacionalidad del capitán (Artículo 15[a][ii]); indicios claros para considerar que un buque ha incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas en apoyo de la pesca INDNR, y las medidas adoptadas en consecuencia (Artículo 18); Resultado de todo recurso (Artículo 19); acciones del Estado del pabellón como resultado de las medidas del Estado rector del puerto (Artículo 20.5).
 - Proporcionar la información requerida que le permita a FAO monitorear la aplicación del Acuerdo MERP (Artículo 24.1) de manera eficaz.
 - Establecer las necesidades de información consistentes con las normas acordadas a nivel internacional y regional (Artículo 6).
- d. Acceso a la tecnología y al equipo de supervisión pertinentes (Artículo 21.4[c]).

TABLA 1: Necesidades de capacidad institucional y de los recursos humanos del Acuerdo MERP

Autoridad jurídica

Establecer arreglos organizativos e instrucciones claras para adoptar medidas apropiadas de gestión, compatibles con el Derecho Internacional y nacional, contra los buques que quebrantan las reglas:

- a. Legislación nacional aplicable a los buques (Artículo 1[j]), que incurra en la pesca (Artículo 1[c]) y en “actividades relacionadas con la pesca” (Artículo 1[d]).
- b. Disposición legal que establezca que el Acuerdo aplica a todos los buques que enarbolan pabellones extranjeros (con la excepción de buques artesanales de Estados limítrofes/buques contenedores tal y como se describe en los Artículos 3.1[a] y [b]).
- c. Coordinación/Integración a nivel nacional con otros controles y actividades de SCV del Estado rector del puerto (Artículo 5).
- d. Legislación que exija la autorización de entrada en el puerto (Artículo 8) y la provisión de información por parte de los buques previa a su llegada al puerto (Artículo 8). Los requisitos mínimos de información se mencionan en el Anexo A.
- e. Mecanismo legal para denegar la entrada en el puerto por razones de sospecha o comprobación de pesca INDNR.
- f. Mecanismo jurídico para denegar a los buques que han entrado en el puerto pero que han incurrido en pesca INDNR o en actividades de igual índole relacionadas con la pesca el uso del puerto para el desembarque, el trasbordo, el empaquetado o procesamiento de la pesca, y demás servicios del puerto según se define.
- g. Autoridad jurídica para compartir información con las partes interesadas pertinentes identificadas en el Acuerdo MERP, incluida la información confidencial (la confidencialidad de la información puede respetarse dentro del grupo más amplio de quienes estén informados).
- h. Disposición de ley para adoptar otras medidas consistentes con el Derecho Internacional, incluidas las medidas que el Estado del pabellón haya solicitado o haya consentido.
- i. Legislación y procedimientos para permitir que un Estado del pabellón que es parte del Acuerdo MERP tome medidas coercitivas cuando un Estado rector del puerto reporte una infracción de pesca INDNR y disponga de pruebas suficientes (Artículo 20.4).
- j. Leyes del Estado rector del puerto que prevean la pesca INDNR y las actividades relacionadas con la pesca llevadas a cabo por buques que enarbolan pabellones extranjeros en áreas fuera de la jurisdicción nacional.

2.2 Revisar y analizar los sistemas de control y la capacidad existentes⁹

El propósito de este paso es el de examinar el rendimiento de los sistemas existentes e identificar la capacidad existente, y así establecer un punto de referencia a partir de la cual se pueda identificar la brecha en la capacidad. Posteriormente, este punto de referencia también permitirá medir el progreso logrado hacia el fortalecimiento de la capacidad.

2.2.1 Pasos preliminares

A continuación, se enumeran los pasos que se pueden tomar antes de realizar una visita a un puerto o un país.

Cuestionario preliminar

Un cuestionario preliminar (Apéndice 3) podría ayudar a recopilar información básica antes de iniciar la ENC, especialmente si un asesor externo asume la responsabilidad principal de la labor. Esto sería de utilidad para planificar el horario de reuniones necesario antes del llegar al país. No obstante, el cuestionario supone un conocimiento previo sobre las medidas del Estado rector del puerto y su aplicabilidad, las cuales pueden no estar disponibles en algunos casos. El cuestionario también puede usarse como una guía para el debate (una lista de comprobación de preguntas) durante la realización de la ENC, ya que mucha de la información requerida será utilizada en el informe de la ENC y la evaluación.

Ejemplo de formularios

Se deben obtener los ejemplos de cualquier formulario utilizado. Entre estos se encuentran:

- a) El formulario utilizado para recopilar la información previa a la entrada en el puerto. Es una práctica habitual que la autoridad portuaria solicite información a un buque que esté buscando entrada en el puerto (típicamente por medio del agente del barco). La información solicitada está relacionada con la identidad del buque y lo que busca hacer en el puerto, para que se le asigne un atracadero apto y se puedan hacer arreglos para los servicios solicitados. La disposición de informar por adelantado, requisito en virtud del Artículo 8.1 y el Anexo A del Acuerdo MERP, debe estar generalmente integrada al sistema existente de solicitud de información por adelantado. Es probable que el formulario utilizado deba ser enmendado para incluir los requisitos del Acuerdo MERP.
- b) Una copia del formulario del informe de inspección del puerto. Este formulario, si existe, es muy útil y debe ponerse a disponibilidad. Proporciona una indicación de lo que está contemplado en el régimen de inspección existente y podría, más adelante, convertirse en un punto de discusión con la oficina de inspecciones (ver Sección 2.2.7 abajo). Es probable que el formulario utilizado deba ser enmendado para incluir los requisitos del Artículo 14 y Anexo C del Acuerdo MERP.

Copias de legislación y reglamentación

Se deben solicitar copias de la legislación y reglamentación concomitante relacionadas con la aplicación del Acuerdo MERP. Estas tienden a incluir el derecho marítimo y de la pesca, incluido el transporte mercantil; pero la legislación que gobierna otros ámbitos, como el de aduanas, puede también ser pertinente para la ENC. Esta revisión ofrece una oportunidad para determinar en qué medida el Acuerdo se debe acomodar a las leyes y los reglamentos existentes de cada país y en qué medida es necesario enmendarlo.

2.2.2 Planificación de una visita a un puerto

El Apéndice 5 ofrece una descripción con una guía para la planificación de una visita de campo de un facilitador externo para la ENC. Los funcionarios del gobierno habrán de seguir el mismo proceso general. Sin embargo, puede que sea abordado de manera diferente, por ejemplo, concediendo más tiempo y configurando las reuniones de manera diferente.

2.2.3 Identificación y participación de las partes interesadas

Antes de iniciar el proceso de evaluación, es fundamental identificar y adquirir el apoyo y la participación de las partes interesadas claves. Esto puede no ser tan obvio como parece para las autoridades pesqueras, especialmente con relación al Artículo 5(a) del Acuerdo MERP, que insta a las partes del Acuerdo a “integrar y coordinar las medidas del Estado rector del puerto en materia de pesca con el sistema de controles más amplio del Estado rector del puerto”. Sin esto, la evaluación carecería de experiencia, legitimidad y patrocinio por parte de los funcionarios gubernamentales y todos aquellos involucrados con el sistema. Una vez identificadas las partes interesadas más importantes, se debe llegar a un acuerdo sobre los objetivos de la evaluación, su alcance y el proceso que se seguirá.

El sistema más amplio de controles del Estado rector del puerto (en lo referente a, entre otros, asuntos laborales, seguridad en altamar y contaminación) está bajo la autoridad de organismos gubernamentales y no de las pesquerías, y se debe determinar cómo se coordinarán las inspecciones. Entre estas se encuentran:

- El organismo pesquero.
- El servicio de aduanas.
- Autoridades encargadas de la cuarentena.
- Agentes de inmigración.
- Autoridades portuarias.
- La autoridad marítima.
- La policía portuaria.

A menudo, existe poca o ninguna cooperación sistemática entre las agencias y el ministerio para la pesca o el departamento encargado de las inspecciones portuarias, aunque el contacto informal se da a veces entre algunos individuos que fungen para estos organismos. Durante el trabajo de campo, se debe tratar de señalar las partes interesadas y entender las vías de comunicación y las operaciones entre ellas.

Si la evaluación ha de realizarse de manera intensiva —lo que ocurre cuando un facilitador externo está involucrado— hay que acordar las reuniones que se han de celebrar, quiénes asistirán (varias personas en un taller pequeño o individualmente) y quién las organizará.

Como parte del proceso de evaluación, es necesario recopilar y revisar las leyes y reglamentos que gobiernan la entrada y la salida en el puerto de los buques que incurren en la pesca y en las actividades en apoyo a la pesca, a fin de determinar qué autoridades, procesos y procedimientos ya existen y qué legislación o enmiendas a la ley serán necesarias para acomodar el Acuerdo MERP.

2.2.4 Recopilación de información

Es importante consultar con varias de las partes interesadas, ya que cada una de ellas puede proporcionar información pertinente que contribuya a la revisión (p. ej., inspectores pesqueros o de control del Estado rector del puerto pueden brindar experiencia en lo referente a la idoneidad de las pruebas que los inspectores recopilen).

La información puede recabarse de entrevistas, debates colectivos, cuestionarios y revisión de los informes y demás documentos. Sería útil seguir revisando los siguientes cuestionarios y listas de comprobación para mejorar el proceso de recopilación de información. Al completar estos cuestionarios de forma colaborativa, gran parte de la información que se requiere para realizar una evaluación de la ENC provendrá de:

1. Lista de comprobación de la capacidad (Apéndice 2)
2. Cuestionario preliminar (Apéndice 3).
3. Cuestionario para los inspectores pesqueros (Apéndice 4)

La información puede analizarse utilizando varios métodos. Un análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas (FODA) (ver Apéndice 7) hecho con en conjunto con un grupo pequeño de partes interesadas, ayudaría a clasificar la información recopilada de manera lógica y sistemática.

El análisis de la función y las responsabilidades de las partes interesadas también puede proporcionar una manera sistemática de entender y de documentar cómo funciona el sistema actualmente.

Al recopilar la información, es importante hacer hincapié en la confidencialidad, ya que es de esperarse que haya renuencia por parte de muchos de poner en evidencia sus debilidades. También es importante verificar la información obtenida, especialmente a través de entrevistas o debates colectivos, para garantizar que haya sido registrada fielmente.

Los hallazgos de la revisión deben compartirse con las partes interesadas, especialmente con aquellas que proporcionaron la información. Esto contribuirá a que se genere confianza en el ejercicio.

2.2.5 Taller de orientación

Como un primer paso, se propone un taller bien preparado y facilitado para las partes interesadas de todos los organismos que lidian con las visitas a los puertos y otras unidades dentro del sistema de SCV. El propósito del taller tiene tres aspectos:

1. Explicar de qué trata el Acuerdo MERP, cómo puede ayudar a detener la pesca INDNR y por qué y cómo involucra a las diversas agencias nacionales que comparten la responsabilidad de aplicar el Acuerdo MERP eficazmente. Algunas de las preguntas claves que deben responderse son:
 - a) ¿Por qué es necesario que exista un sistema de medidas del Estado rector del puerto para las pesquerías?
 - b) ¿Qué puede lograr?
 - c) ¿Cuáles elementos son esenciales para que las medidas del Estado rector del puerto sean aplicadas eficazmente en su país?
2. Una vez que se tenga buena comprensión del Acuerdo MERP, las partes interesadas tendrán la oportunidad de identificar cómo quieren que el sistema de medidas del Estado rector del puerto funcione en un futuro. Esto permitirá que se haga énfasis en una visión positiva (de la que se apropiarán), y no en las deficiencias. Estarían involucrados en la identificación de los arreglos prácticos y de las necesidades de capacidad en recursos humanos requeridos en su(s) puerto(s) y país para una aplicación eficaz del Acuerdo. Este ejercicio es importante para poder traducir las exigencias del Acuerdo MERP en cuanto a capacidad a los niveles reales de capacidad necesarios en el campo dentro del país y puerto específicos.
3. El taller, que incluye a los organismos encargados de la entrada de los buques al puerto, permitirá que el personal se conozca entre sí y que sea capaz de identificar las áreas que requerirán de su cooperación. El personal clave de estos organismos con frecuencia no se conoce entre sí, por lo que sería beneficioso entablar el tipo de contactos (networking) que facilitaría la cooperación a la hora de aplicar las medidas del Estado rector del puerto.

El taller de orientación, por su misma naturaleza, iniciaría el proceso de comparar las necesidades de capacidad del país (el resultado de formar una visión de cómo el Acuerdo MERP sería aplicado en el país) con la capacidad existente. La diferencia entre las dos representa la brecha en la capacidad o las necesidades de fortalecimiento de la capacidad.

2.2.6 Reuniones individuales con organismos y otros elementos del sistema de SCV

Después del taller de orientación, concordar una reunión individual con los organismos claves involucrados en las visitas a los puertos y con otras unidades involucradas en el proceso global de SCV para la recopilación de información adicional:

- Impulsar el proceso detallando **los procedimientos existentes y las líneas de comunicación** utilizados cuando un buque que enarbola un pabellón extranjero desea entrar en el puerto.
- Trazar el **funcionamiento del sistema de SCV** con el cual las inspecciones del Estado rector del puerto y el uso de las medidas del Estado rector del puerto deben estar integradas (Artículo 5[b]) y entre las cuales deberían existir canales de comunicación directos e intercambios de información.
- Valorar cuál **es la mejor manera de coordinar o integrar las inspecciones de las medidas del Estado rector del puerto** con el sistema de controles más amplio del Estado rector del puerto.

Es importante trazar los procesos existentes y las líneas de comunicación para poder saber qué existe, cómo funciona y cuándo se toman las decisiones.

La realidad actual debe ser el punto de partida para el desarrollo futuro, y es importante para valorar esta realidad de la manera más precisa posible. El siguiente paso después de finalizar la ENC es la elaboración de un plan de fortalecimiento de la capacidad. Este plan, basado en la ENC, ampliaría, reformaría o reemplazaría el orden preestablecido para desarrollar las instituciones necesarias para aplicar de manera exitosa las medidas del Estado rector del puerto.

2.2.7 Reuniones con los inspectores

Los inspectores portuarios son partes interesadas claves, y es esencial reunirse con un grupo de ellos. A estos inspectores se les debe pedir que traigan los formularios utilizados durante una inspección y que informen los hallazgos, si hubiera tales formularios.

Una opción sería la de pedirle cada participante que llenara el Cuestionario para inspectores pesqueros (Apéndice 4) al principio de cada reunión. Debe programarse a continuación una sesión subsecuente para discutir las respuestas. Iniciar el taller con el cuestionario permite ahondar en las opiniones de los inspectores antes de que tengan la oportunidad de consultarse entre ellos. Esto podría facilitar la discusión sobre temas que de otro modo no habrían surgido.

Se podría utilizar el Anexo C del Acuerdo MERP y las directrices para el Anexo C que se hallan en el Apéndice 6¹⁰ para valorar el grado de familiarización con las convenciones y los códigos internacionales. Esta información es vital para que los informes de inspección sean concisos y puedan ser comprendidos internacionalmente.

Se aconseja que los inspectores observen una inspección de un buque conjuntamente. Hacerlo podría disipar cualquier concepción errada que hubiera surgido durante las discusiones. Aunque hayan asistido a los cursos de capacitación, los inspectores suelen beneficiarse del apoyo de un inspector experimentado. Esto sugeriría que la capacitación en la práctica podría aumentar la capacidad de algunos inspectores. Se debe tomar nota del Anexo B del Acuerdo MERP sobre los procedimientos de inspección del Estado rector del puerto, tanto al observar una inspección como al debatir con los inspectores.

2.3 Identificar las brechas en la capacidad y priorizar: Necesidades de fortalecimiento de la capacidad¹¹

El proceso, debe entonces, centrarse en identificar el déficit de capacidad y, por consiguiente, las necesidades de fortalecimiento de la capacidad.

La exactitud y la exhaustividad son las consignas. Exigirá una evaluación honesta de la brecha entre la capacidad existente (en función de los recursos humanos y las instituciones) y lo que se necesita para implementar eficazmente el Acuerdo MERP. Es posible que un proceso facilitado basado en la técnica de “lluvia de tarjetas”¹² sea la manera más eficaz para que las partes interesadas lleguen a un consenso y la que más probabilidades tenga de identificar las brechas en todas las partes del sistema. Las preguntas para los participantes incluyen:

- ¿Cuál es el nivel mínimo de capacidad necesario para la aplicación eficaz del Acuerdo MERP?
- ¿Cuál es el nivel máximo de capacidad adicional que podría ser utilizado de manera eficaz?
- ¿Cuáles son las necesidades más importantes de capacidad? (Priorizar, ya que podría haber varias necesidades y es importante que, desde el comienzo, se llegue a un consenso sobre las prioridades).

El objetivo principal es completar y discutir el nivel de capacidad en la lista de comprobación de la capacidad y velar por que las partes interesadas consideren válidos y correctos los comentarios incluidos. Es a partir de esto que se logrará la priorización de las necesidades de capacidad.

2.3.1 Reunión para la presentación del informe

Realizar un taller de dos o tres horas con las partes interesadas que asistieron al taller de orientación para presentar las conclusiones de la ENC. Esto les permite a los participantes que trabajan estrechamente o están afiliados a las instituciones involucradas comentar sobre los hallazgos. Esto tiene como resultado que los hallazgos estén mejor definidos. La lista de comprobación de la capacidad finalizada podría usarse como una guía para iniciar la discusión.

2.3.2 Completar y hacer circular el informe de la ENC

El borrador del informe de la ENC, escrito por el facilitador o por la persona designada desde el principio, debe hacerse llegar a las partes interesadas para que estas dejen sus comentarios finales antes de finiquitarlo.

La estructura del informe de la ENC puede variar de un puerto al otro, pero las directrices presentadas en la Tabla 2 pueden ser útiles para recabar el informe.

El objetivo principal es completar y discutir el nivel de capacidad en la lista de comprobación de la capacidad y velar por que las partes interesadas consideren válidos y correctos los comentarios incluidos. Es a partir de esto que se logrará la priorización de las necesidades de capacidad.

TABLA 2: Esbozo de la estructura del informe de la ENC

Sección	Comentarios y dónde se recogió la información
<p>Introducción y antecedentes</p>	<p>Incluye información sobre fecha, lugar y autor de la ENC y otra información introductoria sobre el país, el puerto y los antecedentes para la ENC.</p>
<p>Entorno nacional</p>	<p>Basado en la información del Cuestionario preliminar más la información de la entrevista y el taller:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Un organigrama o lista de las partes interesadas, sus funciones en relación con las MERP y las líneas de comunicación. b. Resumen de los buques extranjeros que usan el puerto. c. Consideraciones regionales: las OROP, requisitos de información, sistemas de información para el intercambio de información o inteligencia sobre SCV y las MERP d. Problemas de la pesca INDNR. e. Otra información nacional pertinente.
<p>Sistemas existentes relacionados con las MERP</p>	<p>Basado en la información del Cuestionario para el inspector, talleres, entrevistas y observaciones de una inspección portuaria:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Resumen de las MERP actuales y trazado de los procedimientos y líneas de comunicación existentes utilizados cuando un buque extranjero desea entrar en el puerto, y las opciones disponibles para valorar cuál es la mejor manera de coordinar o integrar las inspecciones de las MERP con el sistema de controles más amplio del Estado rector del puerto. b. Resumen del sistema de SCV, con el cual las inspecciones del Estado rector del puerto y las MERP deben estar integradas y con el que deberían existir canales de comunicación directos e intercambios de información. c. Resumen de los sistemas de información pertinentes establecidos para apoyar o vincularse a las MERP o la SCV. d. Resumen de las leyes y reglamentos pertinentes y cómo estas están relacionadas con los requisitos de las MERP.
<p>Análisis de las necesidades de capacidad</p>	<p>En función de la Lista de comprobación finalizada, tal y como fue discutida en entrevistas y talleres, y después de un debate en las sesiones de sugerencias.</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Analizar y comentar sobre el nivel de capacidad existente y la brecha en recursos humanos. b. Analizar y comentar sobre el nivel de capacidad existente y la brecha en capacidad institucional.
<p>Resumen de las necesidades de capacidad priorizadas</p>	<p>En función de la clasificación de la lista de comprobación “debatida” y la última sesión de sugerencias con las partes interesadas:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Necesidades de capacidad priorizadas en recursos humanos y en capacidad institucional para la aplicación del Acuerdo MERP.
<p>Apéndices</p>	<p>En función de todo el material recopilado:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Formularios utilizados actualmente para las MERP y actividades relacionadas. b. Formularios completos c. Personas conocidas. d. Informes o registros de los talleres, si son pertinentes. e. Leyes y reglamentos nacionales, si son pertinentes.

Apéndices



El suboficial de tercera clase de la Guardia Costera, Matthew Cole, ayuda al sargento Ibrahim Bangura del departamento de policía marina de Sierra Leona a subirse a un barco, luego del embarque conjunto por parte de las agencias del orden público de los EE. UU. y Sierra Leona a un buque pesquero en el océano Atlántico, el 26 de junio de 2011.

Apéndice 1: Análisis de los Artículos del Acuerdo MERP

La siguiente tabla presenta un desglose de cada artículo del Acuerdo MERP con requisitos de capacidad. La realización de una ENC regional o de país hace que sea necesario cotejar esta tabla con los requisitos específicos o más detallados con relación al país o la región examinada. De ser posible, esto puede lograrse antes de emprender el análisis de la ENC, pero sería de gran valor volver a revisar esta tabla con fines de verificación en las etapas posteriores de la ENC.

Apéndice 1: Análisis de los Artículos del Acuerdo MERP

Artículo	Contenido pertinente del Artículo (se usa la cursiva para la paráfrasis)	Disposición del Acuerdo MERP	Necesidad de capacidad
Artículo 1 Términos utilizados	<p>(c) por “pesca” se entiende la búsqueda, captura, recogida o recolección de peces o cualquier actividad que pueda dar lugar, previsible y razonablemente, a la atracción, localización, captura, extracción o recolección de peces;</p> <p>(d) por “actividades relacionadas con la pesca” se entiende cualquier operación de apoyo o preparación de la pesca, con inclusión del desembarque, el empaquetado, la elaboración, el trasbordo o el transporte de pescado que no haya sido previamente desembarcado en un puerto, así como la provisión de personal, combustible, artes de pesca y otros suministros en el mar;</p> <p>(j) por “buque” se entiende cualquier navío, barco de otro tipo o embarcación utilizado, equipado para ser utilizado o destinado a ser utilizado para la pesca o actividades relacionadas con ella.</p>	<p>La legislación nacional aplica a los buques (Artículo 1[j]) que incurran en la pesca (Artículo 1[c]) y en “actividades relacionadas con la pesca” (Artículo 1[d]).</p>	<p>Capacidad jurídica para valorar la legislación actual y para enmendarla, en la medida de lo necesario, para que sea aplicable a los buques que incurran en la pesca y en las actividades relacionadas con esta.</p>
Artículo 3 Aplicación	<ol style="list-style-type: none"> Cada Parte, en su calidad de Estado rector del puerto, aplicará el presente Acuerdo a los buques que no estén autorizados a enarbolar su pabellón y que soliciten entrar en sus puertos o se encuentren en uno de ellos, excepto para: <ol style="list-style-type: none"> los buques de un Estado limítrofe que realicen actividades de pesca artesanal de subsistencia, siempre que el Estado rector del puerto y el Estado del pabellón cooperen para velar por que dichos buques no incurran en actividades de pesca INDNR ni otras actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR; y los buques portacontenedores que no transporten pescado o, en el caso de que lo transporten, solo se trata de pescado que se haya desembarcado previamente, siempre que no existan motivos fundados para sospechar que dichos buques han incurrido en actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR. En su calidad de Estado rector del puerto, una Parte podrá decidir no aplicar el presente Acuerdo a los buques fletados por sus nacionales exclusivamente para pescar en zonas sometidas a su jurisdicción nacional y que operen en ellas bajo su autoridad. Dichos buques estarán sujetos a medidas de dicha Parte que sean tan eficaces como las medidas aplicadas en relación con los buques autorizados a enarbolar su pabellón. El presente Acuerdo se aplicará a la pesca realizada en zonas marinas que sea ilegal, no declarada o no reglamentada según se define en el artículo 1(e) del presente Acuerdo, así como a las actividades relacionadas de apoyo a esta pesca. El presente Acuerdo se aplicará a la pesca realizada en zonas marinas que sea ilegal, no declarada o no reglamentada según se define en el artículo 1(e) del presente Acuerdo, así como a las actividades relacionadas de apoyo a esta pesca. 	<p>La legislación pertinente que ha de aplicarse a los buques que enarbolan pabellones extranjeros que incurran en la pesca o en las actividades relacionadas con la pesca, con las excepciones citadas en 3.1(a) y (b) y de ajustar el Artículo 3.2 si se decide hacerlo.</p>	<p>Capacidad jurídica para valorar la legislación actual y para adaptarla con el fin de permitir la aplicación de las MERP a los buques que enarbolan pabellones extranjeros, tal y como se define en el Artículo 1 y para acomodar las excepciones citadas en este artículo, si fuera procedente.</p>

Continúa en la página siguiente

Apéndice 1: Análisis de los Artículos del Acuerdo MERP

Artículo	Contenido pertinente del Artículo (se usa la cursiva para la paráfrasis)	Disposición del Acuerdo MERP	Necesidad de capacidad
Artículo 5 <i>Integración y coordinación a nivel nacional</i>	<p>Cada una de las partes deberá, en la medida de lo posible:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) integrar o coordinar las medidas del Estado rector del puerto en lo referente a las pesquerías con el sistema de controles más amplio del Estado rector del puerto; (b) integrar las medidas del Estado rector del puerto con otras medidas destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR, así como las actividades relacionadas en apoyo a tal pesca, teniendo en cuenta, según sea apropiado, el Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR de FAO de 2001; y (c) adoptará medidas para el intercambio de información entre organismos nacionales competentes y para la coordinación de las actividades de dichos organismos al ejecutar el presente Acuerdo. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Las partes interesadas serán consultadas e informadas sobre el Acuerdo MERP. b) Legislación nacional para empoderar la aplicación del Acuerdo MERP. c) Documento de políticas pertinente para integrar y explicar las MERP (p. ej., tales como PAN-pesca INDNR) en el contexto de la SCV de las pesquerías. d) Sistema operativo en funcionamiento para facilitar el intercambio de información y la coordinación con organismos nacionales externos y socios pertinentes. e) El Estado ha de cooperar para establecer un sistema para la coordinación de actividades relacionadas con la ejecución de las MERP. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Capacidad política/jurídica para integrar las MERP con: <ul style="list-style-type: none"> i. Legislación y reglamentación relacionadas con el sistema general de controles del Estado rector del puerto; y ii. Otras medidas para prevenir la pesca INDNR. b) Mecanismo de intercambio de información/consultivo con partes interesadas claves y organismos nacionales externos. <ul style="list-style-type: none"> i. Sistema de comunicación eficaz entre el puerto, las aduanas y las autoridades portuarias para poder definir e intercambiar la información en relación con el Acuerdo MERP. ii. Sistema establecido y en funcionamiento para coordinar las actividades con otros organismos nacionales involucrados en la ejecución de las MERP.

Continúa en la página siguiente

Apéndice 1: Análisis de los Artículos del Acuerdo MERP

Artículo	Contenido pertinente del Artículo (se usa la cursiva para la paráfrasis)	Disposición del Acuerdo MERP	Necesidad de capacidad
Artículo 6 Cooperación e intercambio de información	<p>1. Con la finalidad de fomentar la ejecución efectiva del presente Acuerdo, con el debido respeto de los requisitos correspondientes de confidencialidad, las Partes cooperarán e intercambiarán información con los Estados pertinentes, la FAO, otras organizaciones internacionales y organizaciones regionales de ordenación pesquera, incluidas las medidas adoptadas por estas organizaciones regionales de ordenación pesquera en relación con el objetivo del presente Acuerdo.</p> <p>2. En la mayor medida posible, cada una de las Partes adoptará medidas de apoyo a las medidas de conservación y ordenación adoptadas por otros Estados y otras organizaciones internacionales según corresponda.</p> <p>3. Las Partes cooperarán, a nivel subregional, regional y mundial, en la aplicación efectiva del presente Acuerdo a través, según corresponda, de la FAO o de organizaciones y arreglos regionales de ordenación pesquera.</p>	<p>a) El Estado ha de participar en organizaciones internacionales, FAO, OROP y otras entidades pesqueras pertinentes para el Estado.</p> <p>b) Disposiciones jurídicas nacionales promulgadas para permitir el intercambio internacional, regional y bilateral de información sobre los buques y la información de cumplimiento.</p> <p>c) Sistema establecido para el intercambio de información entre partes y organizaciones internacionales y regionales.</p> <p>d) Sistema establecido para valorar y aplicar las medidas de gestión externas importantes para el Estado (p. ej., en apoyo a países limítrofes, las OROP y entidades pesqueras regionales).</p>	<p>a) Comprensión por parte de los funcionarios de mayor categoría de las pesquerías y controles del Estado rector del puerto sobre las consecuencias del Acuerdo MERP y demás medidas para combatir la pesca INDNR y habilitar su participación informada y activa en, y con la cooperación de, entidades de FAO, otras organizaciones internacionales y las OROP.</p> <p>b) Concientización por parte de los funcionarios de mayor categoría de las pesquerías y controles del Estado rector del puerto sobre las medidas adoptadas por otros Estados y las organizaciones internacionales que correspondan a las cuales estos podrían brindar apoyo.</p> <p>c) Sistema de intercambio de información que sea consistente con los requisitos de información acordados a nivel internacional y regional.</p> <p>d) Instrucciones claras y autoridad otorgadas para aplicar medidas apropiadas de gestión, compatibles con el Derecho Internacional y nacional, contra los buques que quebrantan las reglas, en respuesta a las solicitudes de Estados limítrofes y las OROP.</p>
Artículo 7 Designación de puertos	<p>1. Cada Parte designará y dará a conocer los puertos en los que los buques podrán solicitar entrada en virtud del presente Acuerdo. Cada Parte entregará una lista de los puertos designados a la FAO, que le dará la publicidad debida.</p> <p>2. En la mayor medida posible, cada Parte velará por que cada uno de los puertos designados y puestos en conocimiento del público, de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo, cuenten con capacidad suficiente para realizar inspecciones en virtud del presente Acuerdo.</p>	<p>a) Puerto(s) designados como apropiados para buques extranjeros.</p> <p>b) Información sobre puertos designados disponibles (p. ej., indicado en la documentación de la licencia, en sitios web gubernamentales o publicado por otros medios).</p> <p>c) Inspectores pesqueros disponibles en los puertos designados para realizar las inspecciones.</p>	<p>a) Los medios para publicar los puertos designados.</p> <p>b) Suficientes inspectores adecuadamente capacitados disponibles en los puertos designados para realizar las inspecciones.</p>

Continúa en la página siguiente

Apéndice 1: Análisis de los Artículos del Acuerdo MERP

Artículo	Contenido pertinente del Artículo (se usa la cursiva para la paráfrasis)	Disposición del Acuerdo MERP	Necesidad de capacidad
Artículo 8 <i>Solicitud previa de entrada al puerto</i>	<p>1. Cada Parte exigirá que se le facilite, como mínimo, la información requerida en el Anexo A antes de autorizar la entrada de un buque en su puerto.</p> <p>2. Cada Parte exigirá que la información contemplada en el párrafo 1 del presente artículo se proporcione con la suficiente antelación para que el Estado rector del puerto disponga del tiempo necesario para examinarla.</p>	<p>a) Legislación nacional promulgada para permitir la recopilación de la información requerida previa a la entrada en el puerto.</p> <p>b) Sistema establecido para recopilación, valoración, almacenamiento y distribución de la información proporcionada por adelantado.</p>	<p>a) Legislación nacional promulgada para permitir la recopilación de la información requerida previa a la entrada en el puerto.</p> <p>b) Sistema establecido para recopilación, valoración, almacenamiento y distribución de la información proporcionada por adelantado por los buques de pesca o sus agentes.</p>

Continúa en la página siguiente

Apéndice 1: Análisis de los Artículos del Acuerdo MERP

Artículo	Contenido pertinente del Artículo (se usa la cursiva para la paráfrasis)	Disposición del Acuerdo MERP	Necesidad de capacidad
Artículo 9 Autorización o denegación de entrada al puerto	<p>1. Tras haber recibido la información pertinente exigida en virtud del artículo 8, así como cualquier otra información que pueda requerir para determinar si el buque que solicita la entrada en su puerto ha incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR, cada Parte decidirá si autoriza o deniega la entrada en su puerto al buque en cuestión y comunicará su decisión al buque o a su representante.</p> <p>2. En caso de autorización de entrada, se exigirá al capitán, al patrón o al representante del buque que presente la autorización de entrada en el puerto a las autoridades competentes de la Parte de que se trate a la llegada del buque al puerto.</p> <p>3. En caso de denegación de entrada, cada Parte comunicará la decisión que ya ha adoptado en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo al Estado del pabellón del buque y, según proceda y en la medida de lo posible, a los Estados ribereños interesados, organizaciones regionales de ordenación pesquera y otras organizaciones internacionales como corresponda.</p> <p>4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, cuando una de las Partes disponga de pruebas suficientes de que un buque que trate de entrar en su puerto ha incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR, y en particular de que figura en una lista de buques que han incurrido en tales actividades de pesca o actividades relacionadas con ella, adoptada por una organización regional de ordenación pesquera pertinente de acuerdo con las normas y procedimientos de dicha organización y de conformidad con el Derecho Internacional, dicha Parte denegará la entrada al buque en sus puertos, teniendo debidamente en cuenta los párrafos 2 y 3 del artículo 4.</p> <p>5. No obstante lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 del presente artículo, una Parte podrá autorizar la entrada en sus puertos a un buque contemplado en dichos párrafos con la única finalidad de inspeccionarlo, así como para adoptar otras medidas apropiadas de conformidad con el Derecho Internacional que sean al menos tan eficaces como la denegación de entrada en puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR y las actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR.</p> <p>6. Cuando un buque contemplado en el párrafo 4 o 5 del presente artículo esté en puerto por cualquier motivo, la Parte le denegará a dicho buque la utilización de sus puertos a efectos de desembarque, trasbordo, empaquetado y procesamiento de pescado, así como otros servicios portuarios, incluidos, entre otros, el repostaje, el reabastecimiento, el mantenimiento y la entrada en dique seco. Los párrafos 2 y 3 del Artículo 11 aplican <i>mutatis mutandis</i> en tales casos. La denegación de dichos usos del puerto deberá estar en conformidad con el Derecho Internacional.</p>	<p>a) Autoridad para tomar decisiones y un procedimiento establecido por ley que permita otorgar o denegar entrada en el puerto.</p> <p>b) Comunicar las decisiones al Estado del pabellón del buque, Estados ribereños, organizaciones regionales de ordenación pesquera y otras organizaciones internacionales pertinentes.</p> <p>c) Acceso a las listas de los buques que incurren en la pesca INDNR y conocimiento práctico de ellas.</p>	<p>a) Autoridad para tomar decisiones y un procedimiento establecido por ley que permita otorgar o denegar entrada en el puerto.</p> <p>b) Sistema adecuado de comunicación para informar al Estado del pabellón del buque, Estados ribereños, organizaciones regionales de ordenación pesquera y otras organizaciones internacionales pertinentes.</p> <p>c) Acceso a las listas de los buques que incurren en la pesca INDNR y conocimiento práctico de ellas.</p>

Continúa en la página siguiente

Apéndice 1: Análisis de los Artículos del Acuerdo MERP

Artículo	Contenido pertinente del Artículo (se usa la cursiva para la paráfrasis)	Disposición del Acuerdo MERP	Necesidad de capacidad
Artículo 11 Uso de los puertos	<p>1. Cuando un buque haya entrado en uno de sus puertos, la Parte le denegará a dicho buque, en virtud de sus leyes y reglamentos y de manera consistente con el Derecho internacional, incluido el presente Acuerdo, el uso del puerto para el desembarque, trasbordo, empaquetado o procesamiento de pescado que no haya sido desembarcado previamente así como otros servicios portuarios, incluidos, entre otros, el repostaje, el reabastecimiento, el mantenimiento y la entrada en dique seco (<i>...si el buque no satisface los requisitos descritos en los subpárrafos (a) hasta (e) en relación con las autorizaciones pertinentes por el Estado del pabellón y Estados ribereños para pescar; carece de confirmación por parte del Estado del pabellón de que la pesca se conformaba con los requisitos de OROP, o si hay indicios fundamentados para sospechar que hubo pesca INDNR</i>).</p> <p>2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, una Parte no denegará a los buques mencionados en dicho párrafo el uso de los servicios portuarios: (a) esenciales para la seguridad o la salud de la tripulación o para la seguridad del buque, siempre que dichas necesidades estén debidamente probadas o, (b) según proceda, para el desguace del buque.</p> <p>3. Cuando una Parte haya denegado el uso de sus puertos de conformidad con este artículo, notificará a la brevedad su decisión al Estado del pabellón y, según proceda, a los Estados ribereños, organizaciones regionales de ordenación pesquera y otras organizaciones internacionales pertinentes.</p> <p>4. Una Parte solo podrá revocar la denegación de uso de su puerto a un buque en virtud del párrafo 1 del presente artículo si está suficientemente probado que los motivos por los que se haya denegado dicho uso son inadecuados, erróneos o ya no proceden.</p> <p>5. Cuando una Parte revoque su denegación de conformidad con el párrafo 4 de este artículo, deberá comunicarlo a la brevedad a los destinatarios de la notificación emitida en virtud del párrafo 3 del presente artículo.</p>	<p>a) Mecanismo jurídico establecido para denegar a aquel buque que haya incurrido en la pesca INDNR el uso del puerto para efectos del desembarque, el trasbordo, el empaquetado o procesamiento de la pesca, etc.</p> <p>b) El Estado rector del puerto deberá denegar el uso del puerto si el Estado del pabellón o el Estado ribereño pertinente no ha dado autorización para pescar, si la pesca no está en conformidad con los requisitos de las OROP o si hay indicios fundamentados para sospechar que hubo pesca INDNR.</p> <p>c) El Estado rector del puerto deberá notificar a los Estados y las partes que corresponda sobre cualquier medida adoptada.</p> <p>d) Si el Estado rector del puerto retira la denegación del uso del puerto, este deberá informar a los Estados y las organizaciones pertinentes sobre su decisión.</p>	<p>a) Legislación promulgada para denegar la entrada a buques que enarbolan pabellones extranjeros que han incurrido en actividades de pesca INDNR en áreas fuera de la jurisdicción nacional.</p> <p>b) Procedimiento para la toma de decisiones establecido para denegar a aquel buque de pesca que haya incurrido en la pesca INDNR el uso del puerto para efectos del desembarque, el trasbordo, el empaquetado o procesamiento de la pesca, etc.</p> <p>c) Procedimientos y un sistema de comunicación adecuado establecido para que el Estado rector del puerto informe plenamente y en la menor brevedad a los Estados y partes pertinentes sobre las medidas adoptadas.</p>

Continúa en la página siguiente

Apéndice 1: Análisis de los Artículos del Acuerdo MERP

Artículo	Contenido pertinente del Artículo (se usa la cursiva para la paráfrasis)	Disposición del Acuerdo MERP	Necesidad de capacidad
Artículo 12 Niveles y prioridades en materia de inspección	<p>1. Cada Parte inspeccionará en sus puertos el número de buques necesario para alcanzar un nivel anual de inspecciones suficiente para conseguir el objetivo del presente Acuerdo.</p> <p>2. Las Partes procurarán acordar unos niveles mínimos para la inspección de buques a través de, según proceda, organizaciones regionales de ordenación pesquera, la FAO o por otros medios.</p> <p>3. Al determinar qué buques se van a inspeccionar, una Parte dará prioridad a:</p> <p>a) los buques a los que se haya denegado la entrada o el uso de un puerto de conformidad con el presente Acuerdo;</p> <p>(b) las solicitudes de inspección de determinados buques emitidas por otras Partes, Estados y organizaciones regionales de ordenación pesquera pertinentes, en particular cuando dichas solicitudes se basen en pruebas de que el buque en cuestión ha incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR; y</p> <p>(c) otros buques respecto de los cuales existan motivos fundados para sospechar que han incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR.</p>	<p>a) Cada parte deberá satisfacer el nivel anual mínimo de inspecciones de buques acordado por las OROP, FAO o por otros medios.</p> <p>b) Las partes deberán contar con un plan de inspección que priorice los requisitos de los párrafos 3[a], [b] y [c], y que tenga un método justo y racional para seleccionar los otros buques a ser inspeccionados, para por lo menos alcanzar el nivel mínimo de inspecciones requerido.</p>	<p>a) Suficientes inspectores capacitados disponibles para alcanzar el mínimo nivel de inspecciones anuales acordado.</p> <p>b) Capacidad de diseñar y aplicar un plan de inspección que priorice los buques descritos en los párrafos 3[a], [b] y [c] del Acuerdo MERP, y que luego seleccione otros aleatoriamente para por lo menos alcanzar el nivel de inspecciones mínimo requerido.</p> <p>c) Un buen sistema de comunicaciones para dar respuesta al artículo 12.2 y al Artículo 12.3.</p>

Continúa en la página siguiente

Apéndice 1: Análisis de los Artículos del Acuerdo MERP

Artículo	Contenido pertinente del Artículo (se usa la cursiva para la paráfrasis)	Disposición del Acuerdo MERP	Necesidad de capacidad
<p>Artículo 13 Realización de las inspecciones</p>	<p>1. Cada Parte velará por que sus inspectores desempeñen las funciones establecidas en el Anexo B como norma mínima.</p> <p>2. Al realizar las inspecciones en sus puertos, cada Parte:</p> <p>(a) velará por que las inspecciones sean realizadas por inspectores debidamente cualificados y autorizados a tal efecto, habida cuenta de lo dispuesto en el artículo 17;</p> <p>(b) velará por que, antes de una inspección, se les exija a los inspectores que presenten al capitán o patrón del buque un documento apropiado que los identifique como tales;</p> <p>(c) velará por que los inspectores examinen todas las partes pertinentes del buque, el pescado a bordo, las redes y cualesquiera otras artes de pesca, el equipamiento y cualquier documento o registro a bordo que sea pertinente para verificar el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación pertinentes;</p> <p>(d) exigirá al capitán o patrón del buque que les proporcione a los inspectores toda la ayuda e información necesarias y que presente todo el material y los documentos pertinentes que se puedan requerir, o copias certificadas de estos últimos;</p> <p>(e) en caso de que existan acuerdos pertinentes con el Estado del pabellón del buque, invitará a dicho Estado a participar en la inspección;</p> <p>(f) hará todo lo posible para evitar ocasionar una demora indebida al buque, para reducir al mínimo las interferencias e inconvenientes, incluida toda presencia innecesaria de inspectores a bordo, y para evitar medidas que afecten negativamente a la calidad del pescado a bordo;</p> <p>(g) hará todo lo posible para facilitar la comunicación con el capitán o patrón o los tripulantes de más categoría del buque, incluida la provisión de que el inspector vaya acompañado, siempre que sea posible y necesario, por un intérprete;</p> <p>(h) velará por que las inspecciones se realicen de forma correcta, transparente y no discriminatoria y por que no constituyan un hostigamiento a ningún buque; y</p> <p>(i) no interferirá con la facultad del capitán o patrón, de conformidad con el Derecho internacional, para comunicarse con las autoridades del Estado del pabellón.</p>	<p>a) Los Estados deben tener una oficina de inspecciones profesionalmente funcional que realice inspecciones exhaustivas, integrales y eficientes, de conformidad con los procedimientos contemplados en el Artículo 11 y el Anexo B.*</p> <p>b) Los inspectores deben estar capacitados en conformidad con el Artículo 17 y el Anexo E, como mínimo.</p>	<p>a) Una oficina de inspecciones organizada profesionalmente; inspectores identificables, autorizados y en funcionamiento, de conformidad con lo acordado en el Código de práctica, en respuesta, entre otros, al Artículo 13.2 (h).</p> <p>b) Inspectores capacitados para llevar a cabo las inspecciones conforme a las disposiciones del Artículo 13 y los procedimientos requeridos en el Anexo B, y que el programa de capacitación deba incluir las áreas identificadas en el Anexo E.</p> <p>c) Planes operativos para comunicarse con los Estados del pabellón.</p> <p>d) Medios de comunicación adecuados.</p>

Continúa en la página siguiente

Apéndice 1: Análisis de los Artículos del Acuerdo MERP

Artículo	Contenido pertinente del Artículo (se usa la cursiva para la paráfrasis)	Disposición del Acuerdo MERP	Necesidad de capacidad
Artículo 14 Resultados de las inspecciones	Cada Parte incluirá, como mínimo, la información requerida en el Anexo C en el informe escrito de los resultados de cada inspección.	Los informes de inspección deben cumplir con las normas mínimas requeridas en el Anexo C.**	Los formularios de los informes de inspección deben ser diseñados de conformidad con el Anexo C, como norma mínima.**
Artículo 15 Trasmisión de los resultados de la inspección	Cada Parte transmitirá los resultados de cada inspección al Estado del pabellón del buque inspeccionado y, según proceda, a: (a) las Partes y otros Estados que corresponda, incluidos: (i) los Estados respecto de los cuales surja de la inspección evidencia de que el buque ha incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR, dentro de aguas bajo su jurisdicción nacional; y (ii) los Estados de la nacionalidad del capitán o patrón del buque. (b) las organizaciones regionales de ordenación pesquera que corresponda; y (c) la FAO y las otras organizaciones internacionales que corresponda.	Las partes deben transmitir los resultados de las inspecciones al Estado del pabellón de un buque inspeccionado, al igual que a otros Estados (p. ej., Estado en cuyas aguas se cometió una infracción, Estado de la nacionalidad del capitán), Las OROP, FAO y otras organizaciones internacionales pertinentes, según proceda.	a) Capacidad de los funcionarios de inspección de mayor categoría para decidir a quién se le deben transmitir los informes (requiere de conocimiento de los derechos jurídicos/ autoridad de las diferentes partes con relación a donde se ha llevado a cabo la pesca INDNR, pabellón del buque y nacionalidad del capitán). b) Un sistema de comunicaciones rápido y eficiente con los Estados y organizaciones pertinentes.

Continúa en la página siguiente

Apéndice 1: Análisis de los Artículos del Acuerdo MERP

Artículo	Contenido pertinente del Artículo (se usa la cursiva para la paráfrasis)	Disposición del Acuerdo MERP	Necesidad de capacidad
Artículo 16 Intercambio electrónico de información	<p>1. Con la finalidad de facilitar la aplicación del presente Acuerdo, cada Parte establecerá, siempre que sea posible, un mecanismo de comunicación que permita el intercambio electrónico directo de información, teniendo debidamente en cuenta los correspondientes requisitos en materia de confidencialidad.</p> <p>2. En la medida de lo posible, y teniendo debidamente en cuenta los correspondientes requisitos en materia de confidencialidad, las Partes deberían cooperar para establecer un mecanismo de intercambio de información, coordinado preferiblemente por la FAO, juntamente con otras iniciativas multilaterales e intergubernamentales pertinentes y para facilitar el intercambio de información con las bases de datos existentes pertinentes al presente Acuerdo.</p> <p>3. Cada Parte designará una autoridad que actuará como punto de contacto para el intercambio de información en virtud del presente Acuerdo. Cada Parte notificará la designación correspondiente a la FAO.</p> <p>4. Cada Parte manejará la información destinada a ser transmitida por medio de todo mecanismo establecido en virtud del párrafo 1 del presente artículo de manera consistente con el Anexo D.</p> <p>5. La FAO les pedirá a las organizaciones regionales de ordenación pesquera que corresponda que proporcionen información sobre las medidas o decisiones relacionadas con este Acuerdo que hayan adoptado y aplicado, con miras a integrarlas, en la medida de lo posible y teniendo debidamente en cuenta los requisitos pertinentes en materia de confidencialidad, en el mecanismo de intercambio de información contemplado en el párrafo 2 del presente artículo.</p>	<p>a) Las partes deben contar con un mecanismo de comunicación que permita el intercambio electrónico directo de información y que tenga la capacidad de habilitar la participación en un sistema de intercambio de información internacional.</p> <p>b) Las partes deben usar sistemas y códigos de referencia internacional comunes, de conformidad con el Anexo D.</p> <p>c) Las partes deben designar una autoridad que actuará como punto de contacto para el intercambio de información y notificar al depositario sobre esto.</p>	<p>a) Establecer un mecanismo de comunicaciones confiable que permita el intercambio directo y electrónico de información y la participación en mecanismos internacionales de intercambio de información.</p> <p>b) Hacer uso sistemático de los códigos y las convenciones internacionales.</p> <p>c) Capacitar a los inspectores para usar los sistemas internacionales de codificación previstos en el Anexo D.</p> <p>d) Designar un punto de contacto para los informes de inspección.</p>
Artículo 17 Capacitación de los inspectores	<p>Cada Parte velará por que sus inspectores estén debidamente capacitados tomando en consideración las directrices para la capacitación de los inspectores contenidas en el Anexo E. Las Partes procurarán cooperar al respecto.</p>	<p>El estado debe prestar atención a la capacitación adecuada de su oficina de inspecciones, para que cumplan, como mínimo, con lo dispuesto en el Anexo E.***</p>	<p>Capacitación nacional/regional de los inspectores portuarios, como mínimo, al nivel descrito en el Anexo E.***</p>

Continúa en la página siguiente

Apéndice 1: Análisis de los Artículos del Acuerdo MERP

Artículo	Contenido pertinente del Artículo (se usa la cursiva para la paráfrasis)	Disposición del Acuerdo MERP	Necesidad de capacidad
<p>Artículo 18 Medidas del Estado rector del puerto tras la inspección</p>	<p>1. En aquellos casos en que, tras realizar una inspección, existan motivos fundados para considerar que un buque ha incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR, la Parte que realiza la inspección:</p> <p>(a) informará a la menor brevedad posible sobre sus conclusiones al Estado del pabellón del buque y, según proceda, a los Estados ribereños, organizaciones regionales de ordenación pesquera y otras organizaciones internacionales que corresponda, así como al Estado de la nacionalidad del capitán o patrón del buque;</p> <p>(b) denegará el uso de su puerto al buque con fines de desembarque, trasbordo, empaquetado y procesamiento de pescado que no haya sido desembarcado previamente, así como para los otros servicios portuarios, incluidos, entre otros, el repostaje, el reabastecimiento, el mantenimiento y la entrada en dique seco, siempre y cuando dichas medidas no se hayan aplicado ya al buque, de manera compatible con el presente Acuerdo, incluido el artículo 4.</p> <p>2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, las Partes no podrán denegar a un buque contemplado en dicho párrafo el uso de los servicios portuarios esenciales para la seguridad o la salud de la tripulación o para la seguridad del buque.</p> <p>3. Ninguna disposición del presente Acuerdo impedirá a una Parte que adopte medidas que sean conformes con el Derecho internacional, además de las referidas en los párrafos 1 y 2 del presente artículo, incluidas las medidas que el Estado del pabellón del buque haya solicitado expresamente o haya consentido.</p>	<p>a) El Estado debe contar con un sistema en operación para reportar las infracciones al Estado del pabellón, Estados ribereños, las OROP y otras organizaciones internacionales pertinentes y el Estado de la nacionalidad del capitán del buque.</p> <p>b) El Estado debe contar con disposiciones jurídicas establecidas que le permitan denegar a un buque el uso del puerto para efectos del desembarque, el trasbordo, el empaquetado o procesamiento de la pesca, o para otros servicios del puerto.</p>	<p>a) Sistema en operación para reportar las infracciones desarrollado para notificar al Estado del pabellón, Estados ribereños, las OROP y otras organizaciones internacionales pertinentes y el Estado de la nacionalidad del capitán del buque.</p> <p>b) Disposiciones jurídicas establecidas que le permitan al Estado denegar a un buque el uso del puerto para efectos del desembarque, el trasbordo, el empaquetado o procesamiento de la pesca, o para otros servicios del puerto.</p> <p>c) Disposiciones jurídicas y capacidad práctica para adoptar otras medias consistentes con el Derecho Internacional, incluidas las medidas que el Estado del pabellón haya solicitado o haya dado su consentimiento.</p>

Continúa en la página siguiente

Apéndice 1: Análisis de los Artículos del Acuerdo MERP

Artículo	Contenido pertinente del Artículo (se usa la cursiva para la paráfrasis)	Disposición del Acuerdo MERP	Necesidad de capacidad
<p>Artículo 19 Información sobre los mecanismos de recurso en el Estado rector del puerto</p>	<p>1. Cada Parte mantendrá a disposición del público y proporcionará al propietario, operador, capitán, patrón o representante de un buque que lo soliciten por escrito la información pertinente sobre los mecanismos de recurso previstos por sus leyes y reglamentos nacionales relativos a las medidas del Estado rector del puerto que la Parte haya tomado en virtud de los artículos 9, 11, 13 y 18 del presente Acuerdo, incluida la información sobre los servicios públicos o instituciones judiciales disponibles para tal fin, así como sobre si existe derecho a solicitar indemnización, de conformidad con sus leyes y reglamentos nacionales, en caso de daños y perjuicios sufridos como consecuencia de cualquier acto de la Parte del cual se alegue que es ilegal.</p> <p>2. La Parte informará al Estado del pabellón y al propietario, operador, capitán, patrón o representante, según proceda, del resultado de todo recurso de esta índole. En caso de que otras Partes, Estados y organizaciones internacionales hayan sido informados de la decisión previamente adoptada en virtud de los artículos 9, 11, 13 o 18, la Parte les informará de cualquier cambio en su decisión.</p>	<p>a) El Estado debe contar con un sistema por el cual la información pertinente pueda ponerse a disposición del público y pueda ser proporcionada por escrito al dueño, operador, capitán o representante de un buque en lo referente a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ recursos disponibles después de adoptar medidas, conforme al Acuerdo MERP; ▪ servicios públicos/ institución jurídica para propósitos de proceder con el recurso; ▪ Información disponible sobre cualquier derecho de buscar compensación en caso de pérdida o daños como resultado una medida ilegal supuesta de la parte. <p>b) La Parte debe contar con un sistema que facilite la notificación al Estado del pabellón, propietario, operador, capitán, patrón o representante, según proceda, del resultado de todo recurso de esta índole.</p>	<p>a) Sistema por el cual la información pertinente pueda ponerse a disposición del público y pueda ser proporcionada por escrito al dueño, operador, capitán o representante de un buque en lo referente a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ recursos disponibles después de adoptar medidas, conforme al Acuerdo MERP; ▪ servicios públicos/ institución jurídica para propósitos de proceder con el recurso; ▪ Información disponible sobre cualquier derecho de buscar compensación en caso de pérdida o daños como resultado una medida ilegal supuesta de la parte. <p>b) Sistema diseñado para facilitar la notificación al Estado del pabellón, propietario, operador, capitán, patrón o representante, según proceda, del resultado de todo recurso de esta índole.</p>

Continúa en la página siguiente

Apéndice 1: Análisis de los Artículos del Acuerdo MERP

Artículo	Contenido pertinente del Artículo (se usa la cursiva para la paráfrasis)	Disposición del Acuerdo MERP	Necesidad de capacidad
<p>Artículo 20 <i>Función de los Estados del pabellón</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cada Parte les exigirá a los buques autorizados a enarbolar su pabellón que cooperen con el Estado rector del puerto en las inspecciones que se lleven a cabo en virtud del presente Acuerdo. 2. Cuando una Parte disponga de motivos fundados para considerar que un buque autorizado a enarbolar su pabellón ha incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR, y solicita entrada al puerto de otro Estado o se halla ya en él, solicitará a dicho Estado, según proceda, que inspeccione el buque o que adopte otras medidas compatibles con el presente Acuerdo. 3. Cada Parte alentará a los buques autorizados a enarbolar su pabellón a que desembarquen, trasborden, empaqueten y procesen pescado y utilicen otros servicios portuarios, en los puertos de Estados que actúen de manera conforme al presente Acuerdo o compatible con él. Se alienta a las Partes a establecer, inclusive a través de organizaciones regionales de ordenación pesquera y la FAO, procedimientos justos, transparentes y no discriminatorios para identificar a cualesquiera Estados que puedan no estar actuando de conformidad con el presente Acuerdo o de manera compatible con él. 4. Cuando, como resultado de la inspección del Estado rector del puerto, una Parte que es Estado del pabellón reciba un informe de inspección en el que se indique la existencia de motivos fundados para considerar que un buque autorizado a enarbolar su pabellón ha incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR, esta Parte procederá a realizar una investigación inmediata y completa del asunto y, cuando disponga de pruebas suficientes, adoptará sin demora las medidas coercitivas contempladas en sus leyes y reglamentos. 5. Cada Parte, en su calidad de Estado del pabellón, informará a las demás Partes, los Estados rectores del puerto que corresponda y, según proceda, a otros Estados y organizaciones regionales de ordenación pesquera que corresponda, así como a la FAO, de las acciones que haya adoptado respecto de los buques autorizados a enarbolar su pabellón y que, según lo determinado como resultado de las medidas del Estado rector del puerto adoptadas en virtud del presente Acuerdo, hayan incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR. 6. Cada Parte velará por que las medidas aplicadas a los buques que enarbolan su pabellón sean al menos tan efectivas para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR y las actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR como las medidas aplicadas a los buques contemplados en el párrafo 1 del artículo 3. 	<ol style="list-style-type: none"> a) En su calidad de Estado del pabellón, el Estado deberá establecer un procedimiento para informar al Estado rector del puerto sobre pesca INDNR sospechosa por parte de un buque autorizado a enarbolar su pabellón y que esté solicitando entrada en el puerto de ese Estado, y deberá solicitar la inspección y otras medidas de cumplimiento. b) El Estado, en conjunto con otros Estados, incluidos las OROP y FAO, deberá diseñar un procedimiento justo, no discriminatorio y transparente para identificar los Estados que no obren según o de manera consistente al Acuerdo MERP. c) El estado debe promulgar legislación para adoptar medidas cuando se reciba un informe del Estado rector del puerto de que un buque autorizado a enarbolar su pabellón ha incurrido en la pesca INDNR, y hay pruebas suficientes disponibles. d) El estado debe tener un sistema, en su calidad de Estado del pabellón, para informar a los Estados rectores del puerto, y, según proceda, a los Estados pertinentes, las OROP y FAO, sobre las medidas adoptadas como resultado de las MERP, respecto de los buques autorizados a enarbolar su pabellón. 	<ol style="list-style-type: none"> a) En su calidad de Estado del pabellón, tener un procedimiento para informar al Estado rector del puerto sobre pesca INDNR sospechosa por parte de un buque autorizado a enarbolar su pabellón y que esté solicitando entrada en el puerto de ese Estado, y para solicitar la inspección por parte del Estado rector del puerto. c) Legislación establecida para adoptar medidas cuando se reciba un informe del Estado rector del puerto de que un buque ha incurrido en la pesca INDNR, y hay pruebas suficientes disponibles. d) En su calidad de Estado del pabellón, tener un sistema para informar a los Estados rectores del puerto, y, según proceda, a los Estados pertinentes, las OROP y FAO, sobre las medidas adoptadas como resultado de las MERP respecto de los buques autorizados a enarbolar su pabellón. d) Capacidad de cooperar con otras partes para identificar a los Estados que no obren conforme al Acuerdo MERP e) Tener un sistema de comunicaciones para informar a otros Estados y organizaciones de las acciones adoptadas, de conformidad con el Acuerdo (Artículo 20.5).

Continúa en la página siguiente

Apéndice 1: Análisis de los Artículos del Acuerdo MERP

Artículo	Contenido pertinente del Artículo (se usa la cursiva para la paráfrasis)	Disposición del Acuerdo MERP	Necesidad de capacidad
Artículo 21 <i>Necesidades de los Estados en desarrollo</i>	<p>1. Las Partes... prestarán asistencia a las Partes que sean Estados en desarrollo con la finalidad de, entre otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) mejorar su aptitud, en particular la de los Estados menos adelantados de entre ellos y la de los pequeños Estados insulares en desarrollo, para establecer un marco jurídico y desarrollar su capacidad con vistas a la aplicación de medidas del Estado rector del puerto efectivas; (b) facilitar su participación en cualquier organización internacional que promueva la elaboración y la ejecución eficaces de medidas del Estado rector del puerto; y (c) facilitar la asistencia técnica a fin de reforzar el establecimiento y la aplicación de medidas del Estado rector del puerto por parte de dichos Estados, de forma coordinada con los mecanismos internacionales que corresponda. <p>2. Las Partes, ya sea directamente o a través de la FAO, evaluarán las necesidades especiales de las Partes que sean Estados en desarrollo en relación con la aplicación del presente Acuerdo.</p> <p>4. Las Partes cooperarán a fin de establecer mecanismos de financiación adecuados para ayudar a los Estados en desarrollo en la aplicación del presente Acuerdo. Estos mecanismos se destinarán directa y específicamente a, entre otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) elaborar medidas nacionales e internacionales del Estado rector del puerto; (b) desarrollar y reforzar la capacidad, inclusive en cuanto a la supervisión, el control, la vigilancia y la capacitación a nivel regional y nacional, de los administradores portuarios, los inspectores y el personal encargado de la ejecución y los aspectos jurídicos; (c) actividades de supervisión, control, vigilancia y cumplimiento pertinentes a las medidas del Estado rector del puerto, incluido el acceso a la tecnología y el equipo; (d) ayudar a los Estados en desarrollo que sean Partes del presente Acuerdo a sufragar los gastos relacionados con los procedimientos de solución de controversias derivadas de las acciones que dichos Estados hayan emprendido en virtud del presente Acuerdo. 	<p>El Estado debe tener la capacidad de valorar sus propias necesidades.</p>	<p>El estado debe contar con la capacidad de emprender la ENC o de tener acceso a dicha capacidad.</p>

Continúa en la página siguiente

Apéndice 1: Análisis de los Artículos del Acuerdo MERP

Artículo	Contenido pertinente del Artículo (se usa la cursiva para la paráfrasis)	Disposición del Acuerdo MERP	Necesidad de capacidad
Artículo 24 <i>Monitoreo, examen y evaluación</i>	1. Las Partes velarán por que, en el marco de la FAO y de sus órganos competentes, se monitoree y se examine de forma regular y sistemática la aplicación del presente Acuerdo y se evalúen los progresos realizados en el logro de su objetivo.	El Estado deberá contar un sistema para informar establecido para las MERP.	El Estado deberá contar un sistema para informar establecido para las MERP.

* Anexo B: Procedimientos de inspección del Estado rector del puerto

** Anexo C: Informe de los resultados de la inspección:

*** Anexo E: Lineamientos para la capacitación de los inspectores

Apéndice 2: Lista de comprobación

Nivel de capacidad existente: 1. no existente, 2. parcialmente establecida, 3. establecida, 4. plenamente establecida	Nivel de capacidad				Comentarios
	1	2	3	4	
Capacidad de los recursos humanos					
El personal de más categoría de las pesquerías, de la administración portuaria y los redactores jurídicos deberán:					
a) entender claramente las disposiciones sobre instrumentos internacionales en materia de las pesquerías relacionados a los Estados del pabellón, ribereños y rectores del puerto, en particular las mencionadas en el UNCLOS, el UNFSA, el acuerdo de cumplimiento de FAO y el Código de Conducta para la Pesca Responsable de FAO, además del Acuerdo MERP. También deben estar familiarizados con los requisitos de cualquier OROP a la que pertenezcan y con los requisitos nacionales (p. ej., PAN sobre la pesca INDNR). Esto es necesario para la recomendación de medidas que puedan ser incorporadas por las autoridades jurídicas en los reglamentos y legislaciones nacionales.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
b) entender el sistema de controles más amplio del Estado rector del puerto aplicado a buques mercantiles y demás medidas para combatir la pesca INDNR y las actividades relacionadas con las pesquerías con las cuales las medidas del Estado rector del puerto deben estar integradas o coordinadas (Artículo 5).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
c) entender las necesidades de capacidad institucional y de recursos humanos (incluidos los procedimientos, las autoridades jurídicas, sistemas de coordinación e información), para aplicar las medidas del Estado rector del puerto en términos del Estado rector del puerto o, según proceda, para revisar y reformar las instituciones existentes a fin de satisfacer las disposiciones del Acuerdo MERP.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Los inspectores pesqueros deben estar/ser:					
a) ampliamente versados en las disposiciones pertinentes del Acuerdo MERP.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
b) capacitados sobre los procedimientos de inspección de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 13 y el Anexo B y en consecuencia con los procedimientos de control de inspección del Estado rector del puerto.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
c) capaces de designar un plan de muestra para la inspección de los buques y/o que reconozcan la importancia de hacerlo. Esto supone que no todos los buques serán inspeccionados, pero depende de que el nivel de inspección acordado sea suficiente de conformidad con el Artículo 12.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
d) familiarizados con el uso de los sistemas internacionales de codificación a los que se hace referencia en el Anexo D(d), necesarios para los informes de inspección.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
e) versados en las disposiciones de los instrumentos internacionales en materia de pesquerías y las disposiciones pertinentes de las OROP y del Acuerdo MERP para notificar a quién se harán llegar los informes de inspección según lo establecido en el Artículo 15.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Continúa en la página siguiente

Apéndice 2: Lista de comprobación

Nivel de capacidad existente: 1. no existente, 2. parcialmente establecida, 3. establecida, 4. plenamente establecida	Nivel de capacidad				Comentarios
	1	2	3	4	
Capacidad de los recursos humanos					
f) serán provistas de capacitación conforme al Artículo 17, el cual incluye, como mínimo, las áreas descritas en el Anexo E:					
1) Ética;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2) Aspectos de salud, protección y seguridad;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3) Normativa nacional aplicable, ámbitos de competencia y medidas de conservación y gestión de las organizaciones regionales de ordenación pesquera pertinentes, así como Derecho Internacional aplicable;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4) Recopilación, evaluación y conservación de pruebas;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5) Procedimientos generales de inspección, como la redacción de informes y las técnicas de entrevista;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6) Análisis de información, como libros de a bordo, documentación electrónica e historial de buques (nombre, armador y Estado del pabellón), requerida para la validación de la información facilitada por el capitán del buque;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7) Abordaje e inspección de buques, en particular las inspecciones de carga y el cálculo de los volúmenes de carga del buque;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8) Verificación y validación de la información relativa a los desembarques, trasbordos, elaboración y pescado que permanece a bordo, incluido el empleo de factores de conversión para las diferentes especies y los distintos productos;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9) Identificación de especies de pescado y medición de la longitud y de otros parámetros biológicos;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10) Identificación de buques y artes y técnicas para la inspección y la medición de las artes;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11) Equipo y funcionamiento de VMS y otros sistemas de rastreo electrónico;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12) Medidas que deben adoptarse después de una inspección.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
El personal SCV que desempeña el monitoreo y las funciones administrativas debe estar versado en la tecnología utilizada para poder optimizar el uso de los sistemas técnicos proporcionados y para comunicar la información adquirida a las personas competentes.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Jueces/abogados/fiscales deberán estar versados en los instrumentos internacionales en materia de pesca (incluido el Acuerdo MERP), requisitos de las OROP y la legislación y procesos pesqueros nacionales.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Continúa en la página siguiente

Apéndice 2: Lista de comprobación

Nivel de capacidad existente: 1. no existente, 2. parcialmente establecida, 3. establecida, 4. plenamente establecida	Nivel de capacidad				Comentarios
	1	2	3	4	
Capacidad institucional					
Para poder ejecutar las MERP, los países deben contar con:					
a) Un servicio de inspecciones de las medidas del Estado rector del puerto suficientemente dotado de personal y bien organizado con suficientes inspectores adecuadamente capacitados para llevar a cabo inspecciones minuciosas en los puertos designados y a un nivel consecuente con las disposiciones del Acuerdo MERP.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
b) Un sistema de intercambio de información					
▪ un sistema para recopilar, almacenar, analizar y distribuir la información proporcionada por adelantado por los buques que solicitan la entrada en el puerto (Artículo 8[1] y Anexo A) y para compartir la información con las partes interesadas claves y otros organismos nacionales.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
▪ según lo estipulado en el Artículo 16 y Anexo D, establecer un sistema computarizado que permita el intercambio electrónico directo de información y utilice el sistema de codificación internacional y una página web para dar a conocer el/los puerto(s) designado(s) y las medidas adoptadas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
▪ un sistema en operación para informar a los Estados del pabellón y, según sea apropiado, a los Estados ribereños, las OROP y otras organizaciones internacionales la denegación de la entrada en el puerto (Artículo 9); denegación del uso de las instalaciones del puerto si ya se encuentra dentro (Artículo 11.3); revocación de la denegación del uso del puerto (Artículo 11.5); resultados de la inspección (Artículo 15), incluida la nacionalidad del capitán (Artículo 15[a][ii]); si hay indicios claros para considerar que un buque ha incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas en apoyo de la pesca INDNR, y las medidas adoptadas en consecuencia (Artículo 18); resultado de todo recurso (Artículo 19); acciones del Estado del pabellón como resultado de las medidas del Estado rector del puerto (Artículo 20.5).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
▪ información requerida proporcionada para permitir que FAO monitoree eficazmente la aplicación del Acuerdo MERP.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
▪ sistema consistente con los requisitos de información acordados a nivel internacional y regional (Artículo 6).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
c) Acceso a la tecnología y al equipo de monitoreo apropiado (Artículo 21.4[c]).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Apéndice 2: Lista de comprobación

Nivel de capacidad existente: 1. no existente, 2. parcialmente establecida, 3. establecida, 4. plenamente establecida	Nivel de capacidad				Comentarios
	1	2	3	4	
Autoridad jurídica					
Autoridad jurídica establecida , arreglos organizativos hechos e instrucciones claras impartidas para adoptar medidas apropiadas de gestión, compatibles con el Derecho Internacional y nacional, contra los buques que quebrantan las reglas. Debe existir:					
<ul style="list-style-type: none"> legislación nacional que aplique a los buques (Artículo 1[j]) que incurran en la pesca (Artículo 1[c]) y en “actividades relacionadas con la pesca” (Artículo 1[d]). 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> disposición de ley en el Acuerdo que aplique a todos los buques que enarbolan pabellones extranjeros (con la excepción de buques artesanales de Estados limítrofes/buques contenedores, tal y como se describe en los Artículos 3.1[a] y [b]). 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> coordinación/Integración a nivel nacional con otros controles y actividades de SCV del Estado rector del puerto (Artículo 5). 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> Legislación que exija la autorización de entrada en el puerto (Artículo 8) y la provisión de información por parte de los buques previa a su llegada al puerto (Artículo 8). Los requisitos mínimos de información se mencionan en el Anexo A, y el formulario para presentación de información se modificó para incluir los requisitos mínimos. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> mecanismo legal para denegar la entrada en el puerto por motivos de pesca INDNR. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> mecanismo jurídico establecido para denegar a los buques que han entrado en el puerto pero que han incurrido en pesca INDNR o en actividades relacionadas con la pesca el uso del puerto para el desembarque, el trasbordo, el empaquetado o procesamiento de la pesca, y demás servicios del puerto, según se define. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> autoridad jurídica para compartir información, incluida la información confidencial con las partes interesadas pertinentes identificadas en el Acuerdo MERP. (La confidencialidad de la información puede respetarse dentro del grupo más amplio de quienes estén informados). 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> disposición de ley para adoptar otras medidas consistentes con el Derecho Internacional, incluidas las medidas que el Estado del pabellón haya solicitado o haya consentido. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> legislación y procedimientos para permitir que un Estado del pabellón que es parte del Acuerdo MERP tome medidas coercitivas cuando un Estado rector del puerto reporte una infracción de pesca INDNR y disponga de pruebas suficientes (Artículo 20.4). 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> leyes del Estado rector del puerto que prevean la pesca INDNR y las actividades relacionadas con la pesca llevadas a cabo por buques que enarbolan pabellones extranjeros en áreas fuera de la jurisdicción nacional. 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Apéndice 3: Cuestionario preliminar

Información básica para la ENC en la aplicación del Acuerdo MERP

País:

Nombre del informante:

Función/posición del informante:

Teléfono:

Correo electrónico:

1. ¿Qué entidad (organismo/unidad/división/autoridad) es la principal responsable de la aplicación de las medidas del Estado rector del puerto para los buques pesqueros en su país?

2. Enumere cualquier otro departamento/organismo/autoridad gubernamental involucrado en la reglamentación del movimiento e inspección de buques extranjeros de todo tipo en su puerto.

3. ¿Existe la cooperación o coordinación entre estos departamentos /organismos/autoridades y los departamentos/organismos/autoridades de pesca? Si es afirmativo, ¿de qué forma se lleva a cabo esta cooperación?

4. (a) ¿Qué puertos son utilizados por los buques que enarbolan pabellones extranjeros que incurren en la pesca o en las actividades relacionadas (repostaje, refrigeradores, buques de abastecimiento)?

(b) Nombre todos los puertos designados oficialmente para el uso de buques que enarbolan pabellones extranjeros.

5. (a) Dé un estimado de cuántas escalas hace un buque que enarbola un pabellón extranjero en sus puertos anualmente.

(b) Dé un estimado de cuántas escalas hace un buque refrigerador que enarbola un pabellón extranjero en sus puertos anualmente.

¿Refrigeradores?

¿Buques de abastecimiento?

(c) ¿Qué porcentaje de estos buques no ha estado pescando en su ZEE?

(c) ¿Qué porcentaje de estos buques puede haber estado pescando en su ZEE y en otras zonas?

Continúa en la página siguiente

Apéndice 3: Cuestionario preliminar

Información básica para la ENC en la aplicación del Acuerdo MERP

6. ¿Se les exige a los buques que enarbolan pabellones extranjeros proporcionar información antes de entrar en el puerto?

(a) Si es afirmativo, ¿qué tanto antes de entrar en el puerto se les exige presentar la información?

(a) Si es afirmativo, ¿se les exige presentar la información en un formulario especial?

7. ¿Los buques que enarbolan pabellones extranjeros y los buques que incurren en las actividades relacionadas con la pesca son inspeccionados en sus puertos?

(a) Si es afirmativo, ¿cómo se seleccionan los buques que han de ser inspeccionados?

8. ¿Su país deniega la entrada en el puerto a los buques de los que hay sospechas fundamentadas o se sabe, con base en la información proporcionada por adelantado, que han incurrido en la pesca INDNR? Si es afirmativo, proporcione una breve explicación.

9. ¿Su país deniega el uso de sus puertos¹³ a los buques respecto de los cuales, luego de una inspección, existan indicios fundamentados para sospechar que han incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR?

10. ¿Su país pertenece a una o más de las OROP? Si es afirmativo, por favor indique cuáles.

11. (a) Describa los tres problemas más serios de la pesca INDNR en su país. Tenga en cuenta las siguientes posibles áreas de conflicto:

- Pesca INDNR doméstica en su ZEE
- Pesca INDNR extranjera en su ZEE
- Buques de pesca INDNR con pabellones de su país enarbolados en altamar

(b) ¿Las medidas del estado rector del puerto serían eficaces para hacer cumplir las reglas o constituir un disuasorio con respecto a dicha pesca?

Apéndice 3: Cuestionario preliminar

Información básica para la ENC en la aplicación del Acuerdo MERP

12. ¿Consideraría usted que la capacidad humana de su país para llevar a cabo las inspecciones portuarias es adecuada o inadecuada?

De ser inadecuada, es debido a (marque la respuesta apropiada):

- i. No hay suficientes inspectores disponibles en los puertos designados a efectos de aplicar/las normas regionales pertinentes.
- ii. Falta de un marco jurídico adecuado que permita el uso de las medidas del Estado rector del puerto (p. ej., las leyes no sientan una base clara para las medidas y la inspección eficaces).
- iii. La información proporcionada es insuficiente con respecto a las actividades relacionadas a la pesca INDNR:
- iv. Falta de capacitación —es necesario capacitar a los nuevos reclutados y reentrenar a los demás— para dar lugar a nuevos adelantos.
- v. Prioridad baja asignada a la inspección de los puertos.
- vi. Otros motivos (descríbalos).

13. Sobre el marco jurídico e institucional:

i. ¿Su Gobierno y su ministro apoyan las actividades de SCV?

ii. ¿Los funcionarios de alta categoría de su Gobierno cuentan con el conocimiento suficiente sobre los acuerdos y las normas internacionales pertinentes para orientar la elaboración de políticas relacionadas con, y la aplicación de, las medidas del Estado rector del puerto?

iii. ¿Existe la capacidad jurídica adecuada para incluir las normas internacionales y regionales sobre las medidas del Estado rector del puerto en las leyes nacionales?

iv. Describa cualquier otra limitación.

Continúa en la página siguiente

Apéndice 3: Cuestionario preliminar

Información básica para la ENC en la aplicación del Acuerdo MERP

14. ¿Describiría usted a las instituciones (leyes, reglamentaciones, reglas, y las entidades establecidas para aplicarlas) como adecuadas o inadecuadas?

De ser inadecuadas,

(a) ¿Las leyes/reglamentaciones/reglas dentro de que las que operan los inspectores son adecuadas para permitirles inspeccionar y adoptar medidas sobre el resultado de la inspección de manera eficaz? Si no, proporcione una breve explicación.

(b) ¿La manera en que está organizada la oficina de inspecciones facilita de manera adecuada la tarea de inspección de los buques? Si no, por favor explique cómo podría mejorarse.

(c) ¿Existe un sistema para la recolección, almacenamiento, análisis e intercambio de información relacionados con las medidas del Estado rector del puerto y, de ser así, es este adecuado? Por favor, dé una explicación.

(d) ¿Existe una política y un sistema operacional para el intercambio de información con los Estados del pabellón, las OROP y otras organizaciones internacionales? Por favor, dé una explicación.

15. Para usted, ¿cuáles son las tres limitaciones más importantes con relación a la capacidad humana de aplicar las medidas del Estado rector del puerto?

16. Para usted, ¿cuáles son las tres medidas más importantes necesarias para superar las limitaciones y fortalecer la capacidad humana para aplicar las medidas del Estado rector del puerto? Por favor, enumere en orden de prioridad.

Apéndice 4: Cuestionario para los inspectores pesqueros

Información básica para la ENC en la aplicación del Acuerdo MERP

Nombre:	Rango:
Título del cargo:	Edad:
Sexo:	Años empleado como inspector:
1. ¿Su trabajo incluye la inspección de los buques de pesca? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No	...¿y buques de carga? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No

Si respondió Sí a cualquiera:

(a) ¿Qué tipo de buques inspecciona usted?
(marque todas las cajas pertinentes)

- Buques de pesca extranjeros
- Buques de pesca comercial nacionales
- Buques de pesca pequeños nacionales
- Barcos artesanales
- Buques de carga o refrigeradores

(b) ¿Inspecciona buques autorizados para pescar en su ZEE?

- Sí No

¿Usted inspecciona buques que NO están autorizados para pescar en su ZEE, pero están autorizados para pescar en aguas de otro Estado ribereño?

- Sí No

(c) Cuando inspecciona un buque, lo hace porque:
(marque todas las cajas pertinentes)

- Usted tiene un sistema para determinar cuáles inspeccionar
- Le han ordenado que lo haga
- Es extranjero
- Tiene antecedentes de incurrir en la pesca ilegal
- No le gusta el dueño
- Sin causa aparente

(d) ¿Generalmente dónde realiza las inspecciones?

- En un muelle o malecón
- En el mar
- Otro

(e) Cuando usted inspecciona un buque, ¿qué está verificando?

(marque todas las cajas pertinentes)

- documentación de identificación del buque
- certificado de seguridad
- certificado de registro del buque
- licencia del capitán
- autorizaciones para pescar
- libros de a bordo
- captura
- captura accesoria
- dibujos/dimensiones de los buques y almacenamientos

- bitácora del motor
- certificados sanitarios de la tripulación
- pasaportes de la tripulación
- Funcionalidad SLB/VMS
- tamaño de la malla
- artes de pesca
- propiedad del buque
- carnada
- Otro

Continúa en la página siguiente

Apéndice 4: Cuestionario para los inspectores pesqueros

Información básica para la ENC en la aplicación del Acuerdo MERP

(f) ¿Usted utiliza un formulario de inspección que se llena durante la inspección? Sí No

(g) ¿Recibe usted cualquier información sobre el buque que se inspeccionará antes de que la inspección se lleve a cabo? Sí No

(h) ¿Porta consigo una copia de las leyes y reglamentos cuando una inspección? Sí No

(i) ¿Tiene usted un manual de inspecciones que le sirva como guía? Sí No

2. ¿Ha recibido usted cualquier tipo de capacitación que guíe su trabajo como inspector pesquero?

Sí No

(b) ¿Ha recibido usted la siguiente capacitación? (marque las cajas pertinentes)

- curso de introducción vocacional al momento de haber sido contratado
- cursos vocacionales especializados
- sin capacitación
- ha recibido capacitación regional o internacional

(a) Si es afirmativo, ¿ha sido útil la capacitación?

Sí No

(c) ¿Si pudiera recibir más capacitación, qué sería importante? (marque los tres temas más importantes)

- matemáticas
- procedimientos de inspección
- trabajo de inspección práctico
- Inglés
- capacitación en informática
- redacción de informes
- como resguardar las pruebas
- capacitación de la ordenación
- Francés
- Español

3. ¿Tiene un uniforme?

Sí No

4. ¿Tiene una tarjeta de identificación?

Sí No

5. ¿Hay directrices sobre cómo debe comportarse cuando realiza una inspección?

Sí No

6. ¿Tiene usted un código de conducta escrito que usa de guía a la hora de hacer una inspección?

Sí No

7. ¿Ha oído hablar sobre el Código de Conducta para la Pesca Responsable de FAO?

Sí No

8. ¿Ha oído hablar sobre la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS)?

Sí No

9. ¿Ha oído hablar sobre el Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto?

Sí No

10. ¿Cree usted que cuenta con todo el apoyo de la ordenación para detectar y reportar la pesca ilegal incurrida por los buques nacionales y extranjeros?

Sí No

(a) Si es afirmativo, ¿sus colegas y supervisores han discutido el Acuerdo con usted?

Sí No

11. ¿Ha compartido usted información relacionada con los buques que han incurrido en la pesca ilegal con sus colegas en países limítrofes?

Sí No

(b) ¿Sabe usted si el Acuerdo incidirá en su trabajo en el futuro?

Sí No

Continúa en la página siguiente

12. ¿Cuál es la reacción de su supervisor(es) cuando usted detecta infracciones durante la inspección?

- irritación
- satisfecho
- no hay reacción
- se reporta con funcionarios de mayor categoría
- caso reportado a los agentes de la policía/orden público

14. Si es afirmativo, ¿qué explicaciones le han dado para dichos ofrecimientos?

- buen consejo
- cooperación general
- resolver desacuerdos con relación a quebrantamientos
- por no reportar la pesca ilegal

13. ¿Le han ofrecido el capitán o la tripulación, en alguna ocasión, una remuneración u ofrenda a bordo de un buque de pesca?

- Sí
- No

Apéndice 5: Hacer un borrador del plan para el trabajo de campo

(Nota: Si la tarea es emprendida por un funcionario del gobierno, el intervalo de tiempo y las reuniones que se consideren necesarias pueden diferir de las que se recomiendan aquí).

Cada país es diferente en relación con su entorno geográfico, procedimientos para coordinar las reuniones y capacidad de adquirir acceso a la información, instituciones y personal. La siguiente es una descripción muy general para auxiliar a un consultor o un facilitador externo en la asignación del tiempo necesario para realizar una ENC en un puerto. Este no incluye el tiempo de viaje en preparación para las reuniones. La experiencia ha demostrado que la flexibilidad es el mejor enfoque.



Corea del Sur fue uno de los primeros 25 Estados en ratificar el Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto. Su puerto más grande, Busan, aparece en la imagen de arriba.

Días 1 y 2

- Reunirse con funcionarios de contacto claves, probablemente del Ministerio encargado de las pesquerías, para intercambiar puntos de vista y acordar, o enmendar, el proceso propuesto para la visita de campo. Esto incluirá una descripción completa de lo que el consultor espera lograr, lo que él o ella exige y el proceso que se va a emprender. El consultor se verá beneficiado de cualquier sugerencia o consejo inicial.
- Hacer los preparativos para el taller si se ha acordado realizar uno.
- Discutir el cuestionario general y cerrar cualquier brecha. Continuar el proceso de trazar las partes interesadas.
- Revisar con los abogados/fiscalía de las autoridades pesqueras (quienquiera que sea el más apropiado y disponible) la idoneidad de las leyes, reglamentos y procedimientos existentes (sistemas) que deban ser ajustadas para incluir el Acuerdo MERP.

Día 3

Taller introductorio (tres a seis horas, según el nivel de compromiso) para todo aquel que participe en las inspecciones de buques de pesca y lo que el Acuerdo entiende por buques que han incurrido en “actividades relacionadas a la pesca” (p. ej., involucradas en el trasbordo, trasvase de combustible, etc.). Estos deberán incluir a la autoridad portuaria (la cual podrá exigir información por adelantado sobre entradas en el puerto y dar permisos para entrar en él), aduanas, la autoridad para las inspecciones de seguridad en altamar, la fuerza naval (si está involucrada en el patrullaje pesquero), posiblemente la policía pesquera, la oficina de inspecciones pesqueras y otras unidades involucradas en las actividades de SCV. El taller puede incluir una explicación de qué trata el Acuerdo MERP, cómo puede ayuda a detener la pesca INDNR y por qué y cómo involucra a las diversas agencias nacionales que comparten la responsabilidad de aplicar el Acuerdo MERP eficazmente. Se debe preparar una presentación del Acuerdo que se centre en las exigencias de capacidad.

Una vez se tenga buena comprensión del Acuerdo MERP, los participantes tendrán la oportunidad de discutir cómo ellos piensan que las medidas del Estado rector del puerto podrían funcionar en el futuro. Esto da inicio al proceso de identificación de los arreglos prácticos y de las necesidades de capacidad en recursos humanos requeridos en el puerto que está siendo analizado para una aplicación eficaz el Acuerdo. Este ejercicio es importante para poder traducir las exigencias del Acuerdo MERP en cuanto a capacidad a los niveles reales de capacidad necesarios en el campo.

Días 4 y 5

Familiarización con el puerto que se está estudiando.

Reunirse por separado con los organismos/las unidades involucrados en el taller para discutir el papel de cada parte interesada a fin de avanzar con base en la información adquirida en el taller y ser capaces de entender y evaluar las capacidades existentes.

Observar una inspección portuaria, si es posible.

Reunirse con un grupo pequeño de inspectores para contestar el cuestionario del inspector, y luego discutir la información provista y qué tan apropiado es el cuestionario para recoger información respecto a la capacidad existente de la oficina de inspecciones en relación con las exigencias del Acuerdo MERP.

Día 6

Trazar el sistema para el intercambio de información. Evaluar, junto con aquellos encargados de estas tareas, la recopilación de la información respecto a los buques de pesca, su almacenamiento y su comunicación con las partes pertinentes. Esto debe incluir la información recibida por adelantado de la entrada de un buque en el puerto; la comunicación con otros Estados u organizaciones, según proceda, de las medidas adoptadas por el Estado rector del puerto; cumplir con las responsabilidades del Estado del pabellón de informar a otros Estados y organizaciones sobre las medidas adoptadas en respuesta a una inspección del Estado rector del puerto; e intercambiar información sobre las actividades de buques de interés particular (compartir inteligencia).

Días 7 y 8

Completar el trazado de las partes interesadas.

Día 9

Celebrar una reunión de clausura con los organismos/unidades involucradas en los talleres preliminares y con cualquiera que haya sido identificado durante el proceso. El propósito de esta reunión es el de proporcionar retroalimentación en ambos sentidos. El consultor debe presentar sus hallazgos preliminares sobre la investigación realizada y las necesidades de capacidad identificadas. Se les debe dar a los participantes que trabajan estrechamente o están afiliados a las instituciones involucradas la oportunidad de comentar sobre los hallazgos y de mejorarlos, además de priorizar las necesidades.

Apéndice 6: Anexos A y C del Acuerdo MERP y los lineamientos para completarlos

El siguiente anexo está incluido para asistir en la preparación de la información para la ENC. Este usa como pauta el Anexo A del Acuerdo MERP, el cual exige que la información sea provista por adelantado por los buques que solicitan la entrada, y puede ser de utilidad en las discusiones con las partes interesadas y como un parámetro para valorar los sistemas actuales para evaluar qué capacidad adicional es necesaria para satisfacer estos requisitos.

Estos lineamientos están destinados a ayudar a los capitanes o patrones de los buques pesqueros al completar el formulario de Notificación por adelantado antes de entrar en un puerto extranjero. Por motivos de conveniencia, la información en el formulario está basada en las normas y siglas internacionales. Donde y cuando sea posible, se debe utilizar el sistema de unidades métrico (metro, kilogramo, tonelada). De no serlo, las unidades de medida deben ser claramente identificadas.

Anexo A del Acuerdo MERP: Información que los buques deben facilitar con carácter previo

1. Puerto de escala previsto

Texto libre. Nombre del puerto en el que el buque quiere entrar.

2. Estado rector del puerto

Códigos de país/territorio ISO 3166 3-alfa (p. ej., MOZ para Mozambique).

3. Fecha y hora previstas de llegada

Formato de la fecha AAAAMMDD; formato de la hora HHMM (p. ej., 20081025/2330).

4. Finalidad

Texto libre. Motivos por los cuales el buque desea entrar en el puerto. Se pueden usar los códigos comúnmente aceptados (p. ej., LAN para desembarque, TRX para trasbordo).

5. Puerto y fecha de la última escala

Texto libre. Último puerto visitado por el buque (formato de la fecha: AAAAMMDD).

6. Nombre del buque

Texto libre. Nombre del buque tal y como aparece registrado en documentos pertinentes del Estado del pabellón.

7. Estado del pabellón

Códigos de país/territorio ISO 3166 3-alfa (p. ej., NZL para Nueva Zelanda).

8. Tipo de buque

Códigos ISSCFV, también conocido como código alfa FAO (p. ej., TO= arrastrero, LL= palangrero).

9. Señal de radiollamada internacional

Señal de radiollamada individual del buque (p. ej., TTFC, MD66G, UDSF, CHDS).

10. Información de contacto del buque

Contactos de comunicación (o agente del buque) INMARSAT, fax, correo electrónico, teléfono portátil (fundamentales para la respuesta de las autoridades del Estado rector del puerto a la solicitud del buque) del buque.

11. Propietario(s) del buque

Texto libre. Nombre del individuo(s) o de la compañía(s) propietaria del buque.

12. Identificador del certificado de registro

Identificador numérico o alfanumérico del registro del buque tal y como fue expedido por el Estado del pabellón

13. Identificador OMI del buque, si está disponible

Número de identificación del registro Lloyd/Organización Marítima Internacional para buques (formato de siete números, p. ej., 1234567).

14. Identificador externo (id. expedido por el Estado del pabellón), si está disponible

Esta identificación tiene varios nombres, incluidos número de casco, número indicado en el costado y número de registro del puerto. Puede ser numérico o alfanumérico (p. ej., PE-345-C, G 99, 123456).

15. Identificador de la OROP, si procede

Identificador o número con el cual el buque está registrado/autorizado por una OROP pertinente.

16. SLB/VMS

Responda "No" si el buque no tiene instalado un sistema de localización de buques (SLB/VMS); "Sí: Nacional" si el equipo de SLB/VMS está instalado a bordo en virtud de los requisitos del Estado del pabellón del buque; y/o "Sí: OROP" si el equipo de SLB/VMS está instalado a bordo en virtud de los requisitos de la OROP.

17. Dimensiones del buque

Indicación de la eslora, manga y calado del buque, preferiblemente utilizando el sistema métrico de unidades; si esto no es posible, entonces las unidades de medida deben ser claramente identificadas.

18. Capitán

Nombre y nacionalidad del capitán o patrón del buque (o la persona a bordo que posee la responsabilidad legal)

19. Autorizaciones de pesca pertinentes

- *Identificador*
Identificador numérico o alfanumérico de la licencia/autorización/permiso de pesca.
- *Expedida por*
Nombre de la autoridad/organismo/departamento gubernamental pertinente del Estado del pabellón, ribereño o las OROP que expide la licencia/autorización/permiso para pescar.
- *Caducidad*
Fecha de caducidad de la licencia/autorización/permiso de pesca (formato de fecha: AAAAMMDD).
- *Área(s) de pesca*
Área geográfica/estadística pertinente donde el buque está autorizado para operar (p. ej., FAO 77, NAFO 3M, ICES IIb).
- *Especies*
Código 3-alfa del Sistema de Información de las Ciencias Acuáticas y pesqueras (ASFIS) (también conocido como código de especies FAO) (p. ej., WHB=bacaladilla, SKA=rayas, WRF=mero).
- *Artes*
Código para la Clasificación Estadística Internacional Uniforme de las Artes de Pesca (ISSCFG) (también conocido como código de artes FAO) para las artes autorizadas para ser usadas por el buque (p. ej., OTB=red de arrastre de fondo con puertas).

20. Autorización(es) de trasbordo

- *Identificador*
Identificador numérico o alfanumérico de la licencia/autorización/permiso de trasbordo.
- *Expedida por*
Nombre de la autoridad/organismo/departamento gubernamental pertinente del Estado del pabellón, ribereño o las OROP que expide la licencia/autorización/permiso de trasbordo.
- *Caducidad*
Fecha de caducidad de la licencia/autorización/permiso de trasbordo. AAAAMMDD).

21. Información de trasbordo en lo referente a buques donantes

Esta porción del informe debe completarse si el buque que solicita la entrada en el puerto recibió captura de buque(s) donantes durante operaciones de trasbordo.

- *Fecha*
Fecha de trasbordo (formato de la fecha: AAAAMMDD).
- *Lugar*
Texto libre. Lugar del trasbordo.
- *Nombre*
Texto libre. Nombre del buque donante.
- *Estado del pabellón*
Código de país/territorio ISO 3166 3-alfa del Estado del pabellón del buque donante.
- *Número de identificación*
Identificador del buque donante (SRLI o número OMI).
- *Especies*
Códigos 3-alfa ASFIS (también conocido como código de especies FAO) para todas las especies descargadas por el buque donante.
- *Forma del producto*
Estado de la captura descargada del buque donante, esté o no procesada (p. ej., entera congelada; descabezada y eviscerada, refrigerada sin cola).
- *Área de captura*
Área geográfica/estadística pertinente donde el buque donante realizó la captura (p. ej., US GOA 630, CCAMLR 48.6).
- *Cantidad*
Cantidad de captura descargada del buque donante, en toneladas métricas (MT) o kilogramos (kg). Si se emplean otras unidades, estas deben ser claramente identificadas.

22. Captura total a bordo

- *Especies*
Códigos alfa-3 ASFIS para todas las especies capturadas y retenidas a bordo.
- *Forma del producto*
Estado de la captura retenida a bordo, esté o no procesada (p. ej., despellejada, deshuesada, filetes congelados; descabezadas, seccionada y salada, entera refrigerada en agua de mar).
- *Área de captura*
Área geográfica/estadística pertinente donde se hizo la captura.
- *Cantidad*
Cantidad de la captura retenida a bordo, en MT o kg. Si se emplean otras unidades, estas deben ser claramente identificadas.

23. Cantidad que se debe descargar

- *Cantidad*
Cantidad de la captura que será descargada por el buque, si la hubiere. Se refiere a cada especie contemplada en el numeral 22 antedicho.

Anexo C del Acuerdo MERP: Informe de los resultados de la inspección

El siguiente anexo está incluido para asistir en la preparación de la información para la ENC. El anexo usa como pauta el Anexo C del Acuerdo MERP, el cual exige la transmisión de los resultados de la inspección, y puede ser de utilidad en las discusiones con las partes interesadas y como un parámetro para valorar los sistemas actuales para evaluar qué capacidad adicional es necesaria para satisfacer estos requisitos.

1. Informe de inspección n.º

Número de serie del informe. Identificador numérico o alfanumérico.

2. Estado rector del puerto

Nombre del Estado rector del puerto.

3. Autoridad de inspección

Nombre de la autoridad/organismo/departamento gubernamental del Estado rector del puerto que envía al inspector.

4. Nombre del inspector principal

Nombre del inspector (si está solo) o del inspector sénior que lidera el equipo de inspectores. Se debe agregar el número de identificador (tarjeta) del inspector.

5. Puerto de inspección

Nombre del puerto donde se realiza la inspección. Nombre del puerto más cercano en caso de que la inspección no se lleve a cabo en el puerto.

6. Comienzo de la inspección

Fecha y hora de inicio del procedimiento de inspección (formato de fecha: AAAAMMDD y formato de hora HH).

7. Final de la inspección

Fecha y hora de finalización del procedimiento de inspección (formato de fecha: AAAAMMDD y formato de hora HH).

8. Se recibió notificación previa

Sí o no.

9. Finalidad

Texto libre. Con qué finalidad el buque solicita la entrada. Se pueden usar los códigos comúnmente aceptados (p. ej., LAN para desembarque, TRX para trasbordo).

10. Estado rector del puerto y fecha de la última escala

Texto libre. Nombre del último puerto visitado por el buque.

Código de país/territorio ISO 3166 3-alfa (p. ej., MOZ para Mozambique). Formato de la fecha: AAAAMMDD).

11. Nombre del buque

Texto libre. Nombre del buque como aparece registrado en documentos pertinentes del Estado del pabellón.

12. Estado del pabellón

Código de país/territorio ISO 3166 3-alfa (p. ej., NZL para Nueva Zelanda).

13. Tipo de buque

Código de Clasificación Estadística Internacional Uniforme para los Buques Pesqueros (ISSCFV)

(también conocido como código alfa FAO para el tipo de buques) (p. ej., TO= arrastrero, LL= palangrero).

14. Señal de radiollamada internacional

SRLI del buque (p. ej., TTFC, MD66G, UDSF, CHDS).

15. Identificador del certificado de registro

Identificador numérico o alfanumérico del registro del buque tal y como fue expedido por el Estado del pabellón

16. Identificador OMI del buque, si está disponible

N.º id del registro Lloyd/OMI para los buques (formato de siete números, p. ej., 1234567).

17. Identificador externo (id. expedido por el Estado del pabellón), si está disponible

Esta identificación tiene varios nombres, incluidos número de casco, número indicado en el costado, número de registro del puerto. Puede ser numérico o alfanumérico (p. ej., PE-345-C, G 99, 123456).

18. Puerto de registro

Texto libre. Puerto donde se encuentra registrado el buque.

19. Propietario(s) del buque

Texto libre. Nombre del individuo(s) o de la compañía(s) propietaria del buque.

20. Dueño efectivo del buque, si es diferente del propietario

Texto libre. Nombre del dueño(s) individual que controla financieramente la compañía(s) propietaria, o la compañía tenedora que efectivamente controla la propiedad del buque.

21. Operador del buque, si es diferente del propietario

Texto libre. Nombre del individuo(s) o de la compañía(s) que controla las decisiones operativas de las actividades del buque.

22. Capitán

Texto libre. Nombre del capitán o patrón del buque (o persona con autoridad jurídica a bordo).

23. Maestro pescador

Texto libre. Nombre del responsable de las operaciones pesqueras, si es alguien diferente del maestro.

24. Agente del buque

Texto libre. Nombre del individuo(s) o la compañía(s) que representa los intereses del buque, tenga o no sede en el Estado rector del puerto. Dicha representación puede o no incluir la responsabilidad jurídica.

25. SLB/VMS

Responda "No" si el buque no tiene instalado un sistema de localización de buques (SLB/VMS); "Sí: Nacional" si el equipo de SLB/VMS está instalado a bordo en virtud de los requisitos del Estado del pabellón del buque; y/o "Sí: OROP" si el equipo de SLB/VMS está instalado a bordo en virtud de los requisitos de la OROP.

26. Situación en áreas de las OROP donde la pesca o las actividades relacionadas con la faena se han realizado y posible inclusión en listados de buques INDNR

Este espacio en blanco debe llenarse si el buque fue operado en el área de competencia de cualquier OROP.

- *Identificador del buque*

Identificador numérico o alfanumérico del buque expedido por OROP, si está disponible

- *OROP*

Texto libre. Nombre de la(s) OROP.

- *Régimen del Estado del pabellón*

Texto libre. Calidad de miembro del Estado del pabellón del buque en las OROP. "PC" para parte contratante, "PNC Coop" para parte no contratante cooperante o "PNC" para parte no contratante.

- *Buque en lista de buques autorizados*

¿Está el buque en una lista de buques autorizados expedida por las OROP para operar en su área de competencia?

Sí o no.

- *Buque en la lista de buques INDNR*

¿Está el buque en una lista de buques de pesca INDNR expedida por la(s) OROP? Sí o no.

27. Autorizaciones de pesca pertinentes

- *Identificador*
Identificador numérico o alfanumérico de la licencia/autorización/permiso de pesca.
- *Expedida por*
Nombre de la autoridad/organismo/departamento gubernamental pertinente del Estado del pabellón, ribereño y las OROP que expide la licencia/autorización/permiso de pesca.
- *Caducidad*
Fecha de caducidad de la licencia/autorización/permiso de pesca (formato de fecha: AAAAMMDD).
- *Área(s) de pesca*
Área geográfica/estadística pertinente donde el buque está autorizado para operar (p. ej., FAO 77, NAFO 3M, ICES 11b).
- *Especies*
Código 3-alfa ASFIS (también conocido como código de especies FAO) (p. ej., WHB para bacaladilla, SKA para rayas, WRF para mero).
- *Artes*
Código ISSCFG (también conocido como código de artes FAO) para las artes autorizadas para ser usadas por el buque (p. ej., OTB para red de arrastre de fondo con puertas).

28. Autorización(es) de trasbordo

- *Identificador*
Identificador numérico o alfanumérico de la licencia/autorización/permiso de trasbordo.
- *Expedida por*
Nombre de la autoridad/organismo/departamento gubernamental pertinente del Estado del pabellón, ribereño o las OROP que expide la licencia/autorización/permiso de trasbordo.
- *Caducidad*
Fecha de caducidad de la licencia/autorización/permiso de trasbordo. Formato de la fecha AAAAMMDD

29. Información de trasbordo en lo referente a buques donantes

Esta porción del informe debe completarse si el buque recibió captura de buque(s) donantes durante operaciones de trasbordo.

- *Nombre*
Texto libre. Nombre del buque donante.
- *Estado del pabellón*
Código de país/territorio ISO 3166 3-alfa del Estado del pabellón del buque donante.
- *Número de identificación*
Identificador del buque donante (SRLI o número OMI).
- *Especies*
Códigos 3-alfa ASFIS (también conocido como código de especies FAO) para todas las especies descargadas por el buque donante.
- *Forma del producto*
Estado de la captura descargada del buque donante, esté o no procesada (p. ej., entera congelada, descabezada y eviscerada, refrigerada sin cola).
- *Área de captura*
Área geográfica/estadística pertinente donde el buque donante realizó la captura (p. ej., US GOA 630, CCAMLR 48.6).
- *Cantidad*
Cantidad de la captura descargada del buque donante, en MT o kg. Si se emplearon otras unidades, se deben identificar claramente.

30. Evaluación de la captura desembarcada (cantidad)

- *Especies*
Códigos 3-alfa ASFIS (también conocido como código de especies FAO) para todas las especies descargadas.
- *Forma del producto*
Estado de la captura descargada, esté o no procesada (p. ej., despellejada, deshuesada, filetes congelados; descabezada, seccionada y salada, entera refrigerada en agua de mar).
- *Área(s) de captura*
Área geográfica/estadística pertinente donde se hizo la captura descargada
- *Cantidad declarada*
Cantidad de la captura descargada declarada por el capitán en la notificación previa, en MT o kg. Si se emplearon otras unidades, se deben identificar claramente.
- *Cantidad descargada*
Cantidad de la captura efectivamente descargada observada por los inspectores, en MT o kg. Si se emplearon otras unidades, se deben identificar claramente.
- Diferencia entre la cantidad declarada y la cantidad observada, si la hubiere, en MT o kg. Si se emplearon otras unidades, se deben identificar claramente.

31. Captura retenida a bordo (cantidad)

- *Especies*
Códigos 3-alfa ASFIS (también conocido como código de especies FAO) para todas las especies retenidas a bordo.
- *Forma del producto*
Estado de la captura retenida a bordo, esté o no procesada (p. ej., despellejada, deshuesada, filetes congelados; descabezada, seccionada y salada, entera refrigerada en agua de mar).

- *Área(s) de captura*
Área geográfica/estadística pertinente donde se hizo la captura retenida
- *Cantidad declarada*
Cantidad de la captura retenida a bordo declarada por el capitán en la notificación previa, en MT o kg. Si se emplearon otras unidades, se deben identificar claramente.
- *Cantidad retenida a bordo*
Cantidad de capturas retenidas a bordo según lo observado por el inspector, en MT o kg. Si se emplearon otras unidades, se deben identificar claramente.
- Diferencia entre la cantidad declarada y la cantidad observada, si la hubiere, en MT o kg. Si se emplearon otras unidades, se deben identificar claramente.

32. Examen de los libros de a bordo y demás documentación

Sí o no, en función de si se examinaron los libros de a bordo. Texto libre para comentarios del inspector(es).

33. Cumplimiento de los modelos de documentación de la captura aplicables

Sí o no, en función de si el buque cumple con los modelos de documentación de la captura pertinentes. Texto libre para comentarios del inspector(es).

34. Cumplimiento de los sistemas de información comercial pertinentes

Sí o no, en función de si el buque cumple con los modelos de información comercial pertinentes. Texto libre para comentarios del inspector(es).

35. Tipo de arte utilizada

Texto libre. Nombre (o descripción) de las artes halladas a bordo por el inspector(es). El código ISSCFG (también conocido como códigos de arte FAO) puede ser usado.

36. Artes examinadas de conformidad con el Párrafo (e) del Anexo B

Sí o no, en función de si el inspector(es) examinó las artes según el procedimiento establecido en el Anexo B. Texto libre para comentarios del inspector(es).

37. Conclusiones del inspector(es)

Texto libre. Descripción de todos los hechos y conclusiones pertinentes, tal como los determine el inspector(es) durante la inspección.

38. Infracciones aparentes observadas con referencia a los instrumentos jurídicos pertinentes

Texto libre. Descripción de la infracción(es) observada, tal como las percibe el inspector. Mención clara de los instrumentos jurídicos (p. ej., Artículo 19[d]) del Modelo de control y cumplimiento de NEAFC.

39. Comentarios del capitán

Texto libre. Cualquier comentario del capitán relacionado con la realización de la inspección, los hallazgos del inspector o las presuntas infracciones.

40. Medidas adoptadas

Texto libre. Descripción por parte del inspector(es) de toda medida adoptada como acción de seguimiento a la inspección (p. ej., aprehensión de la captura, retención de las artes, procesamiento jurídico, multa impuesta).

41. Firma del capitán

Al firmar el informe, el capitán da acuse de haber recibido únicamente su copia del informe. Esta firma no constituye de modo alguno una admisión de culpabilidad si el inspector o los inspectores detectaron una presunta infracción.

42. Firma del inspector.

Apéndice 7: Análisis FODA (fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas)

El análisis FODA es una herramienta útil para entender los diferentes aspectos tenidos en cuenta durante las visitas de campo y los talleres usados para elaborar la ENC para los puertos y los países. Puede ser empleado por un grupo pequeño de individuos o en un taller más grande dividido en grupos más pequeños que realicen el análisis, seguido de una comparación en plenaria de varias de las consideraciones. Es importante que haya claridad con respecto a “qué” se someterá al análisis FODA. Por ejemplo, ¿el sistema de inspección o la información se comparten en relación con la pesca y la SCV? El análisis FODA puede usarse para explorar varias áreas claves contenidas en la ENC.

A continuación, se da una breve explicación de la herramienta FODA para quienes no están familiarizados con ella. FODA ayuda a esclarecer las diferencias entre fortalezas y oportunidades, debilidades y amenazas. Las siguientes observaciones podrían ser de ayuda:

FODA		
Fortalezas	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuáles son sus ventajas y puntos fuertes? • ¿Qué destrezas tiene? • ¿Cómo su estructura organizativa apoya su función? • ¿Cuáles de sus habilidades le ayudan a desempeñar su función? • ¿Quién le ayuda? 	Tenga en cuenta su propio punto de vista y el de aquellos con quienes tiene que interactuar. No sea modesto; sea realista.
Debilidades	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Qué se puede mejorar? • ¿Qué se hace de manera deficiente? • ¿Qué debería evitarse? • ¿De qué habilidades carece? • ¿Con qué equipo no cuenta? 	De nuevo, esto debe considerarse desde una base tanto interna como externa: ¿las otras personas perciben debilidades que yo no veo?
Oportunidades	<ul style="list-style-type: none"> • ¿A qué cambios positivos se enfrenta? • ¿Qué recursos dentro de la organización puede usted ayudar a mejorar? • ¿Qué están haciendo otros departamentos, y qué ideas podría usted tomar de ellos? • ¿Qué tipo de capacitación le ayudaría? 	<p>Oportunidades útiles pueden surgir de cosas como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cambios tecnológicos a pequeña y gran escala. • Cambios en las políticas gubernamentales relacionadas con su campo. • Cambios en los patrones sociales, perfiles de los empleados, etc.
Amenazas	<ul style="list-style-type: none"> • ¿A qué obstáculos se ve enfrentado? • ¿Qué estructuras o funciones podrían hacer que sus objetivos fracasaran? • ¿Cuenta usted con las habilidades necesarias para desempeñar su función? • ¿Los avances tecnológicos presentan una amenaza para su posición? • ¿Quién hace que su trabajo sea imposible de realizar? 	Llevar a cabo este análisis puede ser esclarecedor en términos de señalar qué debe hacerse y poner los problemas en perspectiva. Hacer un análisis de riesgo mediante la definición de lo que podría salir mal.

Apéndice 8: Análisis de las brechas

El término “análisis de las brechas” se refiere generalmente al estudio de las diferencias entre las normas y la entrega de estas normas. Por ejemplo, la documentación de las diferencias entre las prácticas de trabajo reales cuando un buque de pesca es inspeccionado y el resultado del rendimiento esperado (o exigido) cuando se llevan a cabo dichas inspecciones podría ser útil. Las diferencias podrían utilizarse para explicar la satisfacción o falta de la misma y documentar las áreas que necesitan mejoría.

Un análisis de las brechas es importante para poder identificar las brechas existentes entre las expectativas y las experiencias reales, las cuales pueden conducir a la insatisfacción. En consecuencia, medir las brechas es el primer paso para mejorar la eficiencia y la satisfacción con el trabajo.

Durante el proceso de identificación de una brecha, debe realizarse un análisis antes-y-después. Esto puede tomar varias formas. Una herramienta para identificar la brecha es un gráfico de pasos. Con el gráfico de pasos, es posible identificar varias clases de rendimiento, y se hace nota del estado actual y del estado deseado. Para reiterar, la diferencia entre los dos es lo que define la brecha.

Por ejemplo, el asunto de qué tan bien se realiza una inspección se puede usar para ilustrar las brechas que es importante medir: p. ej., la brecha de rendimiento de la inspección; brecha de la comprensión por parte de la ordenación; brecha en los procedimientos de inspección; brecha de comunicación e intercambio de la información; y la brecha de aplicación. Cada una de estas se ilustra a continuación:

- **Brecha en el rendimiento de las inspecciones**

Indica la diferencia entre la inspección efectiva que se está realizando y la manera en que la inspección es percibida por la ordenación u otras partes interesadas pertinentes. Por ejemplo, la ordenación puede anticipar que el tamaño de toda red de pesca sea medida, cuando, de hecho, los inspectores no revisan las redes durante la inspección.

- **Brecha en la comprensión por parte de la ordenación**

Representa la diferencia entre las maneras en que las inspecciones se están llevando a cabo a causa de limitaciones como el clima y las condiciones nocturnas. Las prácticas laborales pueden haber cambiado a causa de limitaciones, y puede que la ordenación no comprenda esto.

- **Brecha en los procedimientos de inspección**

Se refiere a la diferencia entre la percepción de la ordenación de cuáles procedimientos se están siguiendo y el desarrollo de esta hacia la entrega de las normas. Por ejemplo, la ordenación puede tener la percepción de que los inspectores estudian los libros de bordo. Para los inspectores, la “inspección de los libros de a bordo” puede significar revisar las capturas dirigidas. Sin embargo, si la ordenación define procedimientos que instan a los inspectores a revisar la captura blanco y la captura accesoria en el área de pesca en los libros de a bordo durante cada inspección, es obvio que existe una brecha procedimental.

- **Brecha en la comunicación y en el intercambio de información**

Se refiere a la brecha que existe entre lo que se comunica a la ordenación y los niveles más altos y los requisitos reales. El Acuerdo MERP, por ejemplo, exige que las autoridades que realizan una inspección portuaria mantengan al Estado del pabellón informado sobre la intención y el resultado. Si las líneas de comunicación entre los inspectores, la oficina de inspecciones y la autoridad pesquera son débiles, puede exponerse una brecha en la comunicación.

- **Brecha en la aplicación**

El análisis de la brecha implica análisis internos y externos. Externamente, la organización debe comunicarse con los demás países y organizaciones. Internamente, debe determinar los procedimientos y entregas de los servicios. Posteriormente, se puede asignar un equipo para valorar estos temas y precisar las discrepancias. Tras haber identificado las brechas, la ordenación debe tomar los pasos apropiados para cerrarlas o disminuirlas.

Notas

- 1 Costa de Marfil, Kenia, Mozambique, Senegal, Seychelles y Tanzania.
- 2 Un sistema de SCV pesquero adecuadamente integrado incluiría la cooperación de agencias nacionales que puedan contribuir al sistema de SCV global, tales como aduanas, la autoridad portuaria, la fuerza naval, la policía, la oficina para la seguridad de las embarcaciones, etc.
- 3 El Estado rector del puerto goza de jurisdicción plena sobre los buques autorizados a enarbolar su pabellón y tiene amplios poderes para reglamentar las actividades de los buques que enarbolan pabellones extranjeros que pescan en sus aguas.
- 4 Costa de Marfil, Kenia, Mozambique, Senegal, Seychelles y Tanzania.
- 5 Las necesidades de capacidad para un puerto en particular no pueden ser consideradas de manera aislada a las necesidades de capacidad que puedan tener consecuencias más amplias sobre el país en conjunto.
- 6 Uno de los Estados examinados en los estudios de caso tuvo 160 buques con pabellones extranjeros enarbolados con licencia para pescar en su ZEE, pero ninguno de los buques entró en el puerto en el transcurso del año.
- 7 Esta sección corresponde a la Etapa 2 en la Figura 2.
- 8 Aquellos que desempeñan la función de inspector pesquero pueden incluir a los funcionarios de aduanas y de la autoridad portuaria, policía portuaria, fuerza naval, etc., dependiendo de la organización institucional de cada país.
- 9 Esta sección corresponde a la Etapa 3 en la Figura 2.
- 10 FAO 2009. Lineamientos para completar los Anexos A y C ubicados en ftp://ftp.fao.org/FI/DOCUMENT/tc-psm/2009/GuidelinesAnnexesA_C.pdf.
- 11 Esta sección corresponde a la Etapa 4 en la Figura 2.
- 12 Un ejercicio de lluvia de ideas en el que cada idea es escrita por los participantes, lo cual permite que se discutan, clasifiquen y agrupen. Es una técnica útil para compartir ideas y estimular el debate.
- 13 Para propósitos de desembarque, trasbordo, empaquetado o procesamiento de la pesca que no haya sido desembarcada previamente o para otros servicios portuarios, incluidos, ente otros, repostaje y reabastecimiento, mantenimiento y entrada en dique seco.

Para obtener más información, por favor visite

pewenvironment.org/endillegalfishing



Contacto: Tony Long, director,
Campaña mundial para la
eliminación la pesca ilegal
Teléfono: +44 20 75354210
Correo electrónico: along@pewtrusts.org



Contacto: Mark Ssemakula, secretaria SIF
Teléfono: +267 3926298
Correo electrónico: pct@stopillegalfishing.com
Página Web: www.stopillegalfishing.com



Contacto: Per Erik Bergh, director ejecutivo
Teléfono: +47 91631876
Correo electrónico: w nfd@nfd.info
Página Web: www.nfd.info
