UNA METODOLOGÍA

para evaluaciones de las necesidades de capacidad con vistas a aplicar el Acuerdo sobre las Medidas del Estado rector del puerto

THE PEW CHARITABLE TRUSTS

stop illegal fishing

A NEPAD Programme

nfds Nordenfjeldske Development Services

Nota del autor

Pew Charitable Trusts es una organización no gubernamental que se ocupa de numerosas cuestiones relacionadas con la conservación de los océanos, incluyendo la de tratar de acabar con la sobreexplotación pesquera en los océanos del mundo. Pew Charitable Trusts ha llevado a cabo activamente desde 2007 un proyecto para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR) que, entre otras cosas, incluía contribuir a la elaboración del Acuerdo sobre las Medidas del Estado rector del puerto (Acuerdo sobre las MEP). Esta metodología de evaluación de las necesidades de capacidad (*Capacity Needs Assessment*, CNA, en inglés) es un proyecto conjunto de Pew y la Alianza para la Pesca Africana (*Partnership for African Fisheries*), una iniciativa de la Nueva Alianza para el Desarrollo de África (NEPAD) que, a través de su programa de lucha contra la pesca ilegal (*Stop Illegal Fishing Programme*), pretende ayudar a los países en desarrollo a construir la capacidad necesaria para poder aplicar el Acuerdo sobre las MEP.

El trabajo previo que permitió el desarrollo de la metodología de evaluación fue realizado por Nordenfjeldske Development Services (NFDS) por encargo de Pew Charitable Trusts. El equipo de estudio estaba compuesto por el Dr. Peter Manning, quien, asistido por Sandy Davies y Per Erik Bergh, realizó visitas de campo a seis puertos.

Agradecimientos

El equipo desea expresar su más sincero agradecimiento a todas las personas que han prestado apoyo a la realización de este estudio, incluyendo a Stefan Flothmann, Adriana Fabra, Frank Meere, Karen Sack y Elsa Lee de Pew Charitable Trusts; Sloans Chimatiro de la Nueva Alianza para el Desarrollo de África (New Partnership for Africa's Development, NEPAD); Seraphin Dedi Nadje del Comité de pesca para el área occidental y central del Golfo de Guinea (Fishery Committee for the West Central Gulf of Guinea); Judith Swan de la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO); Isidore Bagrou, Konan Angaman, Helguile Shep de Costa de Marfil; Stephen Ndegwa, Martha Mukira, Monor Godfrey Vincent, Simon Warui, Barabara Side, Maxine Yalo y Collins Ndoro de Kenia; Avelino Alfiado, Manuel Castiano, Peter Flewwelling y Ivone Lichucha de Mozambique; Dame Mboup, Adama Fale and Mamadou Ndiaye de Senegal; Randolf Payet, Roy Clarisse y Jude Talma de las Islas Seychelles; Hosea Gonza Mbilinyi, Geofrey Nanyaro y Janet Uronu de la República Unida de Tanzania: y Estelle van der Merwe de Sudáfrica.

Son muchas más las personas que han contribuido al proyecto con sus valiosas ideas y puntos de vista, y a todas ellas les hacemos igualmente extensible nuestro aprecio.

Foto de portada: © Sandy Davies, Nordenfjeldske Development Services (NFDS)

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

Resumen ejecutivo

Las medidas tomadas en puerto para el control de buques pesqueros y los buques de apoyo a la pesca son un componente relativamente rentable de un sistema de Seguimiento, Control y Vigilancia (SCV) de la actividad pesquera y, como tales, son atractivas y eficaces. El principal elemento de coste tiene que ver con la creación y el mantenimiento de un servicio de inspección pesquera adecuado, bien formado y con buenos niveles de comunicación entre las agencias nacionales, incluyendo las aduanas y las autoridades portuarias, y de cooperación con entes regionales y mundiales. Este requisito, central en términos tanto humanos como institucionales, recibió una atención considerable durante la fase de negociación del recientemente aprobado Acuerdo de Naciones Unidas sobre Medidas del Estado rector del Puerto para prevenir, desalentar y erradicar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (Acuerdo sobre las MEP). Los países en desarrollo se mostraron especialmente preocupados por los recursos necesarios para desarrollar esta capacidad necesaria. Por esta razón, Pew Charitable Trusts ha estado trabajando para elaborar una metodología simple y sólida que permita determinar las necesidades específicas y reales de desarrollo de capacidad para cada país, además de proporcionar una plataforma para la elaboración de un plan de desarrollo de capacidades (PDC) que, una vez ejecutado, permitiría la ratificación y el cumplimiento efectivo del Acuerdo sobre las medidas del Estado rector del puerto.

En cooperación con la Nueva Alianza para el Desarrollo de África (NEPAD), a través de su grupo de trabajo para la lucha contra la pesca ilegal, y seis países africanos[1], Pew Charitable Trusts ha contribuido a la elaboración de una metodología de evaluación de las necesidades de capacidad que forma parte de un paquete de herramientas en cuyo desarrollo nos hemos comprometido a participar y que debe garantizar que los Estados tengan a mano los elementos necesarios para aplicar de forma efectiva el Acuerdo sobre las MEP y puedan moverse rápidamente en su empeño de cerrar sus puertos a las flotas mundiales de pesca INDNR.

Medidas del Estado Rector del Puerto para luchar contra la pesca INDNR

En la actualidad, cuando los barcos de pesca ilegal necesitan entrar en puerto pueden seleccionar el puerto más conveniente y rentable a su disposición. Estos puertos son un cabo salvavidas para la industria mundial de la pesca ilegal, una industria que menoscaba el principio mismo de la gobernanza mundial de los océanos y pone en peligro la sostenibilidad de la vida marina, los ecosistemas y las personas que dependen de ellos para su subsistencia. El Acuerdo sobre las MEP es un acuerdo ambicioso que tiene como objetivo cerrar todos los puertos a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) y a sus barcos de apoyo. Sin embargo, para que reciba el respaldo necesario por parte de los gobiernos y sea aplicado de forma eficaz, este acuerdo debe ir acompañado de un completo paquete de herramientas de aplicación que identifique las distintas necesidades de capacidad de los Estados que lo aplican y que proporcione respuestas ante dichas necesidades.

Ciudad del Cabo, Sudáfrica

El Acuerdo sobre las MEP ofrece una oportunidad única para armonizar y reforzar los controles del Estado rector del puerto en todo el planeta. El Acuerdo sobre las MEP estipula, entre otras cosas, que los Estados rectores del puerto tienen la obligación de designar los puertos que

[1] *Costa de Marfil, Kenia, Mozambique, Senegal, las Islas Seychelles y la República Unida de Tanzania.*

pueden ser utilizados por buques de pabellón extranjero; de inspeccionar buques pesqueros de pabellón extranjero y otras embarcaciones que presten apoyo o estén al servicio de servicio de buques de pesca; de denegar la entrada o el uso del puerto (incluyendo el acceso a los servicios portuarios) a buques involucrados en operaciones de pesca INDNR; y de aplicar otras medidas en cooperación con los Estados del pabellón, los Estados ribereños y las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROP) para garantizar que la actividad pesquera se lleva a cabo de conformidad con las medidas de conservación y gestión acordadas. Las medidas del Estado rector del puerto que se aplicarán a través de este acuerdo deberían verse como parte de un sistema integrado de SCV más amplio que tiene que operar "de la red a la mesa" para luchar contra la pesca INDNR. Las medidas del Estado rector del puerto (MEP) resultan particularmente útiles para controlar los barcos de pesca de pabellón extranjero que operan sin licencia en las aguas internacionales de alta mar o dentro de los límites de la zona económica exclusiva de un país distinto al país de pabellón, por lo que pueden proporcionar una herramienta fundamental para luchar de forma eficaz contra la pesca INDNR.

Por regla general, los buques pesqueros de pabellón extranjero y los buques que participan en actividades relacionadas con la pesca tienden a solicitar los servicios portuarios de puertos más grandes y mejor equipados. Esto sugiere que los esfuerzos para alentar la aplicación del Acuerdo sobre las MEP deberían centrarse inicialmente en los puertos más grandes de todo el mundo, que son los más utilizados por flotas de larga distancia. Ulteriormente, a medida que estos buques sean excluidos de los puertos que estaban acostumbrados a utilizar, los puertos de otros países serán susceptibles de recibir las visitas de buques INDNR, por lo que, a la larga, el objetivo general tiene que ser cerrar todos los puertos a los buques INDNR.

Entre los buques pesqueros existe la tendencia, al menos en algunas partes del mundo, a realizar cada vez más transbordos de capturas y reabastecimientos en alta mar para evitar hacer escalas en puerto durante meses. Esto subraya la gran importancia que tiene establecer también reglas de control para los buques de apoyo a la pesca, y no sólo para los buques pesqueros.

La metodología de evaluación de las necesidades de capacidad

Un análisis del Acuerdo sobre las MEP revela que su aplicación efectiva requiere que cada país cuente con:

- **Una autoridad legal** encargada de la ejecución eficaz de la normativa en virtud de las disposiciones del Acuerdo sobre las MEP y otros instrumentos jurídicos internacionales relacionados con la pesca.
- **Un cuerpo de inspectores con personal suficiente, adecuadamente formado e informado** y operativamente bien integrado dentro de un sistema de SCV más amplio.
- **Una cooperación y un intercambio de información e inteligencia sistemáticos** entre agencias nacionales asociadas a los diferentes aspectos del sistema de SCV y entre los Estados del puerto, del pabellón, los Estados ribereños, las OROP y otras organizaciones.

La metodología de evaluación de las necesidades de capacidad de Pew Charitable Trusts ha sido elaborada en un formato de fácil utilización para el usuario que proporciona un conjunto claro de pasos que los Estados quizás deseen considerar a la hora de abordar sus propias necesidades de creación de capacidad dentro del marco del Acuerdo sobre las MEP. La metodología explica de forma clara y detallada el Acuerdo sobre las MEP y proporciona toda una serie de listas de verificación, cuestionarios y herramientas analíticas que facilitan la participación en un proceso de evaluación de este tipo. La metodología identifica tres pasos fundamentales para evaluar los vacíos o deficiencias en términos de capacidad:

PASO 1: **Garantizar que las necesidades de capacitación requeridas para aplicar el Acuerdo MEP se traducen y se adaptan al contexto específico de cada país.** Los Estados deberían cumplimentar la lista de verificación de capacidad proporcionada para cada uno de los puertos y países examinados. En este paso hay que considerar los principales requisitos en materia de recursos humanos y capacidad institucional necesarios para aplicar de forma adecuada el Acuerdo sobre las MEP y contrastarlos con la situación actual existente en cada país. Las listas de verificación permiten comparar los estándares nacionales con los estándares fijados por el Acuerdo de las MEP en cuanto a:

- los recursos humanos, como por ejemplo la capacidad de los altos funcionarios del ámbito de la pesca, el personal de gestión de los puertos, los expertos encargados de redactar las normas, y los inspectores de pesca.

- las necesidades institucionales, tales como un servicio de inspección portuaria bien organizado y con suficiente personal, un sistema de intercambio de información, una autoridad legal adecuada y el acceso a tecnología y equipos de seguimiento apropiados.

PASO 2: **Examinar el rendimiento de los sistemas actuales e identificar las capacidades.** Un cuestionario proporciona el marco inicial para analizar hasta qué punto el Acuerdo sobre las MEP se encuentra actualmente en sintonía con el ordenamiento jurídico (leyes, reglamentos, etc.) en vigor para cada país y en qué medida este último debería quizás enmendarse. Además, es imprescindible ganarse el apoyo y la participación de las principales partes interesadas antes de que pueda empezar el proceso de evaluación. Para ello hay que identificar a los actores clave, el papel que desempeña cada uno y cómo cooperan y se comunican con otros actores.
Este paso permite identificar a los actores, entre los que normalmente se cuentan:

- la administración pesquera
- el servicio de aduanas
- las autoridades de cuarentena
- los servicios de inmigración
- los servicios sanitarios
- las autoridades portuarias
- la autoridad marítima
- la policía portuaria

Si no se asegura la participación de todos estos actores en la evaluación de necesidades, dicha evaluación carecerá de la comprensión y la legitimidad necesarias. Con frecuencia, la limitada cooperación sistemática entre estas agencias y el ministerio de pesca o el departamento responsable de las inspecciones portuarias puede suponer un reto de cara a la evaluación. Se pone a disposición toda una gama de herramientas, técnicas, cuestionarios y listas de verificación que pretenden asistir en esta tarea y ayudar a documentar con precisión el funcionamiento actual del sistema.

PASO 3: **Identificar el déficit de capacidad y, por ende, las necesidades de desarrollo de dicha capacidad.** Este paso debe ser preciso y exhaustivo. Requiere una evaluación honesta de la brecha existente entre la capacidad actual, en términos tanto de recursos humanos como de capacidad institucional, y la capacidad que hará falta para aplicar de forma efectiva el Acuerdo sobre las MEP en el futuro. En este contexto, se proporcionan recomendaciones que, haciendo que las partes interesadas se sientan identificadas con el ejercicio y participen activamente en el mismo, contribuyen a simplificar el proceso de búsqueda de consenso entre los actores y conducen a una lista de prioridades consensuada en materia de necesidades de capacidad. Asimismo, se ponen a disposición directrices y técnicas que asisten a la hora de compilar una evaluación final sólida y concertada que allanará el terreno para el desarrollo de las capacidades.
Para respaldar los tres pasos clave, la evaluación de necesidades contiene las siguientes herramientas:

- Un análisis artículo por artículo del Acuerdo sobre las MEP que identifica los requisitos de capacidad.
- Una lista de verificación de capacidad correspondiente a los principales ámbitos temáticos de capacidad
- Un cuestionario de capacidad inicial.
- Un cuestionario específico para los inspectores de pesca.
- Una propuesta de plan para ayudar a organizar el trabajo de campo.
- Directrices para cumplimentar los Anexos A y C del Acuerdo sobre las MEP
- Detalles sobre cómo realizar análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) y análisis de vacíos de capacidad.

Una vez completadas, las evaluaciones de las necesidades de capacidad proporcionarán una aproximación, específica para cada país, de las lagunas de capacidad que hay que llenar para poder aplicar el Acuerdo sobre las MEP. El informe sobre la metodología de evaluación de las necesidades de capacidad también propone la realización de seminarios o talleres regionales de desarrollo de capacidad, el desarrollo de programas de estudios genéricos de formación, la adopción de enfoques regionales y globales en materia de intercambio de información y un mecanismo para facilitar la financiación a los países en desarrollo. Todas las propuestas son procesos complementarios y paralelos que incrementarán la capacidad de un país o región para poder aplicar de forma efectiva las medidas del Estado rector del puerto para combatir la pesca INDNR.

Índice de contenidos

Agradecimientos 2

Resumen ejecutivo 3

Índice de contenidos 6

Lista de abreviaturas y siglas 7

1. ¿Por qué una metodología para la evaluación de las necesidades de capacidad? 8

1.1 Introducción y antecedentes 8
1.2 Artículo 21 del Acuerdo sobre las MEP – Satisfacer las necesidades de los Estados en desarrollo 9
1.3 Cómo funciona el Acuerdo sobre las MEP 9
1.4 Desarrollo de la metodología de evaluación de necesidades de capacidad 11
1.5 Puntos a considerar al estudiar la realización de una evaluación de necesidades 13
1.5.1 ¿Quién debería realizar la evaluación de necesidades? 13
1.5.2 ¿Cuánto tiempo llevará? 13
1.5.3 ¿Cuáles son los requisitos de información regionales y mundiales? 14
1.5.4 ¿Hay algún puerto prioritario para la evaluación de necesidades? 14
1.5.5 ¿Qué implicaciones tiene evitar entrar en puerto mediante transbordos en alta mar? 14
1.5.6 ¿Cómo basarse en el actual sistema de controles del Estado rector del puerto? 14
1.6 Pasos ulteriores 15
1.6.1 Sensibilización sobre la necesidad de aplicar el Acuerdo sobre las MEP 15
1.6.2 Realización de evaluaciones de las necesidades de capacidad 15
1.6.3 Preparación del desarrollo de capacidades regionales y mundiales 15
1.6.4 Transición hacia los planes de desarrollo de capacidades 16

2. Realización de la evaluación de las necesidades de capacidad - Metodología 17

2.1 Identificación de las necesidades de capacidad para aplicar el Acuerdo sobre las MEP 17
2.1.1 Confirmación de las necesidades de capacidad 17
2.2 Revisión y análisis de los sistemas de control y la capacidad actuales 19
2.2.1 Pasos preliminares 19
2.2.2 Planificación de las visitas a los puertos 20
2.2.3 Identificación e implicación de las partes interesadas 20
2.2.4 Recopilación de información 21
2.2.5 Seminario de inicio 21
2.2.6 Reuniones individuales con las agencias y otros elementos del sistema SCV 22
2.2.7 Reuniones con los inspectores 22
2.3 Identificación de vacíos de capacidad y establecimiento de prioridades - Necesidades de desarrollo de capacidades 23
2.3.1 Reunión con presentación de informes 23
2.3.2 Finalización y difusión del informe de evaluación de las necesidades de capacidad 23

Apéndices 25

Apéndice 1 – Análisis de los artículos del Acuerdo sobre las MEP 25
Apéndice 2 – Lista de verificación de capacidad 35
Apéndice 3 – Cuestionario inicial 38
Apéndice 4 – Cuestionario para los inspectores de pesca 41
Apéndice 5 – Proyecto de plan para el trabajo de campo 43
Apéndice 6 – Anexos A y C del Acuerdo sobre las MEP y directrices para completarlos 45
Anexo A – Información que los buques que soliciten la entrada en puerto deben facilitar con carácter previo 45
Anexo C – Informe de los resultados de la inspección 47
Apéndice 7 – Análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) 53
Apéndice 8 – Análisis de vacíos de capacidad 54

Lista de abreviaturas y siglas

SIGLA INGLESA	NOMBRE COMPLETO	SIGLA ESPAÑOLA
CBM	Mecanismo de Desarrollo de Capacidades	MDC
CBP	Plan de Desarrollo de Capacidades	PDC
CNA	Evaluación de las necesidades de capacidad (sigla del término inglés: *capacity needs assessment*)	CSA
EEZ	Zona Económica Exclusiva	ZEE
EU	Unión Europea	UE
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación	FAO
IMO	Organización Marítima Internacional de la ONU	OMI
IPOA-IUU	Plan de Acción Internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (2001)	PAI-INDNR
IUU	pesca ilegal, no declarada y no reglamentada	INDNR
LDC	País Menos Desarrollado	PMD
MCS	Medidas de Seguimiento, Control y Vigilancia	SCV
NEPAD	Nueva Alianza para el Desarrollo de África (sigla del término inglés: *New Partnership for Africa's Development*)	NEPAD
NFDS	Nordenfjeldske Development Services	NFDS
NPOA-IUU	Plan de Acción Nacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR	PAN-INDNR
PAF	Asociación para la Industria Pesquera Africana (sigla del término inglés: Partnership for African Fisheries)	PAF
PSM	Medidas del Estado Rector del Puerto	MEP
PSMA	Acuerdo sobre Medidas del Estado rector del puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR (2009)	Acuerdo sobre las MEP
RFMO	Organización Regional de Ordenación Pesquera	OROP
RPOA-IUU	Plan de Acción Regional para combatir la pesca INDNR	PAR-INDNR
SIDS	Pequeños Estados Insulares en Desarrollo	PEID
SIF	Programa "Stop Illegal Fishing" ("*Acabar con la pesca ilegal*")	SIF
SWOT	debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades	DAFO
UNCLOS	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982)	CNUDM, CONVEMAR
UNFSA	Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), de 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)	Acuerdo de Nueva York
VMS	Sistema de Localización de Buques	SLB

1.1 Introducción y antecedentes

El 22 de noviembre 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 (Acuerdo sobre las MEP) y lo abrió al proceso de firma. El Acuerdo sobre las MEP surgió del anterior Modelo de sistema sobre las medidas del Estado rector del puerto destinadas a combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (2005), y, antes de éste, del Plan de Acción Internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (PAI-INDNR, 2001). El proceso de elaboración del Acuerdo sobre las MEP comenzó en marzo de 2007, cuando el Comité de Pesca de la FAO (conocido como COFI por sus siglas en inglés) dio el visto bueno a una agenda de trabajo para el desarrollo de un acuerdo legalmente vinculante sobre las medidas del Estado rector del puerto. En septiembre de 2007 se celebró en Washington una consulta de expertos para preparar un borrador del texto del nuevo Acuerdo. El borrador fue analizado a continuación por una consulta técnica que se reunió en la sede de la FAO de Roma en cuatro sesiones que tuvieron lugar en junio de 2008 y en enero, mayo y agosto de 2009. En la sesión de agosto de 2009 se reunieron 91 países para finalizar el texto.

Este acuerdo legalmente vinculante estipula que los Estados portuarios tienen la obligación de tomar toda una serie de medidas contra buques de pesca con pabellón extranjero y otros buques que apoyan o prestan servicios a los buques pesqueros, cuando se conoce o se sospecha la implicación de dichos buques en operaciones de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Las medidas a tomar incluyen la denegación de entrada en puerto a dichos buques, la denegación de uso de las instalaciones y los servicios portuarios si estos buques se encuentran ya en el puerto, y la realización de inspecciones de buques, en función de las circunstancias. Los Estados rectores del puerto pueden permitir la entrada en puerto de buques de pesca INDNR con el fin de aplicar medidas coercitivas. Si procede, podrán adoptarse otras medidas en cooperación con los Estados de pabellón, los Estados ribereños y las OROP. El Acuerdo sobre las MEP tiene como objetivo acabar con los "puertos de conveniencia" –puertos que atraen a los buques de pesca INDNR debido a la laxitud de sus controles– y prestar apoyo a las autoridades de los Estados rectores del puerto que, sin darse cuenta, están permitiendo la entrada de buques de pesca INDNR en sus puertos, lo cual con frecuencia es debido a la limitada capacidad que tienen estos Estados para realizar inspecciones, acceder a la información relevante y compartir dicha información.

Las medidas del Estado rector del puerto deben considerarse como parte de un sistema de seguimiento, control y vigilancia (SCV) más amplio e integrado[2] y como acciones particularmente útiles para controlar los buques de pabellón extranjero que hayan pescado, o puedan haber pescado, fuera de las aguas territoriales del Estado rector del puerto[3]. Estas medidas acostumbran a ser poco costosas en comparación con muchos otros elementos del sistema SCV. Las medidas se aplican a los buques pesqueros y, de forma importante, también a los buques involucrados en actividades relacionadas con la pesca (como transbordos y reabastecimientos) que pueden haber prestado apoyo a buques de pesca INDNR. Esto último resulta particularmente importante en los casos en los que se produce un gran número de operaciones de transbordo y reabastecimiento en alta mar.

El Acuerdo sobre las MEP se centra en la autoridad que tiene el Estado rector del puerto para denegar a los buques la entrada en puerto o el acceso a las instalaciones y los servicios portuarios, así como para inspeccionar los buques que, voluntariamente, soliciten la entrada o entren en puerto. Por lo tanto, contar con un cuerpo de inspectores de pesca adecuado y bien formado es un elemento clave para el buen funcionamiento de las medidas del Estado rector del puerto. Otra característica importante del Acuerdo sobre las MEP es el uso óptimo de la información recogida durante las inspecciones y de informaciones procedentes de otros componentes del sistema SCV nacional, regional e internacional. Esto implica que, para poder aplicar íntegramente el Acuerdo sobre las MEP hace falta una buena comunicación entre las agencias nacionales implicadas en la gestión pesquera, como por ejemplo los servicios de aduanas y las autoridades portuarias, así como una buena cooperación con los entes regionales y mundiales pertinentes.

[2] Un sistema SCV pesquero bien integrado debería incluir la cooperación con agencias nacionales que podrían contribuir al sistema SCV general, como por ejemplo los servicios de aduanas, la autoridad portuaria, la armada, las fuerzas policiales, las autoridades de inspección de seguridad de los buques, etc.

[3] El Estado rector del puerto goza de plena jurisdicción sobre los buques autorizados a enarbolar su pabellón y tiene amplios poderes para regular las actividades de buques con pabellón extranjero que faenan en sus aguas territoriales.

1.2 Artículo 21 del Acuerdo sobre las MEP – Satisfacer las necesidades de los Estados en desarrollo

Durante la negociación del Acuerdo sobre las MEP, los Estados africanos y otros Estados en desarrollo indicaron que no podrían cumplir de forma inmediata sus disposiciones y argumentaron la necesidad de desarrollar capacidades para lograr implementar el Acuerdo. Las necesidades de desarrollo de capacidades de los países variarán en función de las circunstancias locales y el déficit local de capacidades en términos de recursos humanos, instituciones y, hasta cierto punto, acceso a la tecnología apropiada y necesaria. Resulta por tanto importante llevar a cabo una evaluación minuciosa para identificar las necesidades específicas y reales de desarrollo de capacidades de cada país y preparar un plan de desarrollo de capacidades (PDC) que permita la aplicación efectiva del Acuerdo sobre las MEP.

El Artículo 21 del Acuerdo sobre las MEP responde a esta necesidad de desarrollo de capacidades que tienen los Estados en desarrollo. Se espera que este artículo, si se aplica como es debido, desempeñe un papel principal en la aplicación exitosa del Acuerdo. A la luz de esta disposición, se ha desarrollado la presente metodología en cooperación con seis países africanos[4] y dentro del marco del programa de asociación para la industria pesquera africana (PAF) de la Nueva Alianza para el desarrollo de África (NEPAD), bajo los auspicios del grupo de trabajo del proyecto de lucha contra la pesca ilegal "*Stop Illegal Fishing*" (SIF).

La Metodología para la evaluación de las necesidades de capacidad del Acuerdo sobre las MEP constituye un primer paso hacia el desarrollo de un completo *paquete de herramientas de aplicación* que permita identificar las necesidades de capacidad de los países en desarrollo y responder a las mismas. Se espera que la evaluación de las necesidades de capacidad sea de ayuda de cara a asegurar que el apoyo al desarrollo previsto en el Artículo 21 esté bien orientado y dirigido a responder a las necesidades reales prioritarias de cada país y que el *paquete de herramientas de aplicación* más amplio ayude a desarrollar capacidades necesarias. Sin embargo, es importante incidir en que una evaluación sólo será tan precisa como lo sea la información recibida y que, por esta misma razón, la metodología de evaluación de necesidades debería aplicarse de una manera que anime a realizar un ejercicio honesto de identificación de las fortalezas y debilidades de los sistemas para evitar despilfarrar los escasos recursos en áreas donde la asistencia no constituye una prioridad.

1.3 Cómo funciona el Acuerdo sobre las MEP

El capitán del buque que pretenda entrar en puerto debe, con antelación suficiente y de acuerdo con los requerimientos del Estado rector del puerto, facilitar a las autoridades de pesca información que incluya la identidad del buque, la captura a bordo, las autorizaciones de pesca y trasbordo, así como detalles sobre todos los trasbordos que se hubieran realizado.

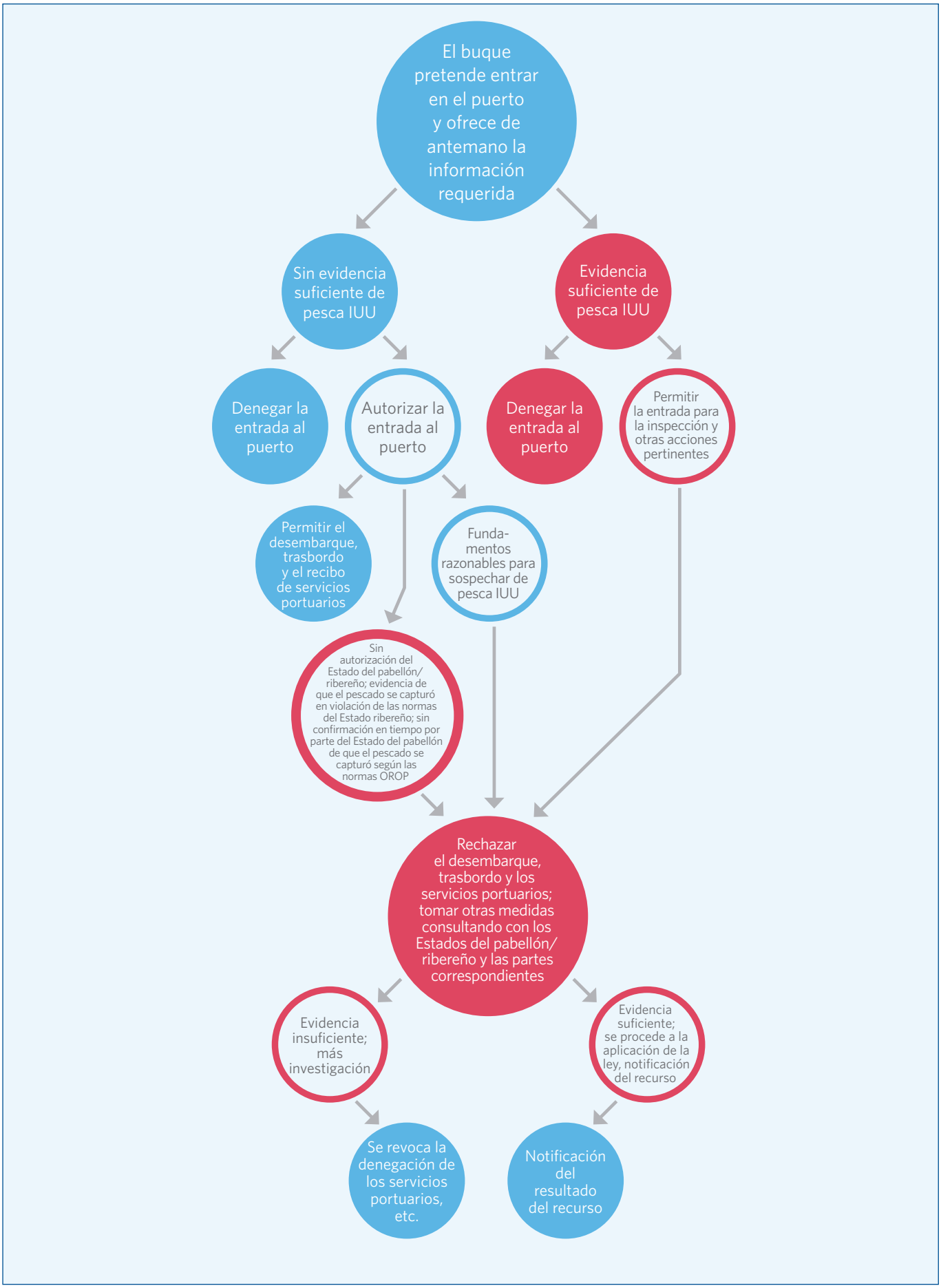
1. Los funcionarios del puerto determinarán si el buque ha estado involucrado en pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) o en actividades relacionadas con la pesca INDNR y decidirán si se autoriza o deniega la entrada del buque al puerto. Si al buque se le permite la entrada en puerto, estará sujeto a la jurisdicción del Estado rector del puerto.

2. Si existe suficiente evidencia de que el buque ha estado involucrado en pesca INDNR o la ha apoyado, el Estado rector del puerto podrá rechazar la entrada al puerto o permitir la entrada exclusivamente con el propósito de inspeccionar el buque y tomar las medidas pertinentes. A estos buques no se permitirá el desembarque, trasbordo, envase y procesamiento del pescado y otros servicios portuarios incluyendo el reabastecimiento de combustible, el reaprovisionamiento, el mantenimiento y la entrada en dique seco.

3. Si un buque entra en puerto y existen fundamentos razonables para creer que ha estado involucrado en pesca INDNR, se le debe rechazar el permiso para desembarcar o trasbordar su captura y además el uso de los servicios portuarios.

4. También se le denegará este permiso si: el Estado rector del puerto considera que el buque no posee una autorización válida para participar en actividades de pesca o relacionadas con la pesca; el Estado rector del puerto recibe evidencias de que el pescado a bordo se capturó en violación de los requerimientos del Estado ribereño; o el Estado del pabellón no confirma dentro de un periodo razonable que el pescado a bordo se capturó según los requerimientos de las organizaciones regionales de ordenación pesquera (OROP).

Figure 1: Cómo funciona el Acuerdo sobre las MEP



5. No se debe denegar a un buque el uso de los servicios portuarios cuando la seguridad o salud de la tripulación esté en riesgo.

6. Además, el Estado rector del puerto podrá tomar otras medidas, incluyendo medidas tomadas en cooperación con el Estado del pabellón, y, si correspondiera, con el Estado ribereño y las OROP.

7. El Estado rector del puerto debe facilitar al Estado del pabellón y, si correspondiera, a otros Estados, OROP, la FAO y otras organizaciones internacionales pertinentes, los informes de inspección y la información sobre las medidas tomadas tras la inspección.

CUADRO DE TEXTO 1 | *Requisitos de capacidad institucional y de recursos humanos para la aplicación del Acuerdo sobre las MEP*

La aplicación del Acuerdo MEP claramente requiere las capacidades apropiadas institucionales y de recursos humanos, especialmente en relación a:

- La autoridad legal establecida en la legislación nacional para efectuar acciones de aplicación efectivas tomadas de acuerdo con las provisiones del Acuerdo MEP y los otros instrumentos legales relacionados con la industria pesquera y el acceso de buques a los puertos.
- Un cuerpo de inspectores suficientemente dotado de personal adecuadamente formado, y operativamente bien integrado con los otros elementos del sistema SCV.
- La posibilidad de acceder sistemáticamente a la información y a la inteligencia compartida con otros elementos del sistema SCV, incluyendo la inspección de buques a puerto.
- La cooperación sistemática entre puertos, los Estados del pabellón y los Estados ribereños, las OROP y otras organizaciones. La información e inteligencia compartidas. Aún existiendo la necesidad de una comunicación bilateral, el establecimiento de sistemas regionales y globales para compartir información es esencial para lograr la efectividad del Acuerdo MEP.

1.4 Desarrollo de la metodología de evaluación de necesidades de capacidad

La metodología de evaluación de las necesidades de capacidad se desarrolló a través de un detallado proceso de consulta con un amplio abanico de partes interesadas de seis países.[5] La investigación se centró en algunos Estados africanos debido al activo papel desempeñado por éstos durante las negociaciones del Acuerdo sobre las MEP, a la experiencia y los conocimientos especializados de los investigadores y a la excelente relación de colaboración establecida entre Pew Charitable Trusts y el grupo de trabajo del proyecto 'Stop Illegal Fishing' de la organización NEPAD.

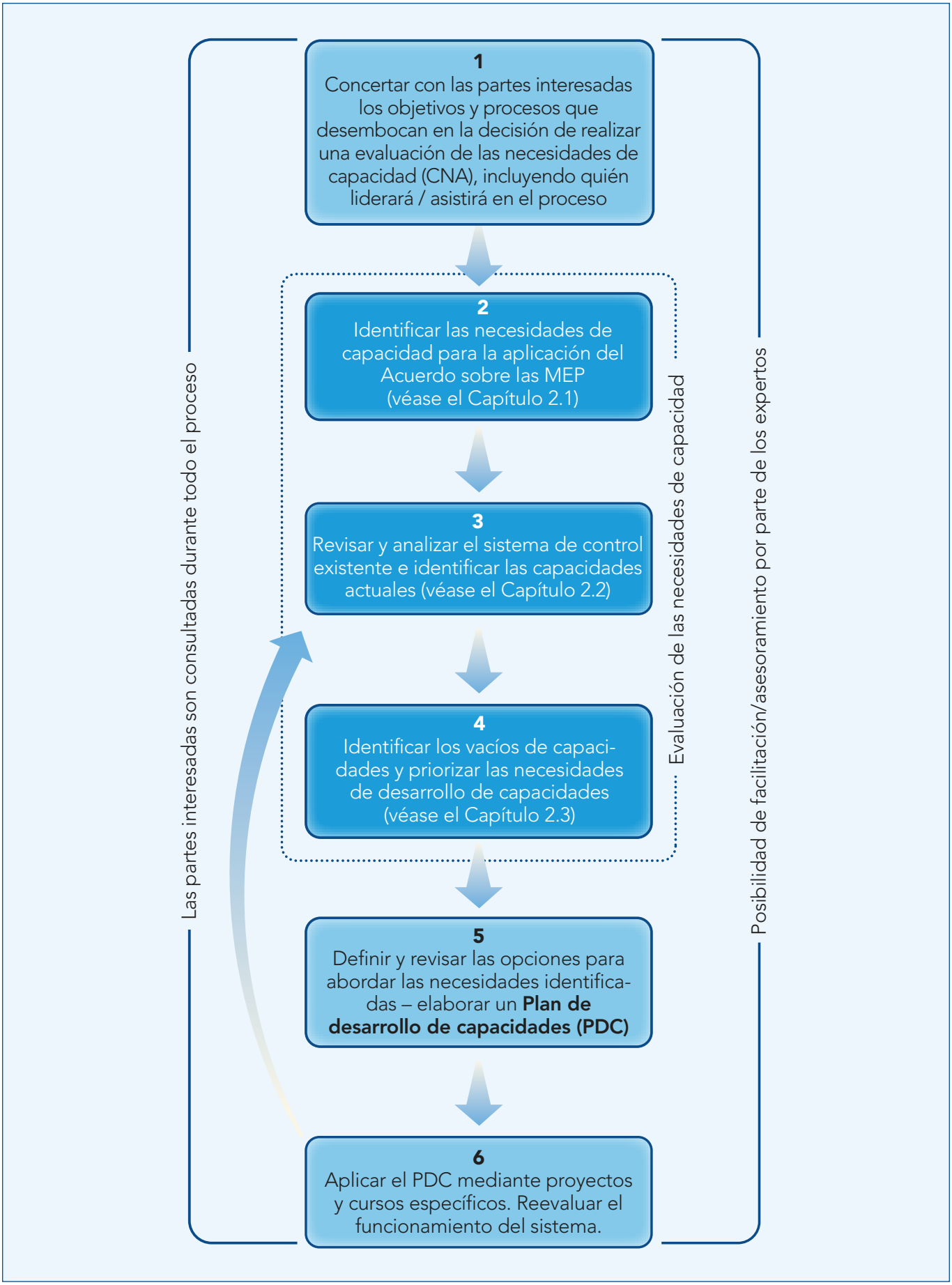
Los seis países que participaron en los trabajos fueron identificados a través de una evaluación inicial de las naciones costeras subsaharianas africanas, centrándose en los Estados miembro de la Comunidad para el Desarrollo del África Meridional (Southern African Development Community, SADC). La evaluación incluía una consideración del nivel de participación e implicación en las negociaciones del Acuerdo sobre las MEP, la importancia general de la pesca para el país en cuestión y el nivel previsto de movimiento de buques extranjeros a través de sus puertos. Uno de los objetivos era también seleccionar países que presentaran una gran variedad de situaciones y retos para la aplicación del Acuerdo sobre las MEP. Se estableció contacto con ocho países para ofrecerles la posibilidad de participar en la investigación, de los cuales seis aceptaron: Costa de Marfil, Kenia, Mozambique, Senegal, las Islas Seychelles y la República Unida de Tanzania.

Para desarrollar la metodología se realizó una evaluación parcial de las necesidades de capacidad para cada uno de estos países utilizando toda una serie de herramientas. El enfoque adoptado incluía una fase, previa a las visitas de campo, de planificación de la metodología, que fue puesta a prueba posteriormente sobre el terreno, invitando en cada caso a las partes interesadas a formular comentarios críticos. Como resultado de este proceso, la metodología se fue ajustando y refinando.

La eficacia de un sistema de control del Estado rector de puerto depende de que todos los elementos del sistema funcionen de forma eficaz y eficiente. Por ese motivo, la metodología tiene que ser lo más inclusiva posible a la hora de determinar las necesidades. En cualquier caso, prestar una atención particular a los aspectos pesqueros del sistema constituye un aspecto clave de las medidas de control del Estado rector del puerto. Nuestra propuesta de enfoque

[5] *Las necesidades de capacidad para un puerto en particular no pueden analizarse de forma aislada respecto de las necesidades de capacidad que pueden tener implicaciones más amplias para un país en términos generales.*

Figura 2: El lugar que ocupa una evaluación de las necesidades de capacidad dentro del proceso general de desarrollo de capacidades



se resume en la Figura 2 y se sitúa dentro del contexto general de desarrollo de los recursos humanos y la capacidad institucional para la aplicación del Acuerdo sobre las MEP.

Las líneas punteadas de la Figura 2 determinan los límites de la evaluación de las necesidades de capacidad. Los elementos situados por encima y por debajo de las líneas punteadas (pasos 1, 5 y 6) forman parte del proceso general de desarrollo de capacidades pero no constituyen componentes de la evaluación de las necesidades de capacidad como tal. La evaluación CNA sigue a la decisión de dar comienzo al proceso pero termina con la identificación de los vacíos de capacidad (véase el Apéndice 8 para una explicación más detallada sobre el análisis de vacíos de capacidad). Resulta importante entablar un diálogo con las principales partes interesadas antes de proceder a la evaluación de las necesidades de capacidad con el fin acordar qué hay que hacer y quién participará. Usando toda una variedad de técnicas, la evaluación de las necesidades de capacidad permite el diálogo con las partes interesadas a través de todo el proceso (pasos 2, 3 y 4 de la Figura 2, descritos íntegramente en el Capítulo 2). Una vez completada, la evaluación proporciona la información necesaria para elaborar un PDC (Plan de Desarrollo de Capacidades). El PDC debería detallar una serie programada de acciones y proyectos destinados a abordar de forma sistemática las deficiencias de capacidades. Por último, las reevaluaciones periódicas del sistema son necesarias y podrían servir de guía para futuras evaluaciones de las necesidades de capacidad y los correspondientes PDC.

1.5 Puntos a considerar al estudiar la realización de una evaluación de necesidades

Durante el estudio surgieron varias cuestiones que deberían ser consideradas antes de llevar a cabo una evaluación de las necesidades de capacidad con vistas a la aplicación del Acuerdo sobre las MEP:

1.5.1 ¿Quién debería realizar la evaluación de necesidades?

Se prevé que la metodología para evaluar las necesidades de desarrollo de capacidades sea aplicada, en la medida de lo posible, por altos funcionarios responsables de asuntos relacionados con la pesca u otros representantes del Estado rector del puerto.

Sin embargo, las circunstancias muchas veces hacen que sea preferible solicitar asistencia externa, dado que las autoridades pesqueras pueden no tener a disposición personal lo suficientemente familiarizado con el Acuerdo sobre las MEP y capacitado para llevar a cabo un ejercicio de este tipo. En estos casos puede ser beneficioso recibir ayuda externa para dirigir este proceso. Otra ventaja de contar con ayuda externa para facilitar el desarrollo de la evaluación de las necesidades de capacidad es que puede aportar una perspectiva fresca e imparcial sobre el funcionamiento del sector pesquero y las autoridades asociadas, fomentando con ello debates más honestos y abiertos.

Una opción sería que la persona que proporciona la asistencia externa trabaje estrechamente con un funcionario del Ministerio, si está disponible, y que ambas personas asuman conjuntamente la responsabilidad de llevar a cabo la evaluación. Este procedimiento tendría la ventaja de generar un sentimiento local de identificación e implicación con el proceso y sus resultados, además de aportar al ejercicio las competencias adicionales y la perspectiva fresca de un facilitador externo. La decisión sobre si hace falta o no ayuda externa –y, en caso afirmativo, a qué nivel– debería tomarse antes de comenzar la evaluación de las necesidades de capacidad (como se indica en el paso 1 de la Figura 2).

1.5.2 ¿Cuánto tiempo llevará?

El tiempo que llevará la realización de una evaluación de las necesidades de capacidad probablemente variará en cada país, como también podrán variar las características del propio proceso. Todo ello dependerá de quién realice el trabajo, el número de puertos evaluados, el grado de dispersión de las distintas instituciones, la facilidad de movimiento y comunicación entre los puertos y las instituciones y otras consideraciones similares. Sin embargo, a modo de estimación puede afirmarse que es probable que se requieran de dos a seis meses para completar el ejercicio desde la decisión de llevar a cabo una evaluación de las necesidades de capacidad hasta la identificación de los vacíos de capacidad y las prioridades en términos de desarrollo de capacidades (Figura 2, pasos de 2 a 4).

El calendario o cronología siguiente constituye una orientación general para el desarrollo de una evaluación de las necesidades de capacidad.

- Por lo menos cinco días para los trabajos preparatorios, incluyendo los temas contemplados en el Capítulo 2.1 y la

organización de los viajes asociados a éstos.

- Unas dos semanas de trabajo de campo si se está evaluando sólo un puerto y más tiempo si la evaluación abarca más de un puerto; este periodo suplementario puede oscilar entre unos pocos días más para cada puerto adicional y un lapso de tiempo mayor si los tiempos de desplazamiento son considerables y las organizaciones son distintas. Se incluyen aquí los elementos cubiertos en los Capítulos 2.2 y 2.3.1.
- Alrededor de seis días para completar la investigación y preparar el informe de evaluación de las necesidades de capacidad tras recibir los comentarios y realizar las consultas pertinentes. Este punto incluye los temas del Capítulo 2.3.2.

Como norma general, cuando sólo hay que evaluar un puerto, la realización de una evaluación de necesidades de capacidad requiere unos 25 días laborables dentro de un periodo de dos a seis meses, dependiendo de los requisitos administrativos y logísticos. Si el ejercicio debe tener en cuenta más puertos habrá que prever un periodo adicional. La participación específica de un facilitador puede permitir que el proceso se desarrolle de forma más ágil y se ajuste al calendario propuesto.

1.5.3 ¿Cuáles son los requisitos de información regionales y mundiales?

Las herramientas esenciales para aplicar con éxito el Acuerdo sobre las MEP son: una buena comunicación y el intercambio de información entre agencias nacionales e internacionales a escala regional y mundial. En este contexto resulta esencial contar con redes regionales e internacionales y con sistemas de información actualizados y bien gestionados. El Acuerdo sobre las MEP deberá estar bien integrado dentro del sistema SCV global de un país y el servicio de inspección portuaria deberá poder acceder fácilmente a los sistemas de intercambio de información en el ámbito regional y mundial.

Si bien es verdad que los contactos informales pueden ser útiles de cara a facilitar la comunicación, formalizar la recopilación y el intercambio de la información resulta fundamental si el objetivo es compartir la información de forma sistemática. En el ámbito regional, es importante el intercambio de información o inteligencia sobre los movimientos de los buques sobre los que se sepa o se sospeche que han incurrido en actividades de pesca INDNR u otras actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR. Es la falta de intercambio de información lo que a menudo permite a los buques de pesca INDNR o a los buques con un historial de actividades ilegales moverse libre e impunemente de una jurisdicción a otra. En última instancia, si una región estrecha el cerco en torno a los operadores de pesca INDNR, es muy probable que los buques se desplacen a otras regiones, por lo que es necesario un sistema de información actualizado que opere mundialmente.

1.5.4 ¿Hay algún puerto prioritario para la evaluación de necesidades?

Por regla general, los buques de pesca con pabellón extranjero y los buques que realizan actividades relacionadas con la pesca tienden a buscar servicios en los puertos mejor equipados. Deben identificarse los puertos más grandes utilizados por las flotas de larga distancia, que serán prioritarios para la aplicación del Acuerdo sobre las MEP. Sin embargo, en el Artículo 21 del Acuerdo (en relación con los requisitos de los Estados en desarrollo) se insta a las Partes del Acuerdo a prestar especial atención a las necesidades de los países menos desarrollados (PMD) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID). Esto debería interpretarse dentro del contexto práctico de los puertos que realmente acogen buques con pabellón extranjero dedicados a actividades de pesca y otras actividades relacionadas con la pesca, y en muchos casos significaría dar prioridad a los puertos más grandes a la hora de prestar asistencia al desarrollo de capacidades. Posteriormente, es posible que los buques de pesca INDNR elijan otros puertos de PMD y PEID a medida que vayan quedando excluidos de los puertos que acostumbraban a usar.

1.5.5 ¿Qué implicaciones tiene evitar entrar en puerto mediante transbordos en alta mar?

En algunas partes del mundo, los buques evitan por sistema entrar en puerto durante meses, realizando en alta mar el transbordo de sus capturas y los reabastecimientos necesarios.[6] Cuando requieren una visita a puerto, estos buques suelen dirigirse a un Estado vecino con un puerto mejor equipado. Esta práctica subraya la importancia de las inspecciones de los buques cargueros y la supervisión de los movimientos de los buques de suministro. Puede ser apropiado centrar la atención en identificar los buques que prestan servicios a la flota pesquera, posiblemente también a buques de pesca INDNR, para luego exigirles que lleven transpondedores con el fin de poder rastrear sus movimientos. El intercambio de este tipo de información facilitaría aún más la identificación de dichos buques y de sus movimientos.

1.5.6 ¿Cómo basarse en el actual sistema de controles del Estado rector del puerto?

Muchos países cuentan ya con un sistema para que los buques de todo tipo puedan avisar antes de entrar en puerto con

el propósito de asignarles un amarradero, preparar los servicios que pueda requerir el buque y planificar las inspecciones previstas en los acuerdos celebrados dentro del marco de la Organización Marítima Internacional (OMI). Generalmente se trata de requisitos establecidos por las autoridades portuarias, pero otras agencias (por ejemplo aduanas) pueden haber añadido a ellos sus propias exigencias. Para mejorar la eficacia, y conformemente al Artículo 5 del Acuerdo sobre las MEP, las disposiciones del Acuerdo deben integrarse dentro del sistema ya existente de controles del Estado rector del puerto.

En algunos casos, puede ser necesario enmendar las leyes y reglamentos nacionales para incorporar, por ejemplo, el lapso temporal entre la notificación de entrada en puerto y el suministro de la información mínima exigida por el Anexo C del Acuerdo sobre las MEP.

1.6 Pasos ulteriores

La utilidad de contar con una metodología para la evaluación de las necesidades de capacidad quedará patente cuando entre en vigor el Acuerdo sobre las MEP y este sea adoptado por una mayoría de Estados rectores del puerto. Si el proceso pierde ímpetu cabe la posibilidad de que el Acuerdo no se aplique de forma efectiva y no tenga el impacto deseado sobre la pesca INDNR. El éxito de este Acuerdo depende de que los Estados rectores del puerto cooperen de cara a su aplicación. Es necesario promover activamente el Acuerdo sobre las MEP y su aplicación adecuada, incluso antes de la fecha de entrada en vigor del mismo. Las secciones siguientes ilustran algunos de los pasos que podrían darse para promocionar su aplicación.

1.6.1 Sensibilización sobre la necesidad de aplicar el Acuerdo sobre las MEP

La participación activa en un proceso de evaluación de las necesidades de capacidad puede animar a los países a firmar, ratificar y aplicar el Acuerdo sobre las MEP. Asimismo, los Estados podrían aplicar las siguientes medidas a escala nacional y regional para incrementar la efectividad del Acuerdo:

- **Incrementar el grado de sensibilización.** La ratificación temprana y la entrada en vigor del Acuerdo sobre las MEP constituyen un primer paso importante y deberían fomentarse a través de iniciativas de concienciación de tipo político y operativo. Esto podría incluir la presentación de la metodología de evaluación de las necesidades de capacidad en reuniones nacionales y regionales, especialmente en las relacionadas con temas de seguimiento, control y vigilancia, para poner de relieve el valor potencial de las MEP para otros elementos de un sistema SCV. Para promover una toma de conciencia más amplia resulta útil emplear sitios web apropiados sobre la pesca INDNR, el sistema SCV, proyectos o programas específicos relevantes y las OROP, entre otros.
- **Cooperar con agencias donantes.** Sensibilizar a las agencias donantes y a los socios cooperantes sobre la importancia del Acuerdo sobre las MEP, su rentabilidad y las posibilidades que ofrece para hacer un uso mejor y más sistemático de la inteligencia recogida por otros instrumentos SCV.
- **Desarrollar herramientas prácticas para lograr la aplicación.** Un paquete práctico de herramientas de aplicación sería una forma útil de centrar la atención en las posibilidades de reforzar el sistema SCV en general y el Acuerdo sobre las MEP en particular. Este paquete podría incluir la metodología de evaluación de necesidades y un manual de aplicación, además de otras herramientas útiles.
- **Coordinar esfuerzos con otras iniciativas para combatir la pesca INDNR.** Considerar las sinergias en términos de desarrollo de capacidades y sistemas de información con otras medidas destinadas a combatir la pesca INDNR. Dichas medidas podrían incluir planes de acción nacionales y regionales para combatir la pesca INDNR, medidas relacionadas con el comercio, tales como el Reglamento de la UE sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (que entró en vigor en enero de 2010 y requiere un régimen de certificación de capturas) y las disposiciones que exigen la notificación de información a las OROP, como por ejemplo los programas de documentación de capturas.

1.6.2 Realización de evaluaciones de las necesidades de capacidad

La realización de una evaluación de las necesidades de capacidad por medio de la metodología presentada en el Capítulo 2 es algo que debería fomentarse y llevarse a cabo para todos los puertos cuando surge la oportunidad. Sin embargo, cuando los recursos son limitados o hay que establecer prioridades, en un primer momento debería realizarse la evaluación de las necesidades de capacidad para los puertos clave más utilizados por los buques de pesca con pabellón extranjero y sus buques de apoyo. Ulteriormente debería llevarse a cabo esta evaluación para otros puertos a los que

[6] *Uno de los Estados participantes del estudio de caso había concedido licencias a 160 buques para pescar en su zona económica exclusiva (ZEE) pero ninguno de esos buques estaba entrando en puerto durante el transcurso del año.*

podrían dirigirse los buques con pabellón extranjero involucrados en actividades de pesca INDNR para evadir las medidas drásticas aplicadas en los puertos que acostumbraban a utilizar. En cada caso, una vez se haya llegado a un acuerdo con las partes interesadas de los puertos sobre las necesidades en términos de recursos humanos y capacidad institucional, se debería dar comienzo al proceso de elaboración de los PDC.

1.6.3 Preparación del desarrollo de capacidades regionales y mundiales

En paralelo al proceso de evaluación de necesidades por parte de los países, podrían darse los siguientes pasos para preparar la aplicación del plan de desarrollo de capacidades:

- **Coordinación regional:** Una opción útil es la organización de seminarios regionales para altos funcionarios del ámbito SCV y otro personal asociado, tanto en los distintos países como en las OROP. Dichos seminarios podrían centrarse en:
  - los tipos de información e inteligencia cuyo intercambio entre países podría reforzar la eficacia de la labor SCV al proporcionar a los inspectores portuarios una información esencial que se podría utilizar para estrechar con éxito el cerco en torno a la pesca INDNR mediante la aplicación del Acuerdo sobre las MEP.
  - el intercambio sistemático de información e inteligencia.
  - el desarrollo de una visión regional sobre la aplicación del Acuerdo sobre las MEP que potencie los esfuerzos regionales en materia de SCV a través de aspectos como el intercambio de información.
  - el establecimiento de contactos entre los cuerpos de inspectores, los funcionarios SCV de niveles medios y otros, para fomentar la cooperación regional a la hora de actuar.
- **Un temario genérico y módulos de formación para el desarrollo de capacidades:** Preparar material genérico que podría constituir la base para formar en los distintos países a grupos de interés fundamentales, como son los inspectores, los directores SCV, los oficiales aduaneros, el personal de la autoridad portuaria, los profesionales del Derecho y el personal de apoyo. Este material tendría como base las 'Directrices para la capacitación de los inspectores' (Anexo E del Acuerdo sobre las MEP), y se desarrollaría para favorecer una fácil actualización y la adaptación a las circunstancias y requisitos de formación específicos de cada país.
- **Mecanismo de desarrollo de capacidades (MDC):** Analizar las opciones de uno o más mecanismos para proporcionar un apoyo coherente a las capacidades de los países en desarrollo para aplicar el Acuerdo sobre las MEP, en sintonía con el Artículo 21 del Acuerdo.
- **Sistemas regionales y globales de intercambio de información:** Considerar posibles sistemas regionales y globales de intercambio de información para contribuir a la aplicación del Acuerdo sobre las MEP y otras iniciativas para combatir la pesca INDNR.

1.6.4 Transición hacia los planes de desarrollo de capacidades

Una vez finalizada la evaluación de las necesidades de capacidad, los países podrán elaborar los PDC. Al hacerlo pueden tomar en consideración los siguientes elementos:

- Identificar las necesidades de desarrollo de capacidades.
- Coordinar el desarrollo de capacidades en términos institucionales y de recursos humanos para que las instituciones sean funcionales lo antes posible; las prioridades de desarrollo de capacidades deberían tener como objetivo la pronta funcionalidad de los sistemas.
- Recurrir a especialistas para diseñar cursos y preparar materiales para los mismos, así como para prestar asistencia en la reforma o el desarrollo institucional, si es preciso.
- Explorar las opciones para la elaboración de un entorno virtual de aprendizaje regional, un sistema basado en Internet y diseñado para apoyar la enseñanza y el aprendizaje tanto a distancia como presencial.
- Aplicar el PDC.
- Reanalizar la evaluación de las necesidades de capacidad una vez aplicado el PDC. Identificar cualquier necesidad de desarrollo de capacidades aún pendiente. Por ejemplo, los inspectores pueden haber asistido a cursillos de formación pero no estar familiarizados con los instrumentos o mostrar inseguridad a la hora de aplicar lo que han aprendido. En esos casos, un inspector experimentado que realice una labor de formación en el mismo lugar de trabajo permitiría incrementar sensiblemente la efectividad de las inspecciones portuarias.

Puerto pesquero de Essaouira, Marruecos

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

2.1 Identificación de las necesidades de capacidad para aplicar el Acuerdo sobre las MEP [7]

El objetivo de este paso es cerciorarse de que, dentro del contexto del país evaluado, se comprenden totalmente las necesidades de capacidad para la aplicación del Acuerdo sobre las MEP antes de llevar a cabo el análisis.

Además de la capacidad humana e institucional necesaria para aplicar el Acuerdo sobre las MEP existen otros requisitos no relacionados con la capacidad que los países deben tener en cuenta. Éstos incluyen, entre otros:

1. Seleccionar los puertos designados y publicarlos en la página web apropiada y en la licencia de pesca.
2. Proporcionar tarjetas de identificación a los inspectores que indiquen que están formados y autorizados para la realización de inspecciones.
3. Elaborar un código de conducta para guiar a los inspectores que sea coherente con el procedimiento de inspección.
4. Diseñar un formulario de informe de inspección de conformidad con los requisitos del Anexo C del Acuerdo sobre las MEP.
5. Designar una autoridad para actuar como punto de contacto para el intercambio de información y la entrega de estos datos a la FAO.
6. Integrar el procedimiento dentro del sistema más amplio de controles del Estado rector del puerto.
7. Integrar el procedimiento dentro del contexto de otras medidas aplicadas para combatir la pesca INDNR y las actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR.

2.1.1 Confirmación de las necesidades de capacidad

Cada artículo del Acuerdo sobre las MEP que implica un requisito de capacidades se cita en el Apéndice 1, y las implicaciones en términos de capacidades se definen utilizando cuatro columnas que indican el proceso realizado:

1. Artículo del texto del Acuerdo sobre las MEP.
2. Contenido relevante del artículo.
3. Requisito del Acuerdo sobre las MEP.
4. Requisito de capacidad.

Los requisitos de capacidad previstos para poder aplicar con éxito el Acuerdo sobre las MEP se articulan principalmente en dos categorías: **las capacidades de recursos humanos y las capacidades institucionales**. En este sentido, las instituciones se refieren tanto al conjunto de normas (leyes, reglamentos, procedimientos) como a las modalidades organizativas específicas para aplicar el sistema general de controles del Estado rector del puerto.

Se ha elaborado una lista resumida de las necesidades en términos de recursos humanos y capacidad institucional sobre la base del análisis de Acuerdo sobre las MEP y teniendo en cuenta los requisitos de capacidad que aparecen en la última columna del Apéndice 1 (Requisitos de capacidad). Esta lista se encuentra resumida en la *Tabla 1: Requisitos de recursos humanos y capacidades institucionales del Acuerdo sobre las MEP* (la tabla también alude brevemente a la mención importante que se hace de la capacidad física en términos de acceso a la tecnología adecuada, Artículo 21.4 [c]).

El Apéndice 1 se transformó en una **lista de verificación de capacidad** (Apéndice 2) que puede ser utilizada como una herramienta práctica para resumir el actual nivel de capacidades de cada puerto y país examinado.

Por necesidad, este enfoque ha identificado en términos bastante generales los requisitos de capacidad presentes en el Acuerdo sobre las MEP. La aplicación del Acuerdo sobre las MEP por parte de cada país requerirá elaborar una visión general de cómo se aplicarían sus disposiciones, necesitando para ello una definición más específica de las necesidades de capacidad para las circunstancias específicas del puerto y el país en cuestión. Esto se debería considerar en una fase temprana del proceso de evaluación de las necesidades de capacidad, posiblemente en un seminario inicial, sobre la base de los Apéndices 1 y 2 y la Tabla 1. Una vez hecho esto, y si fuera necesario, se debería ajustar la lista de verificación de capacidad del Apéndice 2 o añadir las notas correspondientes para confirmar cualquier requisito inusual.

[7] *Esta sección corresponde a la fase 2 de la Figura 2.*

TABLA 1 | Requisitos de recursos humanos y capacidades institucionales del Acuerdo sobre las MEP

Capacidades de recursos humanos

El personal de alto rango encargado de asuntos de pesca, el personal de gestión portuaria y los redactores jurídicos deberían:

a. Entender las disposiciones establecidas en los instrumentos internacionales de pesca relacionados con los Estados del pabellón, ribereños y rectores del puerto, en particular la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR, 1982), El Acuerdo de Naciones Unidas sobre las Poblaciones de Peces (Acuerdo de Nueva York, 1995), el Acuerdo de Cumplimiento de la FAO (1993) y el Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO (1995), y por supuesto, el Acuerdo sobre las MEP (2009). Asimismo, deberían estar familiarizados con los requisitos de cualquier OROP de la que es Estado sea Parte y con los compromisos nacionales (por ejemplo, el Plan de acción nacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada [PAN-INDNR]). Esto es necesario para desarrollar políticas adecuadas y poder recomendar medidas que las autoridades legales deberían incorporar a la legislación y la reglamentación nacionales.
b. Entender el sistema más amplio de controles del Estado rector del puerto aplicados a los buques de la marina mercante y otras medidas destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR, así como las actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR con las que deben integrarse o coordinarse las medidas del Estado rector del puerto relacionadas con la pesca (Artículo 5).
c. Entender las necesidades en términos de recursos humanos y capacidad institucional (incluyendo las autoridades legales, los procedimientos, la coordinación y los sistemas de información) para aplicar las medidas del Estado rector del puerto dentro de los términos del Acuerdo sobre las MEP o, según proceda, revisar y reformar las instituciones existentes para satisfacer los requisitos del Acuerdo sobre las MEP.

Los inspectores de pesca[8] deberán:

a. Conocer a fondo las disposiciones pertinentes del Acuerdo sobre las MEP.
b. Estar capacitados para llevar a cabo los procedimientos de inspección, tal y como están establecidos en el Artículo 13 y el Anexo B del Acuerdo, y en consonancia con los existentes y más amplios procedimientos de inspección de control del Estado rector del puerto.
c. Ser capaces de diseñar un plan de muestreo para la inspección de buques y/o ser conscientes de la importancia de hacerlo. Este plan presupone que no todos los buques serán inspeccionados, pero dependerá del nivel de inspecciones que se considere apropiado de conformidad con el Artículo 12.
d. Estar familiarizados con el uso de los sistemas internacionales de codificación mencionados en el Anexo D, apartado [d] y que son necesarios para los informes de inspección.
e. Estar suficientemente versados en las disposiciones de los instrumentos internacionales de pesca y los requisitos de las OROP pertinentes y del Acuerdo sobre las MEP para poder valorar y asesorar sobre quién debería recibir los informes de inspección en virtud del Artículo 15.
f. Haber recibido una formación de conformidad con el Artículo 17 que incluya, como mínimo, las áreas descritas en el Anexo E:
    1. Ética.
    2. 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 técnicas de entrevista.
    6. Análisis de la información, como libros de a bordo, documentación electrónica e historial de buques (nombre, armador y Estado del pabellón), requerid apara la validación de la información facilitada por el capitán del buque.
    7. Embarque 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, transbordos, elaboración y pescado permaneciente a bordo, incluyendo 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 [SLB] y otros sistemas de rastreo electrónico.
    12. Medidas que deben tomarse después de una inspección.

El resto del personal SCV y administrativo debería:

Estar familiarizado con la tecnología utilizada para optimizar el uso del sistema y para comunicar la información adquirida a las personas adecuadas.

Los jueces / abogados / fiscales deberían:

Conocer los instrumentos internacionales de pesca (incluyendo el Acuerdo obre las MEP), los requisitos de las OROP y la legislación y los procedimientos nacionales en materia de pesca.

Capacidad Institucional

Para aplicar adecuadamente el Acuerdo sobre las MEP, los países deberían tener:

a. Un servicio de inspección de las medidas del Estado rector del puerto bien organizado y con el personal suficiente.
b. Un número suficiente de inspectores adecuadamente preparados para llevar a cabo inspecciones exhaustivas en puertos designados y a un nivel coherente con las disposiciones del Acuerdo sobre las MEP.

Un Sistema de intercambio de información que requiera de los Estados rector del puerto:

a. Recopilar, almacenar, analizar y distribuir la información proporcionada con carácter previo por los buques que soliciten la entrada en puerto (Artículo 8.1 y Anexo A) y compartir información con las partes interesadas clave y otras agencias nacionales.
b. Prever, de acuerdo con el Artículo 16 y el Anexo D, un mecanismo de comunicación que permita el intercambio electrónico directo de información y un sitio web para dar a conocer el puerto o puertos designados y las medidas adoptadas, utilizando para ello el sistema de codificación internacional.
c. Informar a los Estados del pabellón y, según proceda, a los Estados ribereños, las OROP y otras organizaciones internacionales sobre la denegación de entrada al puerto (Artículo 9); sobre la denegación de uso de sus puertos, si el buque ya ha entrado (Artículo 11.3); sobre la revocación de la denegación de uso del puerto (Artículo 11.5); sobre los resultados de la inspección (Artículo 15), informando también en este caso al Estado de la nacionalidad del capitán o patrón del buque (Artículo 15 [a) ii)]); sobre la existencia de 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 y para informarles de las medidas ulteriores adoptadas (Artículo 18), sobre el resultado de todo recurso (Artículo 19); y sobre las acciones adoptadas por el Estado del pabellón según lo determinado como resultado de las medidas del Estado rector del puerto (Artículo 20.5).
d. Proporcionar la información necesaria para que la FAO pueda monitorizar de forma regular y sistemática la aplicación del Acuerdo sobre las MEP (Artículo 24.1).
e. Establecer requisitos de información coherentes con las normas acordadas a escala internacional y regional (Artículo 6).

[8] Pueden desempeñar una función de inspector de pesca, entre otros, los servicios de aduanas o los funcionarios de la autoridad portuaria, la policía portuaria, la marina de guerra, etc., en función de las disposiciones institucionales de cada país.

TABLA 1 | Requisitos de recursos humanos y capacidades institucionales del Acuerdo sobre las MEP
Autoridad legal
Establecer disposiciones organizativas e instrucciones claras para tomar medidas de gestión adecuadas, de acuerdo con el Derecho nacional e internacional, contra los buques que contravengan las normas:
a. Una legislación nacional aplicable a los "buques" (Artículo 1 [j]), que se dedican a la "pesca" (Artículo 1 [c]) y a "actividades relacionadas con la pesca" (Artículo 1 [d]). b. Una disposición en la legislación que establezca que el Acuerdo se aplicará a todos los buques de pabellón extranjero (a excepción de los buques de pesca artesanal de Estados limítrofes y los buques portacontenedores descritos en el Artículo 3.1 [a] y [b]). c. Una coordinación / integración a escala nacional con otros Estados rectores del puerto y otras actividades SCV (Artículo 5). d. Una legislación que requiera que los buques soliciten autorización para entrar al puerto (Artículo 8) y proporcionen información antes de su llegada al puerto (Artículo 8). Los requisitos mínimos de información se establecen en el Anexo A. e. Un procedimiento legal para denegar la entrada al puerto por motivo de sospecha o evidencias de pesca INDNR. f. Un procedimiento legal en vigor que permita denegar el uso del puerto a efectos de desembarque, transbordo, empaquetado y procesamiento de pescado así como otros servicios portuarios definidos a aquellos buques que ya han entrado en puerto pero ha incurrido en actividades de INDNR o actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR. g. La autoridad legal para compartir información con las partes interesadas identificadas en el Acuerdo sobre las MEP, incluyendo información confidencial (la confidencialidad de dicha información puede respetarse dentro del grupo más amplio de partes informadas). h. Una disposición jurídica que permita aplicar otras medidas compatibles con el Derecho internacional, incluyendo las medidas que el Estado del pabellón del buque haya solicitado expresamente o haya consentido. i. Legislación y procedimientos que permitan a un Estado del pabellón que es Parte del Acuerdo sobre las MEP adoptar medidas coercitivas cuando un Estado rector del puerto informa sobre una infracción por pesca INDNR y existen evidencias suficientes al respecto (Artículo 20.4) j. Legislación del Estado rector del puerto que abarque la pesca INDNR y las actividades relacionadas con la pesca en apoyo a la pesca INDNR por parte de un buque de pabellón extranjero en áreas situadas fuera de la jurisdicción nacional.
Acceso a la tecnología y el equipo de seguimiento adecuados (Article 21.4 [c])

2.2 Revisión y análisis de los sistemas de control y la capacidad actuales [9]

El propósito de este paso es examinar el rendimiento de los sistemas existentes e identificar el nivel actual de capacidad, estableciendo con ello una línea de base sobre la cual identificar el vacío de capacidades. Más adelante, esta línea de base también proporcionará un punto de referencia para medir el progreso en términos de desarrollo de capacidades.

2.2.1 Pasos preliminares

A continuación se explican los pasos que pueden darse antes de efectuar la visita a un puerto o país.

Cuestionario inicial

Un cuestionario inicial **(Apéndice 3)** podría ayudar a recopilar información básica antes de iniciar la evaluación de las necesidades de capacidad, especialmente si se encarga del ejercicio un consultor externo. El cuestionario facilitaría la labor de planificar el calendario de reuniones necesarias antes de llegar al país. Sin embargo, el cuestionario presupone ciertos conocimientos previos sobre las medidas del Estado rector del puerto y su aplicación, lo cual puede no siempre ser el caso. El cuestionario, que consiste en una lista de verificación elaborada a partir de preguntas, también puede utilizarse para guiar y estructurar el debate durante el ejercicio de evaluación de necesidades, porque mucha de la información que se requiere en dicho cuestionario será utilizada en el informe y la evaluación CNA.

Formularios de muestreo

Deberían obtenerse muestras de cualquier formulario utilizado. Estas muestras pueden incluir:

a) **El formulario utilizado para recoger información previa a la entrada en puerto.** Constituye una práctica habitual de las autoridades portuarias exigir cierta información de un buque que pide entrar en su puerto (normalmente a través del agente del buque). La información requerida tiene que ver con la identidad del buque y lo que éste desea hacer en el puerto para poder asignarle un amarradero adecuado y organizar los servicios portuarios pertinentes. El requisito de suministrar información por adelantado, de acuerdo con el Artículo 8.1 y en el Anexo A del Acuerdo sobre las MEP, debería integrarse de forma general en el sistema de solicitud de información previa ya existente. Es posible que resulte necesario enmendar el formulario utilizado a tal efecto, con el fin de integrar los requisitos del Acuerdo sobre las MEP.

b) **Una copia del formulario de informe de inspección portuaria.** En el caso de que exista, este formulario resulta de gran utilidad y también debería estar disponible en esta fase del proceso, puesto que permitiría ver qué elementos cubre el régimen de inspección actualmente en vigor y podría constituir un eje de reflexión para los debates del

[9] *Esta sección corresponde a la fase 3 de la Figura 2.*

cuerpo de inspectores (véase la Sección 2.2.7, que figura más adelante). Es probable que sea necesario enmendar el formulario de informe para integrar los requisitos del Artículo 14 y el Anexo C del Acuerdo sobre las MEP.

Copias de la legislación y la reglamentación

Deberían solicitarse copias de las leyes y los correspondientes reglamentos que guardan relación con la aplicación del Acuerdo sobre las MEP. En este punto podría incluirse la legislación pesquera y el derecho marítimo, incluyendo la legislación aplicable a la marina mercante, pero también otras obras legislativas que regulan áreas como las aduanas y que pueden ser igualmente relevantes para la evaluación de las necesidades de capacidad. Esta revisión ofrece una oportunidad para determinar hasta qué punto el Acuerdo sobre las MEP se ha incorporado a la legislación vigente del país y en qué medida debe enmendarse dicha legislación.

2.2.2 Planificación de las visitas a los puertos

El Apéndice 5 proporciona un esquema con pautas para planificar la visita de campo de un facilitador externo dentro del contexto de la evaluación de las necesidades de capacidad. Los funcionarios del país podrían ceñirse al mismo proceso general propuesto; sin embargo, éste también puede enfocarse de otra forma, por ejemplo asignando más tiempo al ejercicio u optando por una configuración distinta de las reuniones.

2.2.3 Identificación e implicación de las partes interesadas

Antes de dar comienzo al proceso de evaluación resulta esencial identificar y ganarse el apoyo y la participación de las principales partes interesadas. Para las autoridades pesqueras esto puede resultar menos obvio de lo que podría parecer, especialmente en relación con el Artículo 5[a] del Acuerdo sobre las MEP, que insta a las partes del Acuerdo a "integrar o coordinar las medidas del Estado rector del puerto relacionadas con la pesca con el sistema más amplio de controles del Estado rector del puerto". De no darse este apoyo, la evaluación carecerá de las opiniones, la legitimidad y el apoyo de todos los funcionarios gubernamentales relevantes y de otras partes integrantes del sistema. Una vez identificados los interesados clave, deberá llegarse a un acuerdo sobre los objetivos y el alcance de la evaluación, así como sobre el proceso a seguir.

El sistema más amplio de controles del Estado rector del puerto (que tiene que ver, entre otros, con cuestiones de derecho laboral, seguridad en el mar y contaminación) se halla bajo la autoridad de agencias gubernamentales distintas a las responsables de los asuntos de pesca, por lo que habrá que decidir la manera de coordinar las inspecciones. Las agencias implicadas normalmente incluyen:

- la administración pesquera
- el servicio de aduanas
- las autoridades de cuarentena
- los servicios de inmigración
- los servicios sanitarios
- las autoridades portuarias
- la autoridad marítima
- la policía portuaria

Por regla general, la cooperación entre estas agencias y el ministerio de pesca o el departamento responsable de las inspecciones portuarias es limitada o inexistente, aunque en ocasiones existe un contacto informal entre los individuos al servicio de estas agencias. A través del trabajo de campo se debería intentar identificar a los interesados y entender las líneas de comunicación y las operaciones existentes entre ellos.

Si la evaluación tiene que realizarse de forma intensiva, algo habitual cuando se recurre a un facilitador externo, será necesario llegar a un acuerdo sobre las reuniones que habrá que celebrar, quién participará en ellas (varias personas en un pequeño seminario o taller de trabajo, o individuos por separado) y quién se encargará de organizarlas.

Como parte del proceso de evaluación hará falta recopilar y revisar las leyes y reglamentos que rigen la entrada y la salida del puerto de los buques con pabellón extranjero que realizan actividades de pesca y actividades relacionadas con la pesca para determinar qué autoridades, procesos y procedimientos ya existen y qué nueva legislación o qué enmiendas a la legislación en vigor serían necesarias para integrar el Acuerdo sobre las MEP en el ordenamiento jurídico del país.

2.2.4 Recopilación de información

Resulta importante consultar a las distintas partes interesadas, puesto que probablemente todas tengan información relevante para la revisión (por ejemplo, los inspectores que realizan los controles del Estado rector del puerto o los inspectores de pesca pueden proporcionar su visión acerca de la idoneidad de las leyes y reglamentos existentes de cara a la realización de su trabajo, mientras que los expertos jurídicos pueden tener opiniones sobre la idoneidad de las pruebas recogidas por los inspectores).

La información puede recopilarse mediante entrevistas, debates en grupo, cuestionarios y el análisis de otros informes o documentos. Para mejorar la recogida de información será de gran ayuda revisar regularmente los siguientes cuestionarios y listas de verificación. Si se rellenan los cuestionarios de manera conjunta entre las partes interesadas, gran parte de la información requerida para llevar a cabo una evaluación de las necesidades de capacidad podrá obtenerse de:

1. La lista de verificación de capacidad (Apéndice 2).
2. El cuestionario inicial (Apéndice 3).
3. El cuestionario para los inspectores de pesca (Apéndice 4).

La información puede analizarse empleando varios métodos. Un análisis de las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades (DAFO) (véase el Apéndice 7) realizado en consulta con un pequeño grupo de interesados podría ayudar a estructurar la información recopilada, pues permitiría analizar de una manera lógica y sistemática las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades del sistema de medidas del Estado rector del puerto.

Analizar las funciones y responsabilidades de las partes interesadas también podría proporcionar una forma sistemática de entender y documentar el funcionamiento actual del sistema.

Durante la fase de recopilación de información sería importante hacer hincapié en la confidencialidad, puesto que existirá una reticencia natural por parte de muchos a poner en evidencia las propias debilidades. Asimismo, es importante verificar la información recogida, especialmente la obtenida a través de las entrevistas o los debates en grupo, para cerciorarse de que ésta ha sido registrada con exactitud.

Los resultados de la revisión deberían compartirse con las partes interesadas, particularmente con las que han proporcionado la información. Esto también contribuiría a fomentar la confianza en el ejercicio.

2.2.5 Seminario de inicio

Se propone un seminario o taller bien preparado y dirigido como paso inicial para las partes interesadas de las distintas agencias que se encargan de las visitas a los puertos y para otras unidades del sistema SCV. El seminario perseguiría un triple objetivo:

1. Explicar en qué consiste el Acuerdo sobre las MEP, cómo podría ayudar a detener la pesca INDNR, así como por qué y de qué forma implica a las diferentes agencias nacionales que comparten la responsabilidad de aplicar de forma efectiva el Acuerdo. Algunas preguntas clave a las que debería darse respuesta son:
   a. ¿Por qué debería existir para la pesca un sistema de medidas del Estado rector del puerto?
   b. ¿Qué puede conseguir dicho sistema?
   c. ¿Qué elementos son fundamentales para poder aplicar eficazmente las medidas del Estado rector del puerto en su país?
2. Una vez que se ha obtenido un buen nivel de comprensión acerca del Acuerdo sobre las MEP, los interesados deberían tener la oportunidad de identificar cómo les gustaría que funcionase en el futuro el sistema de medidas del Estado rector del puerto. Esto permitiría dar un enfoque positivo al tema (en lugar de centrarse en los defectos) con el que las partes se sentirían identificadas. Les implicaría en la identificación de las modalidades prácticas y la capacidad de recursos humanos necesaria para la aplicación efectiva del Acuerdo sobre las MEP en su puerto (o puertos) y en su país. Este ejercicio es importante para traducir las exigencias de capacidad del Acuerdo sobre las MEP a los niveles de capacidad realmente necesarios sobre el terreno en el puerto y el país en cuestión.
3. El seminario, que reuniría a las agencias que se ocupan de los buques que entran en los puertos, permitiría que los miembros del personal de las agencias se conocieran y pudieran identificar los ámbitos en los que se requiere

cooperación. Los miembros clave del personal de estas agencias a menudo no se conocen entre sí, pero sin duda se beneficiarían del desarrollo de este tipo de trabajo en red que facilitaría la cooperación con vistas a aplicar las medidas del Estado rector del puerto.

4. Por su propia naturaleza, el seminario de inicio iniciaría el proceso de comparación entre las necesidades de capacidad del país (que es el resultado de visualizar cómo podría aplicarse en el país el Acuerdo sobre las MEP) y el nivel de capacidad existente. La diferencia entre los dos corresponde a los vacíos de capacidad o las necesidades de desarrollo de capacidades.

2.2.6 Reuniones individuales con las agencias y otros elementos del sistema SVC

Después del seminario de inicio deberán organizarse reuniones individuales con las agencias relacionadas con actividades en los puertos, así como con otras instancias implicadas en el proceso SCV en general, para recopilar información adicional con el fin de:

- **Avanzar en el proceso** detallando los **procedimientos aplicados y las vías de comunicación** utilizadas cuando un buque de pabellón extranjero solicita la entrada en puerto.
- Delinear el **funcionamiento del sistema SCV**, en el que deberán integrarse las inspecciones portuarias y el uso de las medidas del Estado rector del puerto (Artículo 5 [b]) y con el que deberán existir canales directos de comunicación e intercambio de información.
- Evaluar **la mejor forma de coordinar o integrar las inspecciones relativas a las medidas del Estado rector del puerto** en el sistema más amplio de controles del Estado rector del puerto.

Es importante delinear con claridad los procesos y las vías de comunicación ya existentes para poder entender qué existe actualmente, cómo funciona y cuándo se toman las decisiones.

La realidad actual debe constituir el punto de partida para el desarrollo futuro, y resulta por ello importante evaluar esta realidad con la máxima precisión posible. El paso siguiente tras la finalización del ejercicio de evaluación de las necesidades de capacidad es la elaboración de un plan de desarrollo de capacidades (PDC). Este plan, basado en la evaluación, utilizaría como base, reformaría o sustituiría el orden existente con el fin de desarrollar las instituciones necesarias para aplicar con éxito las medidas del Estado rector del puerto.

2.2.7 Reuniones con los inspectores

Los inspectores portuarios son una parte esencial del proceso, y es de vital importancia reunirse con un grupo de ellos. Debería pedirse a los inspectores que faciliten el formulario, si existe alguno, utilizado durante la inspección, así como el formulario utilizado para informar sobre los resultados de la misma.

Una opción sería empezar la reunión pidiendo a cada participante que rellene el cuestionario para los inspectores de pesca (Apéndice 4); a continuación debería realizarse una sesión para poner en común y debatir las respuestas. Iniciar la reunión con el cuestionario permite tener una mejor visión de las opiniones de los inspectores antes de que éstos tengan la oportunidad de consultarse entre ellos. Este hecho puede facilitar el debate sobre cuestiones que, de lo contrario, posiblemente no se plantearían.

Se podría utilizar el Anexo C del Acuerdo sobre las MEP y las directrices de Anexo C incluidas en el Apéndice 6 para evaluar el grado de familiaridad con los códigos y las convenciones internacionales. Esta información es esencial para desarrollar unos informes de inspección que sean concisos y puedan ser entendidos internacionalmente.

Se recomienda que los inspectores observen conjuntamente la inspección de un buque. Ello permitirá disipar cualquier concepción errónea que pueda surgir del debate. Aunque los inspectores puedan haber asistido a un curso de formación y capacitación, a menudo puede resultarles beneficiosa la asistencia y el asesoramiento de otro inspector más experimentado. La formación sobre el terreno puede ayudar a ampliar la capacidad de algunos inspectores.

[10] FAO, 2009: Guidelines for Completing Annexes A and C (*Directrices para completar los Anexos A y C*), encontradas (en inglés) en ftp://ftp.fao.org/FI/DOCUMENT/tc-psm/2009/GuidelinesAnnexesA_C.pdf.

Durante la observación de una inspección y durante el debate con otros inspectores debería tomarse buena nota del Anexo B del Acuerdo sobre las MEP relativo a los procedimientos de inspección del Estado rector del puerto.

2.3 Identificación de los vacíos de capacidad y establecimiento de prioridades - Necesidades de desarrollo de capacidades[11]

El proceso debe centrarse a continuación en identificar los vacíos de capacidad y, por ende, las necesidades de desarrollo de capacidades.

En este contexto, la precisión y la exhaustividad constituyen elementos clave. Esto implica una evaluación honesta de la brecha existente entre la capacidad actual, en términos de recursos humanos y capacidad institucional, y la necesaria para aplicar de forma eficaz el Acuerdo sobre las MEP. Puede que un proceso dirigido que utilice una técnica de tipo "card storming" ("tormenta de tarjetas")[12] sea la forma más eficaz de alcanzar un consenso entre los interesados y tener más probabilidades de identificar los vacíos en todas las partes del sistema. Las preguntas formuladas a los participantes podrían incluir:

- ¿Cuál es el nivel mínimo de capacidad necesario para aplicar eficazmente el Acuerdo sobre las MEP?
- ¿Cuál es el nivel máximo de capacidad adicional que podría ser utilizado de forma eficaz?
- ¿Cuáles son las necesidades de capacidad más críticas? (establecer prioridades, dado que pueden existir muchas necesidades y es importante llegar cuanto antes a un consenso sobre las prioridades).

El objetivo principal es cumplimentar y debatir el nivel de capacidad en la lista de verificación y asegurarse de que las partes interesadas consideran válidos y correctos los comentarios formulados. A partir de este ejercicio podrá llevarse a cabo una priorización de las necesidades de desarrollo de capacidades.

2.3.1 Reunión con presentación de informes

participaron en el seminario de inicio para presentar las conclusiones de la evaluación de las necesidades de capacidad. Esto permite que los participantes que son cercanos o forman parte de las instituciones implicadas puedan hacer comentarios sobre las conclusiones. Como resultado de este seminario se podrán matizar o precisar las conclusiones. Para generar y orientar este debate puede utilizarse la lista de verificación cumplimentada.

2.3.2 Finalización y difusión del informe de evaluación de las necesidades de capacidad

El borrador del informe de evaluación de necesidades, redactado por el facilitador designado para realizar la evaluación o por otra persona designada desde un principio, debería difundirse entre las partes interesadas clave para que éstas puedan realizar eventuales comentarios finales antes del cierre del informe.

La estructura del informe de evaluación de las necesidades de capacidad puede variar de un puerto a otro, aunque las directrices que figuran en la Tabla 2 pueden ayudar para la compilación del mismo.

[11] *Esta sección corresponde a la fase 4 de la Figura 2.*

[12] *Una modalidad de tormenta (o lluvia) de ideas en la que los participantes anotan cada idea, lo cual permite debatir, clasificar y agrupar cada una de las ideas. Constituye una técnica muy útil para compartir ideas y estimular el debate.*

TABLA 2 | Perfil y estructura del informe de evaluación de las necesidades de capacidad (CNA)	
Sección	**Comentario y procedencia de la información**
Introducción y antecedentes	Contiene información sobre cuándo, dónde y quién preparó la evaluación de necesidades y otra información introductoria sobre el país, el puerto y los antecedentes de la CNA.
Marco nacional	Sobre la base de la información recogida en el cuestionario inicial, complementado con información obtenida a partir de las entrevistas y los talleres: a. Un organigrama, o lista de interesados, sus funciones en relación con las MEP y las vías de comunicación. b. Panorámica general de los buques extranjeros que utilizan el puerto. c. Consideraciones regionales: OROP, requisitos de información y notificación, sistemas de información para el intercambio de información e inteligencia en relación con el SCV o las MEP. d. Problemas relacionados con la pesca INDNR. e. Otra información nacional relevante.
Sistemas actualmente en vigor relacionados con las MEP:	Sobre la base de la información recogida en el **cuestionario para inspectores**, el seminario, las entrevistas y la observación de una inspección portuaria: a. **Panorámica general de las MEP actuales** y delineación de los procedimientos y las vías de comunicación actualmente utilizados cuando un buque con pabellón extranjero desea entrar en puerto; posibles opciones para evaluar la mejor forma de coordinar o integrar las inspecciones de las MEP en el sistema más amplio de controles del Estado rector del puerto. b. **Panorámica general del sistema SCV** en el que las inspecciones del Estado rector del puerto y las MEP deberán integrarse y con el que deberían existir canales directos de comunicación e intercambio de información. c. **Panorámica general de los sistemas de información relevantes** actualmente en funcionamiento para apoyar o establecer vínculos con las MEP o el sistema SCV. d. **Panorámica general de la legislación y la reglamentación,** y hasta qué punto están en sintonía con los requisitos de las MEP.
Análisis de las necesidades de capacidad	Sobre la base de la lista de verificación de capacidad cumplimentada, tal y como se ha discutido en las entrevistas y los seminarios de trabajo y tras los intensos debates de la sesión de puesta en común y comentarios: a. Análisis y comentario sobre el nivel de capacidad actual y vacíos existentes en términos de recursos humanos. b. Análisis y comentario sobre el nivel de capacidad actual y vacíos existentes en términos de capacidad institucional.
Resumen priorizado de necesidades de capacidad	Sobre la base de la clasificación por orden de prioridad de la lista de verificación "debatida" y la sesión final de puesta en común y comentarios con las partes interesadas: a. Relación por orden de prioridad de las necesidades de capacidad en términos de recursos humanos y capacidad institucional para aplicar el Acuerdo sobre las MEP.
Apéndices	Sobre la base de todo el material recopilado: a. Formularios actualmente en uso en la aplicación de las MEP y las actividades asociadas. b. Formularios cumplimentados. c. Personas a las que se ha consultado en el proceso. d. Informes o actas de los seminarios de trabajo, si resultan relevantes. e. Legislación y reglamentación nacionales, según convenga.

Puerto de la bahía de Walvis Bay, Namibia

Apéndices

Apéndice 1 - Análisis de los artículos del Acuerdo sobre las MEP

El siguiente cuadro presenta un desglose de todos los artículos del Acuerdo sobre las MEP que plantean un requisito de capacidad. A la hora de llevar a cabo una evaluación de las necesidades de capacidad en un país o región será necesario cotejar con este cuadro cualquier requisito específico o más detallado relativo a una región o país en particular. Si es posible, esto puede hacerse antes de realizar el análisis de las necesidades de capacidad, pero será importante volver al cuadro para realizar verificaciones en etapas más avanzadas de la evaluación.

Apéndice 1 – Análisis de los artículos del Acuerdo sobre las MEP

Artículo	Contenido relevante de los artículos (en cursiva cuando se parafrasea)	Requisito del Acuerdo sobre las MEP	Requisito de capacidad
Artículo 1 *Términos utilizados*	(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. (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 transbordo 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; (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 la misma.	La legislación nacional deberá aplicarse a los "buques" (Artículo 1 [j]), dedicados a la pesca (Artículo 1 [c]) y a "actividades relacionadas con la pesca" (Artículo 1 [d]).	Capacidad jurídica para evaluar la legislación actual y enmendarla en caso necesario para que se aplique a los buques que se dedican tanto a la pesca como a actividades relacionadas con la pesca.
Artículo 3 *Aplicación*	1. 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: (a) 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 incurren en actividades de pesca INDNR ni otras actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR; (b) 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. 2. 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 las mismas 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. 3. 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 articulo 1(e) del presente Acuerdo, así como a las actividades relacionadas de apoyo a esta pesca.	La legislación relevante deberá aplicarse a los buques de pabellón extranjero dedicados a la pesca o actividades relacionadas con la pesca con las excepciones citadas en el Artículo 3.1 [a] y [b] e integrar, si así se decide, el Artículo 3.2.	Capacidad jurídica para evaluar la legislación vigente y adaptarla para incluir la aplicación del Acuerdo sobre las MEP a los buques de pabellón extranjero, con arreglo a lo dispuesto en el Artículo 1, y contemplar las excepciones citadas en el Artículo 3, si procede.

Apéndice 1 – Análisis de los artículos del Acuerdo sobre las MEP			
Artículo	**Contenido relevante de los artículos (en cursiva cuando se parafrasea)**	**Requisito del Acuerdo sobre las MEP**	**Requisito de capacidad**
Artículo 5 *Integración y coordinación a nivel nacional*	En la mayor medida posible, cada Parte: a) integrará o coordinará las medidas del Estado rector del puerto relacionadas con la pesca con el sistema más amplio de controles del Estado rector del puerto; b) integrará las medidas del Estado rector del puerto con otras medidas destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR así como las actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR teniendo en cuenta, según proceda, el Plan de acción internacional de la FAO para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, de 2001; 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.	a) Se consultará e informará a las partes interesadas acerca del Acuerdo sobre las MEP. b) La legislación nacional deberá fomentar y respaldar la aplicación del Acuerdo sobre las MEP. c) Existirá un documento de políticas relevantes para integrar y explicar las MEP (por ejemplo el PAN-INDNR) en el contexto del sistema SCV de la pesca. d) Existirá un sistema operativo en funcionamiento para facilitar el intercambio de información y la coordinación con las agencias externas nacionales y los socios relevantes. e) El Estado cooperará para establecer un sistema de coordinación de las actividades relacionadas con la aplicación de las MEP	a) Capacidad jurídico-política para integrar las MEP en: i. la legislación y la reglamentación relativas al sistema general de controles del Estado rector del puerto. ii. otras medidas para prevenir la pesca INDNR b) Mecanismos consultivos o de intercambio de información con actores relevantes y otras agencias nacionales. i. Un sistema eficaz de comunicación entre las autoridades portuarias, aduaneras y pesqueras para identificar e intercambiar información acerca del Acuerdo sobre las MEP. ii. Sistema establecido y en funcionamiento para coordinar las actividades con otros organismos nacionales que participan en la aplicación de las MEP.

Apéndice 1 – Análisis de los Artículos del Acuerdo sobre las MEP			
Artículo	**Contenido relevante de los artículos (en cursiva cuando se parafrasea)**	**Requisito del Acuerdo sobre las MEP**	**Requisito de capacidad**
Artículo 6 *Cooperación e intercambio de información*	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, incluyendo las medidas adoptadas por estas organizaciones regionales de ordenación pesquera en relación con el objetivo del presente Acuerdo. 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 pertinentes. 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.	a) El Estado participará en las organizaciones internacionales, la FAO, las OROP y otros organismos pesqueros relevantes. b) Habrá normativa nacional en vigor que permita el intercambio de información a escala internacional, regional y bilateral sobre buques y sobre cumplimiento pesquero. c) Existirá un sistema en funcionamiento para el intercambio de información entre las Partes y organizaciones relevantes a nivel regional e internacional. d) Existirá un sistema en funcionamiento para evaluar y aplicar medidas de gestión extranjeras de relevancia para el Estado (por ejemplo, en apoyo a los Estados limítrofes, las OROP y los órganos pesqueros regionales).	a) Comprensión por parte de los funcionarios de alto rango responsables de la pesca y los funcionarios de control del Estado rector del puerto de las implicaciones del Acuerdo sobre las MEP y otras medidas para combatir la pesca INDNR con el fin de posibilitar su participación informada y activa en los órganos de la FAO, otras organizaciones internacionales y las OROP, así como su cooperación con los mismos. b) Conocimiento por parte de los inspectores de pesca y los funcionarios de control del Estado rector del puerto sobre las medidas adoptadas por otros Estados y organizaciones internacionales importantes a quienes podrían prestar apoyo. c) Sistema de intercambio de información coherente con los compromisos sobre información adquiridos a escala internacional y regional. d) Las autoridades disponen de la autoridad necesaria e instrucciones claras para aplicar medidas de gestión adecuadas, en consonancia con el derecho internacional y nacional, contra los buques que infrinjan las reglas y en respuesta a solicitudes de los países vecinos y las OROP.
Artículo 7 *Designación de puertos*	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. 2. **En la mayor medida posible**, cada Parte velará por que cada uno de los puertos designados y puestos en conocimiento público de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo cuenten con capacidad suficiente para realizar inspecciones en virtud del presente Acuerdo.	a) Se designarán puerto(s) apto(s) para recibir buques extranjeros. b) Se pondrá a disposición la información sobre los puertos designados (por ejemplo, se indicará en la documentación de la licencia, en la página web del gobierno o se anunciará a través de otros medios de comunicación). c) Habrá inspectores de pesca disponibles en los puertos designados para llevar a cabo las inspecciones.	a) Un medio para dar a conocer los puertos designados. b) Un número suficiente de inspectores adecuadamente formados disponibles en los puertos designados para llevar a cabo las inspecciones.

Apéndice 1 – Análisis de los Artículos del Acuerdo sobre las MEP			
Artículo	**Contenido relevante de los artículos (en cursiva cuando se parafrasea)**	**Requisito del Acuerdo sobre las MEP**	**Requisito de capacidad**
Artículo 8 *Solicitud previa de entrada al puerto*	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. 2. Cada Parte exigirá que la información mencionada 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.	a) Existirá legislación nacional en vigor para permitir la recopilación de la información necesaria antes de la entrada a puerto. b) Existirá un sistema en funcionamiento para la recopilación, la evaluación, el almacenamiento y la distribución de la información proporcionada por adelantado.	a) Legislación nacional en vigor que haga posible la recopilación de la información necesaria antes de la entrada a puerto. a) Sistema en vigor para la recopilación, la evaluación, el almacenamiento y la distribución de la información proporcionada por adelantado por los buques pesqueros o sus representantes.
Artículo 9 *Autorización o denegación de entrada al puerto*	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. 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. 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 pertinentes. 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 la misma, 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. 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. 6. Cuando un buque contemplado en el párrafo 3 o 4 del presente artículo esté en puerto por cualquier motivo, la Parte denegará a dicho buque la utilización de sus puertos a efectos de desembarque, transbordo, 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 se aplicarán en esos casos, *mutatis mutandis*. La denegación de utilización de los puertos a esos fines deberá ser conforme con el Derecho internacional.	a) La legislación establecerá la autoridad responsable de la toma de decisiones y el procedimiento para permitir o denegar la entrada en puerto. b) Deberán comunicarse las decisiones al Estado del pabellón del buque, el/los Estado(s) ribereño(s) relevante(s), a las OROP y a otras organizaciones internacionales. c) Se deberá contar con acceso a las listas de buques implicados en actividades de pesca INDNR y con conocimientos prácticos sobre dichas listas.	a) Autoridad responsable de la toma de decisiones y procedimiento para permitir o denegar la entrada en puerto establecidos en la legislación. a) Sistema adecuado de comunicación para informar de las medidas adoptadas al Estado del pabellón del buque, Estado(s) ribereño(s) relevante(s), las OROP y otras organizaciones internacionales. a) Acceso a las listas de buques implicados en actividades de pesca INDNR y conocimientos prácticos sobre dichas listas.

Apéndice 1 – Análisis de los Artículos del Acuerdo sobre las MEP			
Artículo	**Contenido relevante de los artículos (en cursiva cuando se parafrasea)**	**Requisito del Acuerdo sobre las MEP**	**Requisito de capacidad**
Artículo 11 *Uso de los puertos*	1. Cuando un buque haya entrado en uno de sus puertos, la Parte denegará a dicho buque, en virtud de sus leyes e reglamentos y de manera consistente con el Derecho internacional, incluido el presente Acuerdo, el uso del puerto para el desembarque, transbordo, 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 (*...Si el buque no satisface los requisitos descritos en los subapartados desde (a) hasta (e) relativos a: las correspondientes autorizaciones del Estado del pabellón y los Estados ribereños para pescar, la falta de confirmación por parte del Estado del pabellón de que la pesca se ha realizado conforme a los requisitos de las OROP o la existencia de motivos razonables para sospechar actividades de pesca INDNR*). 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. 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. 4. Una Parte sólo 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. 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.	a) Existirán los mecanismos jurídicos para denegar a un buque que haya realizado pesca INDNR el uso del puerto para el desembarque, transbordo, empaquetado o procesamiento del pescado, etc... b) El Estado rector del puerto deberá denegar el uso del puerto si no existe una autorización válida para pescar emitida por el Estado del pabellón o el Estado ribereño pertinente, si la pesca no se ha realizado de conformidad con los requisitos de las OROP o si existen motivos razonables para sospechar que se ha incurrido en actividades de pesca INDNR. c) El Estado rector del puerto deberá notificar a los Estados pertinentes y a las Partes las medidas que haya tomado. d) Si el Estado rector del puerto revoca la denegación de uso de su puerto, deberá informar de la decisión a los Estados y las organizaciones relevantes.	a) Legislación en vigor para denegar la entrada de buques con pabellón extranjeros que hayan incurrido en actividades de pesca INDNR en zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional; dicha actividad estará cubierta por la legislación nacional. a) Procedimientos de toma de decisiones en vigor para denegar a un buque que haya realizado pesca INDNR el uso del puerto para el desembarque, transbordo, empaquetado o procesamiento del pescado, etc... a) Procedimientos y un sistema de comunicación adecuado en vigor para que el Estado rector del puerto pueda informar de forma rápida y completa a los Estados y partes pertinentes sobre sus acciones.

Apéndice 1 – Análisis de los Artículos del Acuerdo sobre las MEP			
Artículo	**Contenido relevante de los artículos (en cursiva cuando se parafrasea)**	**Requisito del Acuerdo sobre las MEP**	**Requisito de capacidad**
Artículo 12 *Niveles y prioridades para la inspección*	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. 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. 3. Al determinar qué buques se van a inspeccionar, una Parte dará prioridad a: a) los buques a los que se haya denegado la entrada o el uso de un puerto de conformidad con el presente Acuerdo; b) las solicitudes de inspección de determinados buques emitidas por otras Partes, Estados u organizaciones regionales de ordenación pesquera pertinentes, en particular cuando dichas solicitudes se basen en evidencias 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; 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.	a) Cada Parte deberá satisfacer el nivel mínimo anual acordado de inspecciones a buques en puerto a través de las OROP, la FAO u otra vía. b) Las Partes deberán tener un plan de inspección que dé prioridad a los requisitos del párrafo 3 [a], [b], y [c] y deberán contar con un método justo y racional de selección de otros buques para inspección para, por lo menos, alcanzar el nivel mínimo requerido de inspecciones.	a) Número suficiente de inspectores adecuadamente formados disponibles para alcanzar el nivel mínimo anual de inspecciones. b) Capacidad para diseñar y aplicar un plan de inspecciones que dé prioridad a los buques descritos en el párrafo [a], [b], y [c] del Acuerdo sobre las MEP y luego seleccione otros buques por muestreo aleatorio para, por lo menos, alcanzar el nivel mínimo requerido de inspecciones. c) Un buen sistema de comunicación para satisfacer el Artículo 12.2 y 12.3
Artículo 13 *Realización de las inspecciones*	1. Cada Parte velará por que sus inspectores desempeñen las funciones establecidas en el Anexo B como norma mínima. 2. Al realizar las inspecciones en sus puertos, cada Parte: 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; b) velará por que, antes de una inspección, se exija a los inspectores que presenten al capitán o patrón del buque un documento apropiado que les identifique como tales; 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; d) exigirá al capitán o patrón del buque que 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; e) en caso de que existan acuerdos pertinentes con el Estado del pabellón del buque, invitará a dicho Estado a participar en la inspección; f) harán 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; g) hará todo lo posible para facilitar la comunicación con el capitán o patrón o los tripulantes de más categoría del buque, incluyendo para que el inspector vaya acompañado, siempre que sea posible y necesario, por un intérprete; 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 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.	a) El Estado deberá tener un cuerpo debidamente formado y profesional de inspectores para realizar inspecciones completas, exhaustivas y eficientes de conformidad con los procedimientos descritos en el artículo 11 y el Anexo B.* b) Los inspectores deberán estar formados y capacitados de acuerdo con el artículo 17 y el Anexo E, como mínimo.	a) Un cuerpo de inspectores profesional y organizado; los inspectores deberán poder identificarse, estar autorizados y actuar de conformidad con un Código de conducta acordado que esté en conformidad, entre otros, con el artículo 13.2 [h]. b) Inspectores adecuadamente capacitados para llevar a cabo inspecciones de conformidad con las disposiciones del Artículo 13 y los procedimientos establecidos en el Anexo B; el programa de formación deberá incluir las áreas identificadas en el Anexo E. c) Planes operativos para la comunicación con los Estados del pabellón. d) Medios de comunicación adecuados.
Artículo 14 *Resultado de las inspecciones*	Cada Parte **exigirá que se incluya, como mínimo**, en el informe por escrito de los resultados de cada inspección la información requerida en el Anexo C.	Los informes de inspección deberán cumplir un estándar mínimo que figura en el Anexo C**	Formularios de inspección diseñados, como mínimo, de acuerdo con el Anexo C **

Apéndice 1 – Análisis de los Artículos del Acuerdo sobre las MEP			
Artículo	**Contenido relevante de los artículos (en cursiva cuando se parafrasea)**	**Requisito del Acuerdo sobre las MEP**	**Requisito de capacidad**
Artículo 15 *Transmisión 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 sus jurisdicción nacional; y ii) los Estados de la nacionalidad del capitán o patrón del buque; b) las organizaciones regionales de ordenación pesquera que corresponda; c) la FAO y las otras organizaciones internacionales que corresponda.	Las Partes deberán transmitir los resultados de las inspecciones al Estado del pabellón del buque inspeccionado, así como a otros Estados (p. ej., el Estado en cuyas aguas se han infringido las leyes, el Estado de la nacionalidad del capitán o patrón), las OROP, la FAO y otras organizaciones relevantes, según proceda.	a) Inspectores de alto rango capacitados para decidir a quiénes deberán transmitirse los informes de inspección (requiere conocimientos sobre los derechos y la autoridad legal de las distintas partes en relación con el lugar donde se haya producido la actividad de pesca INDNR, el pabellón del buque y la nacionalidad del patrón). b) Sistema rápido y eficaz de comunicación con los Estados y organizaciones relevantes.
Artículo 16 *Intercambio electrónico de información*	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. 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, conjuntamente con otras iniciativas multilaterales e intergubernamentales pertinentes y para facilitar el intercambio de información con las bases de datos existentes pertinentes al presente Acuerdo. 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. 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. 5. La FAO 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.	a) Las Partes deberán tener un mecanismo de comunicación que permita el intercambio electrónico directo de información y la participación en un sistema de intercambio de información internacional. b) Las Partes deberán utilizar sistemas y códigos internacionales de referencia comunes, de conformidad con el Anexo D. c) Las Partes deberán designar una autoridad para que actúe como punto de contacto para el intercambio de información y notificar al depositario sobre ello.	a) Establecer un mecanismo de comunicación fiable que permita el intercambio electrónico directo de información y la participación en los mecanismos internacionales de intercambio de información. b) Uso sistemático de los códigos y las convenciones internacionales. c) Formar a los inspectores en el uso de los sistemas de codificación internacionales mencionados en el Anexo D. d) Designar un punto de contacto para los informes de inspección.
Artículo 17 *Capacitación de los inspectores*	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.	El estado deberá prestar atención a la formación adecuada de sus inspectores para alcanzar, por lo menos, el nivel descrito en el Anexo E.	Formación nacional / regional de los inspectores portuarios, por lo menos, al nivel descrito en el Anexo E.***

Apéndice 1 – Análisis de los Artículos del Acuerdo sobre las MEP			
Artículo	**Contenido relevante de los artículos (en cursiva cuando se parafrasea)**	**Requisito del Acuerdo sobre las MEP**	**Requisito de capacidad**
Artículo 18 *Medidas del Estado rector del puerto tras la inspección*	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: a) informará a la brevedad posible de 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; b) denegará el uso de su puerto al buque con fines de desembarque, transbordo, 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. 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. 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.	a) El Estado deberá contar con un sistema operativo para informar sobre las infracciones al Estado del pabellón, Estado(s) ribereño(s) relevante(s), las OROP y otras organizaciones internacionales, así como al Estado de la nacionalidad del capitán o patrón del buque. b) El Estado deberá contar con disposiciones legales en vigor para poder denegar a un buque el uso de su puerto con fines de desembarque, transbordo, empaquetado o procesamiento de pescado u otros servicios portuarios.	a) Un sistema operativo para notificar infracciones desarrollado para poder informar al Estado del pabellón, Estado(s) ribereño(s) pertinente(s), las OROP y otras organizaciones internacionales, así como al Estado de la nacionalidad del capitán o patrón del buque. b) Disposiciones legales en vigor que permitan al Estado denegar a un buque la utilización de su puerto con fines de desembarque, transbordo, empaquetado o procesamiento del pescado u otros servicios portuarios. c) Disposiciones legales y la capacidad práctica para tomar otras medidas compatibles con el Derecho internacional, incluidas las medidas que el Estado del pabellón del buque haya solicitado expresamente o haya consentido.
Artículo 19 *Información sobre los mecanismos de recurso en el Estado rector del puerto*	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 su 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. 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 u 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.	a) El Estado deberá contar con un sistema que permita mantener a disposición del público la información pertinente y, previa solicitud por escrito, proporcionar dicha información al propietario, operador, capitán, patrón o representante de un buque sobre: • los mecanismos de recurso disponibles con respecto a las medidas adoptadas en virtud del Acuerdo sobre las MEP. • los servicios públicos / instituciones judiciales disponibles para interponer el recurso. • la información disponible sobre un eventual derecho a solicitar indemnización en caso de daños y perjuicios sufridos como consecuencia de cualquier acto de la Parte del cual se alegue que es ilegal. b) El Estado deberá contar con un sistema para facilitar la notificación de los resultados de cualquier recurso al Estado del pabellón y al propietario, operador, capitán, patrón o representante, según proceda.	a) Un sistema que permita mantener a disposición del público la información pertinente y, previa solicitud por escrito, proporcionar dicha información al propietario, operador, capitán, patrón o representante de un buque sobre: • los mecanismos de recurso disponibles con respecto a las medidas que se adopten en virtud del Acuerdo sobre las MEP. • los servicios públicos / instituciones judiciales disponibles para interponer el recurso. • la información disponible sobre un eventual derecho a solicitar indemnización en caso de daños y perjuicios sufridos como consecuencia de cualquier acto de la Parte del cual se alegue que es ilegal. b) Un sistema desarrollado para facilitar la notificación de los resultados de cualquier recurso al Estado del pabellón, al propietario, operador, patrón o representante, según el caso.

Apéndice 1 – Análisis de los Artículos del Acuerdo sobre las MEP			
Artículo	**Contenido relevante de los artículos (en cursiva cuando se parafrasea)**	**Requisito del Acuerdo sobre las MEP**	**Requisito de capacidad**
Artículo 20 *Función de los Estados del pabellón*	1. Cada Parte 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, transborden, 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 evidencias 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 enarbolen 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.	a) En su calidad de Estado del pabellón, el Estado deberá tener un procedimiento establecido para informar a un Estado rector del puerto de que existen sospechas de actividad de pesca INDNR por parte de un buque autorizado a enarbolar su pabellón que está solicitando la entrada en un puerto de este último, y deberá solicitar en estos casos una inspección u otras medidas coercitivas. b) El Estado, conjuntamente con otros Estados, inclusive a través de las OROP y la FAO, debería desarrollar un procedimiento justo, transparente y no discriminatorio para identificar a los Estados que no estén actuando de conformidad o de manera compatible con el Acuerdo sobre las MEP. c) El Estado deberá contar con legislación en vigor para aplicar medidas coercitivas cuando reciba un informe de inspección del Estado rector del puerto en el que se indique que un buque autorizado a enarbolar su pabellón ha incurrido en actividades de pesca INDNR y existan evidencias suficientes disponibles. d) El Estado, en su calidad de Estado del pabellón, deberá contar con un sistema para informar a los Estados rectores del puerto y, según proceda, a otros Estados relevantes, las OROP y la FAO, sobre las acciones que haya adoptado como resultado de las MEP respecto de los buques autorizados a enarbolar su pabellón.	a) En su calidad de Estado del pabellón, procedimiento establecido para informar a un Estado rector del puerto de que existen sospechas de actividad de pesca INDNR por parte de un buque autorizado a enarbolar su pabellón, así como para solicitar al Estado rector del puerto que realice una inspección. b) Legislación en vigor para poder tomar medidas coercitivas cuando se reciba un informe de un Estado rector del puerto de que un buque ha incurrido en actividades de pesca INDNR, y existan evidencias suficientes disponibles. c) Como Estado del pabellón, sistema para informar a los otros Estados rectores de puerto y, según proceda, a otros Estados relevantes, las OROP y la FAO, de las acciones que ha tomado como resultado de las MEP en lo que respecta a los buques autorizados a enarbolar su pabellón. d) Capacidad para trabajar con otras Partes para identificar a los Estados que no actúan con arreglo al Acuerdo de las MEP. e) Sistema de comunicación para informar a otros Estados y organizaciones sobre las medidas adoptadas en virtud del Acuerdo (Artículo 20.5).

Apéndice 1 – Análisis de los Artículos del Acuerdo sobre las MEP			
Artículo	**Contenido relevante de los artículos (en cursiva cuando se parafrasea)**	**Requisito del Acuerdo sobre las MEP**	**Requisito de capacidad**
Artículo 21 *Necesidades de los Estados en desarrollo*	1. Las Partes (...) prestarán asistencia a las Partes que sean Estados en desarrollo con la finalidad de, entre otros: 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; 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. 2. Las Partes tendrán debidamente en cuenta las necesidades especiales de las Partes que sean Estados rectores del puerto en desarrollo, en particular las de las menos adelantadas de entre ellas y de los pequeños Estados insulares en desarrollo, para evitar la transferencia, directa o indirecta, hacia ellas de una carga desproporcionada que resulte de la aplicación. En los casos en que se demuestre que hubo transferencia de una carga desproporcionada, las Partes cooperarán para facilitar la ejecución por las Partes afectadas que sean Estados en desarrollo de obligaciones específicas en el marco del presente Acuerdo. 3. 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: 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.	El Estado deberá tener la capacidad de evaluar sus necesidades.	Capacidad del Estado para llevar a cabo una evaluación de necesidades, o acceso a dicha capacidad.
Artículo 24 *Monitoreo, examen y evaluación*	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 debería tener un sistema de presentación de informes en vigor para el Acuerdo sobre las MEP.	Sistema de presentación de informes en vigor en el Estado para el Acuerdo sobre las MEP.

* Anexo B: Procedimientos de inspección del Estado rector del puerto
** Anexo C: Informe de los resultados de la inspección
*** Anexo E: Directrices para la capacitación de los inspectores

Apéndice 2 - Lista de verificación de capacidad

Apéndice 2 - Lista de verificación de capacidad					
Nivel de capacidades actual: 1. No existe, 2. Parcialmente en vigor, 3. Mayoritariamente en vigor, 4. Totalmente en vigor	Nivel de Capacidad 1	2	3	4	Comentarios
Capacitación de Recursos Humanos					
El personal de alto rango encargado de asuntos de pesca, el personal de gestión portuaria y los redactores jurídicos deberían:					
a) Entender las disposiciones establecidas en los instrumentos internacionales de pesca relacionados con los Estados del pabellón, ribereños y rectores del puerto, en particular la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR, 1982), El Acuerdo de Naciones Unidas sobre las Poblaciones de Peces (Acuerdo de Nueva York, 1995), el Acuerdo de Cumplimiento de la FAO (1993) y el Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO (1995), además del Acuerdo sobre las MEP (2009). Asimismo, deberían estar familiarizados con los requisitos de cualquier OROP de la que sean Parte y con los compromisos nacionales (por ejemplo, el Plan de acción nacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada [PAN-INDNR]). Esto es necesario para desarrollar políticas adecuadas y para poder recomendar medidas que las autoridades legales deberían incorporar a la legislación y la reglamentación nacionales.	☐	☐	☐	☐	
b) Entender el sistema más amplio de controles del Estado rector del puerto aplicados a los buques de la marina mercante y otras medidas destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR, así como las actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR con las que deben integrarse o coordinarse las medidas del Estado rector del puerto relacionadas con la pesca (Artículo 5).	☐	☐	☐	☐	
c) Entender las necesidades en términos de recursos humanos y capacidad institucional (incluyendo las autoridades legales, los procedimientos, la coordinación y los sistemas de información) para aplicar las medidas del Estado rector del puerto dentro de los términos del Acuerdo sobre las MEP o, según proceda, revisar y reformar las instituciones existentes para satisfacer los requisitos del Acuerdo sobre las MEP.	☐	☐	☐	☐	
Los inspectores de pesca deberían:					
a) Conocer a fondo las disposiciones pertinentes del Acuerdo sobre las MEP.	☐	☐	☐	☐	
b) Estar capacitados para llevar a cabo los procedimientos de inspección, tal y como están establecidos en el artículo 13 y el anexo B, y en consonancia con los procedimientos generales existentes de inspección de control del Estado rector del puerto.	☐	☐	☐	☐	
c) Ser capaces de diseñar un plan de muestreo para la inspección de buques y/o ser conscientes de la importancia de hacerlo. Este plan presupone que no todos los buques serán inspeccionados; dependerá del nivel de inspecciones que se considere apropiado de conformidad con el Artículo 12.	☐	☐	☐	☐	
d) Estar familiarizados con el uso de los sistemas internacionales de codificación mencionados en el Anexo D, apartado [d] y que son necesarios para los informes de inspección.	☐	☐	☐	☐	
e) Conocer las disposiciones de los instrumentos internacionales de pesca y los requisitos de las OROP pertinentes y del Acuerdo sobre las MEP para poder valorar y asesorar sobre quién debería recibir los informes de inspección en virtud del Artículo 15.	☐	☐	☐	☐	

Apéndice 2 - Lista de verificación de capacidades					
Nivel de capacidades actual: 1. No existe, 2. Parcialmente en vigor, 3. Mayoritariamente en vigor, 4. Totalmente en vigor	Nivel de Capacidad				Comentarios
	1	2	3	4	
f) Haber recibido una formación de conformidad con el Artículo 17 y que incluya, como mínimo, las áreas descritas en Anexo E:	☐	☐	☐	☐	
1) Ética;					
2) 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, tales como la redacción de informes y técnicas de interrogación.					
6) Análisis de la información contenida en libros de a bordo, documentación electrónica e historial de buques (nombre, armador y Estado del pabellón), y otros elementos necesarios para la validación de la información facilitada por el capitán del buque.					
7) Embarque 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, transbordos, elaboración y pescado permaneciente a bordo, incluyendo 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 pesqueras y técnicas para la inspección y la medición de las artes.					
11) Equipo y funcionamiento de VMS [SLB] y otros sistemas de rastreo electrónico.					
12) Medidas que deben tomarse después de una inspección.					
Otro personal SCV que desempeñe funciones administrativas y de seguimiento debería estar familiarizado con la tecnología utilizada para poder optimizar el uso de los sistemas técnicos disponibles y para comunicar la información adquirida a las personas adecuadas.	☐	☐	☐	☐	
Los jueces / abogados / fiscales deberían estar versados en los instrumentos internacionales de pesca (incluyendo el Acuerdo sobre las MEP), los requisitos de las OROP y la legislación y los procedimientos nacionales en materia de pesca.	☐	☐	☐	☐	
Capacidad Institucional					
Un servicio de inspección de las medidas del Estado rector del puerto bien organizado y con el personal suficiente, dotado de un número suficiente de inspectores adecuadamente preparados para llevar a cabo inspecciones exhaustivas en puertos designados y a un nivel coherente con las disposiciones del Acuerdo sobre las MEP.	☐	☐	☐	☐	
Un Sistema de Intercambio de Información					
• Recopilar, almacenar, analizar y distribuir la información proporcionada con carácter previo por los buques que soliciten la entrada en puerto (Artículo 8.1 y Anexo A) y compartir información con las partes interesadas clave y otras agencias nacionales.	☐	☐	☐	☐	
• De acuerdo con el artículo 16 y el anexo D, establecer un sistema informatizado que permita el intercambio electrónico directo de información y utilice el sistema de codificación internacional, así como un sitio web para dar a conocer una lista de puertos designados y las medidas adoptadas.	☐	☐	☐	☐	
• Un sistema operativo para informar a los Estados del pabellón y, según proceda, a los Estados ribereños, las OROP y otras organizaciones internacionales sobre la denegación de entrada al puerto (Artículo 9); sobre la denegación de uso de sus puertos, si el buque ya ha entrado (Artículo 11.3); sobre la revocación de la denegación de uso del puerto (Artículo 11.5); sobre los resultados de la inspección (Artículo 15), informando también en este caso al Estado de la nacionalidad del capitán o patrón del buque (Artículo 15 [a) ii)]); sobre la existencia de 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 y para informarles de las medidas ulteriores adoptadas (Artículo 18); sobre el resultado de todo recurso (Artículo 19); y, en calidad de Estado del pabellón, informar a los Estados rectores del puerto y a otras partes sobre las medidas coercitivas adoptadas como resultado de las medidas del Estado rector del puerto (Artículo 20.5).	☐	☐	☐	☐	

Apéndice 2 - Lista de verificación de capacidades					
Nivel de capacidades actual: 1. No existe, 2. Parcialmente en vigor, 3. Mayoritariamente en vigor, 4. Totalmente en vigor	Nivel de Capacidad				Comentarios
	1	2	3	4	
• Proporcionar la información necesaria para que la FAO pueda monitorizar de forma regular y sistemática la aplicación del Acuerdo sobre las MEP (Artículo 24.1).	☐	☐	☐	☐	
• Un sistema coherente con los requisitos de información acordados a escala internacional y regional (Artículo 6).	☐	☐	☐	☐	
Autoridad legal estipulada, disposiciones organizativas establecidas, instrucciones claras emitidas para tomar las medidas de gestión adecuadas, de acuerdo con el Derecho internacional y nacional, contra los buques que infringen las normas. Debería haber:					
• Una legislación nacional aplicable a los "buques" (Artículo 1 [j]), que se dedican a la "pesca" (Artículo 1 [c]) y a "actividades relacionadas con la pesca" (Artículo 1 [d]).	☐	☐	☐	☐	
• Una disposición en la legislación que establezca que el Acuerdo se aplicará a todos los buques de pabellón extranjero (a excepción de los buques de pesca artesanal de Estados limítrofes y los buques portacontenedores descritos en el Artículo 3.1 [a] y [b]).	☐	☐	☐	☐	
• Una coordinación / integración a escala nacional con otros Estados rectores del puerto y otras actividades SCV (Artículo 5).	☐	☐	☐	☐	
• Una legislación que requiera que los buques soliciten autorización para entrar al puerto (Artículo 8) y proporcionen información antes de su llegada al puerto (Artículo 8). Los requisitos mínimos de información se establecen en el Anexo A y el formulario para la presentación de información se ha adaptado para incluir los requisitos mínimos.	☐	☐	☐	☐	
• un procedimiento legal para denegar la entrada al puerto por razones de pesca INDNR.	☐	☐	☐	☐	
• un procedimiento legal en vigor que permita denegar el uso del puerto a efectos de desembarque, transbordo, empaquetado y procesamiento de pescado así como otros servicios portuarios determinados, a aquellos buques que ya han entrado en puerto pero que hayan incurrido en actividades de INDNR o actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR.	☐	☐	☐	☐	
• la autoridad legal para compartir información con las partes interesadas identificadas en el Acuerdo sobre las MEP, incluyendo información confidencial (la confidencialidad de dicha información puede respetarse dentro del grupo más amplio de partes informadas).	☐	☐	☐	☐	
• una disposición legal que permita aplicar otras medidas compatibles con el Derecho internacional, incluyendo las medidas que el Estado del pabellón del buque haya solicitado expresamente o haya consentido.	☐	☐	☐	☐	
• como Parte interesada del Acuerdo sobre las MEP, legislación y procedimientos que permitan a un Estado del pabellón que es Parte del Acuerdo sobre las MEP adoptar medidas coercitivas cuando un Estado rector del puerto informa sobre una infracción por pesca INDNR y existen evidencias suficientes al respecto (Artículo 20.4).	☐	☐	☐	☐	
• el Estado rector del puerto debería contar con legislación que abarque la pesca INDNR y las actividades relacionadas con la pesca en apoyo a la pesca INDNR por parte de un buque de pabellón extranjero en áreas situadas fuera de la jurisdicción nacional. (Aquí se incluiría legislación que prohíba la posesión, la venta o la transferencia de fauna y flora salvajes obtenidas ilegalmente, así como legislación probatoria).	☐	☐	☐	☐	
Acceso a la tecnología y el equipo de seguimiento adecuados (Artículo 21.4 [c]).	☐	☐	☐	☐	

Apéndice 3 - Cuestionario Inicial

Apéndice 3 - Cuestionario Inicial	
Información básica para la evaluación de las necesidades de capacidad con vistas a aplicar el Acuerdo sobre las MEP	
País:	Nombre del informante:
Papel/cargo del informante:	Número de teléfono:
Dirección de correo electrónico:	
1. ¿Qué entidad (agencia/unidad/división/autoridad) es la principal responsable de aplicar las medidas del Estado rector del puerto a los buques de pesca en su país?	
2. Enumere otros departamentos/agencias/autoridades gubernamentales que participan en la regulación del movimiento y la inspección de buques extranjeros de todo tipo en su puerto.	
3. ¿Hay algún tipo de cooperación o coordinación entre los departamentos/agencias/autoridades y el departamento/agencia/autoridad de pesca? En caso afirmativo, ¿de qué forma de cooperación/coordinación se trata?	
4. (a) ¿Cuáles son los puertos utilizados por **buques de pabellón extranjero** que realizan actividades de pesca o relacionadas con la pesca (buques de repostaje, buques frigoríficos, buques de suministro)?	
(b) Nombre los puertos, si los hay, oficialmente designados para su uso por parte de buques de pesca de pabellón extranjero.	
5. (a) Estime cuántas escalas realizan anualmente en sus puertos *buques pesqueros* de pabellón extranjero.	
(b) Estime cuántas escalas realizan anualmente en sus puertos buques frigorífico y de suministro con pabellón extranjero.	
Buques frigoríficos:	Buques de suministro:
(c) ¿Qué proporción de estos buques no ha estado pescando en su ZEE (Zona Económica Exclusiva)?	
(d) ¿Qué proporción de estos buques puede haber estado pescando tanto en su ZEE como en otras?	
6. ¿Están obligados los buques pesqueros de pabellón extranjero a proporcionar información antes de entrar en puerto?	
(a) En caso afirmativo, ¿cuánto tiempo antes de la entrada en puerto están obligados a presentar la información?	
(b) En caso afirmativo, ¿están obligados a presentar dicha información en algún formulario en particular?	

Apéndice 3 - Cuestionario Inicial
7. ¿Se inspecciona a los buques pesqueros de pabellón extranjero y los buques que realizan actividades relacionadas con la pesca en sus puertos?
(a) En caso afirmativo, ¿cómo se selecciona a los buques que deberán ser inspeccionados?
8. ¿Deniega su país la entrada en puerto a buques para los que, sobre la base de la información recibida por adelantado, exista una sospecha razonable o la certidumbre de que han incurrido en actividades de pesca INDNR? Si es así, haga una breve descripción.
9. ¿Deniega su país el uso de sus puertos[13] a aquellos buques con respecto a los que, una vez realizada la inspección, existan motivos fundados para considerar que han incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR?
10. ¿Pertenece su país a una o más OROP? En caso afirmativo, indique a cuáles.
11. (a) Describa los tres problemas más graves de pesca INDNR en su país. Considere los siguientes puntos como ámbitos problemáticos potenciales: • Pesca INDNR por parte de buques nacionales dentro de su ZEE. • Pesca INDNR por parte de buques extranjeros dentro de su ZEE. • Buques de pesca INDNR con pabellón de su país pescando en alta mar.
(b) ¿Serían eficaces las medidas del Estado rector del puerto para ejecutar la normativa contra este tipo de pesca y/o servir de elemento disuasorio?
12. ¿Describiría los recursos humanos de su país para llevar a cabo inspecciones en los puertos como adecuados o inadecuados?
Si son inadecuados, ¿a qué se debe? (marque todas las opciones correspondientes): i. No hay suficientes inspectores disponibles en el/los puerto(s) designado(s) a efectos aplicar el Acuerdo y/o las normas regionales relevantes ii. Falta un régimen jurídico adecuado para permitir el uso de las medidas del Estado rector del puerto (en otras palabras: ¿proporciona la legislación una base clara para una inspección y una ejecución de la normativa eficaces?) iii. Se proporciona información insuficiente sobre las actividades de pesca INDNR iv. Hay falta de formación - se requiere capacitación para los nuevos empleados y formación de perfeccionamiento para los demás adaptarse a los nuevos desarrollos v. Se da poca prioridad a la inspección portuaria vi. vi. Otras razones (describa cuáles).

[13] Con fines de desembarque, transbordo, empaquetado o 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.

Apéndice 3 - Cuestionario Inicial
13. En lo relativo al marco institucional y jurídico:
i. ¿Apoyan el Gobierno y su Ministerio las actividades SCV (seguimiento, control y vigilancia)?
ii. ¿Tienen los funcionarios gubernamentales de alto rango suficiente conocimiento sobre los acuerdos y normas internacionales pertinentes para orientar el desarrollo de las políticas relativas a las medidas del Estado rector del puerto y la aplicación de las mismas?
iii. ¿Existe capacidad jurídica adecuada para integrar en la legislación nacional las normas internacionales y regionales sobre las medidas del Estado rector del puerto?
iv. Describa cualquier otra limitación del marco institucional y jurídico.
14. ¿Describiría las instituciones (leyes, reglamentos y normas, así como los órganos establecidos para su aplicación) como adecuadas o inadecuadas?
En caso de que sean "inadecuadas": (a) ¿Es suficiente la legislación/reglamentación/normativa (con arreglo a la cual operan los inspectores) para poder inspeccionar y actuar de acuerdo al resultado de la inspección de manera efectiva? En caso negativo, por favor proporcione una breve explicación.
(b) ¿Está el cuerpo de inspectores organizado de una forma lo suficientemente buena como para facilitar la tarea de inspeccio nar los buques? Si no es así, por favor explique brevemente cómo se podría mejorar.
(c) ¿Existe un sistema para la recopilación, el almacenamiento, el análisis y el intercambio de información relacionada con las medidas del Estado rector del puerto? En caso afirmativo, ¿es adecuado? Por favor, explique.
(d) ¿Existe una política y un sistema operativo para el intercambio de información con los Estados del pabellón, las OROP y otras organizaciones internacionales? Por favor, explique.
15. ¿Cuáles son en su opinión los tres obstáculos más importantes en términos de recursos humanos de cara a la aplicación de las medidas del Estado rector del puerto?
16. ¿Cuáles son en su opinión las tres medidas más importantes que se necesitan para superar los obstáculos y fortalecer la capacidad de recursos humanos para aplicar las medidas del Estado rector del puerto? Por favor, indíquelos por orden de prioridad.

Apéndice 4 - Cuestionario para los inspectores de pesca

Apéndice 4 - Cuestionario para los inspectores de pesca	
Información básica para la evaluación de las necesidades de capacidad con vistas a aplicar el Acuerdo sobre las MEP	
Nombre:	Rango:
Título professional:	Edad:
Sexo:	Número de años trabajando como inspector:
1. ¿Incluye su trabajo la inspección de buques pesqueros? ☐ Sí ☐ No	... Y ¿buques de transporte? ☐ Sí ☐ No
En caso afirmativo a cualquiera de las preguntas:	
(a) ¿Qué tipo de embarcaciones inspecciona? (marque todas las casillas correspondientes) ☐ Buques de pesca extranjeros ☐ Buques de pesca comercial nacionales ☐ Buques nacionales de pesca de pequeña escala ☐ Embarcaciones artesanales ☐ Buques frigoríficos o de transporte	(b) ¿Inspecciona usted los buques con autorización a pescar en su ZEE? ☐ Sí ☐ No ¿Inspecciona usted buques que NO tienen licencia para pescar en su ZEE, pero que están autorizados a pescar en aguas de otro Estado ribereño? ☐ Sí ☐ No
(c) ¿Cuándo inspecciona un buque, cuáles son las razones? (marque todas las casillas correspondientes): ☐ Tiene un sistema para determinar cuáles ha de inspeccionar ☐ Le han dicho que lo haga ☐ Se trata de un buque extranjero ☐ Tiene un historial de pesca ilegal ☐ No le gusta el propietario del buque ☐ No existe razón aparente	(d) ¿Dónde lleva a cabo normalmente las inspecciones? ☐ En un puerto o muelle ☐ En el mar ☐ Otro
(e) Al inspeccionar el buque, ¿qué verifica? (marque todas las casillas correspondientes) ☐ La documentación de identificación del buque ☐ El certificado de seguridad ☐ El certificado de registro del buque ☐ El titular de la licencia de capitán o patrón ☐ Las autorizaciones de pesca ☐ El diario de a bordo ☐ Las capturas ☐ Las capturas accesorias ☐ Los planos/dimensiones de los buques y las bodegas de pescado ☐ El diario de la sala de máquinas ☐ Los certificados de salud de la tripulación ☐ Los pasaportes de la tripulación ☐ El funcionamiento del SLB ☐ El tamaño de la malla de las redes ☐ Las artes de pesca ☐ La propiedad del buque ☐ El cebo ☐ Otro	
(f) ¿Utiliza un formulario de inspección que rellena durante la inspección? ☐ Sí ☐ No	
(g) ¿Alguna vez recibe información sobre el buque que va a inspeccionar antes de que la inspección se lleve a cabo? ☐ Sí ☐ No	
(h) ¿Lleva consigo una copia de las leyes y reglamentos cuando realiza una inspección? ☐ Sí ☐ No	
(i) ¿O cuenta usted con un manual de inspección que le sirva de guía? ☐ Sí ☐ No	

Apéndice 4 - Cuestionario para los inspectores de pesca

2. ¿Ha recibido formación para orientarle en su trabajo como inspector de pesca?
   ☐ Sí ☐ No

(a) En caso afirmativo, ¿le ha sido útil esta formación?
☐ Sí ☐ No

(b) Formación recibida (marque las casillas correspondientes):

- ☐ Curso de iniciación profesional al principio de su carrera
- ☐ Cursos especializados de formación profesional
- ☐ Sin formación
- ☐ Ha asistido a formación regional y/o internacional

(c) Si pudiera recibir una mayor formación, ¿qué sería lo más importante? (marque los tres temas más importantes)

- ☐ Matemáticas
- ☐ Procedimientos de inspección
- ☐ Prácticas de inspección
- ☐ Inglés
- ☐ Formación informática
- ☐ Redacción de informes
- ☐ Obtención de pruebas
- ☐ Formación de gestión
- ☐ Francés
- ☐ Espanol

3. ¿Lleva usted uniforme?
   ☐ Sí ☐ No

4. Tiene usted una tarjeta de identificación?
   ☐ Sí ☐ No

5. ¿Existen directrices sobre cómo debe comportarse a la hora de realizar una inspección?
   ☐ Sí ☐ No

6. ¿Cuenta usted con un código de conducta escrito al que se ciñe al realizar una inspección?
   ☐ Sí ☐ No

7. ¿Ha oído hablar del Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO?
   ☐ Sí ☐ No

8. ¿Ha oído hablar de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR, o UNCLOS en sus siglas en inglés)?
   ☐ Sí ☐ No

9. Ha oído usted hablar del Acuerdo sobre las medidas del Estado rector del puerto (Acuerdo sobre las MEP, o PSMA en sus siglas en inglés)?
   ☐ Sí ☐ No

En caso afirmativo:

(a) ¿Han hablado sus colegas y supervisores sobre el Acuerdo con usted?
☐ Sí ☐ No

(b) ¿Sabe usted si el Acuerdo influirá en su trabajo en el futuro?
☐ Sí ☐ No

10. ¿Siente que tiene el apoyo total de la dirección para detectar y notificar actividades de pesca ilegal tanto con respecto a los buques nacionales como a los extranjeros?
    ☐ Sí ☐ No

11. ¿Alguna vez intercambia con sus homónimos de países limítrofes información relacionada con los buques que han estado pescando ilegalmente?
    ☐ Sí ☐ No

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

- ☐ Irritación
- ☐ Satisfacción
- ☐ Sin reacción
- ☐ Informa(n) de ello a los altos cargos
- ☐ Denuncia(n) el caso a la policía y/o a las autoridades competentes

13. ¿Le han ofrecido alguna vez pagos o regalos el patrón o la tripulación a bordo de un buque de pesca?
    ☐ Sí ☐ No

14. En caso afirmativo, ¿qué razones suelen dar para tales ofrecimientos?

- ☐ Por un buen consejo
- ☐ Por la asistencia en general
- ☐ Para resolver disputas relativas a infracciones
- ☐ Para que no notifique la actividad de pesca ilegal

Apéndice 5 - Proyecto de plan para el trabajo de campo

(Nota: Si la tarea es realizada por un funcionario del gobierno, el marco temporal y las reuniones que se estiman necesarias pueden diferir de lo que se sugiere a continuación).

Cada país es diferente en términos de configuración geográfica, procedimientos para organizar reuniones y obtener acceso a la información, instituciones y personal. Lo que se describe a continuación es una guía meramente orientativa para ayudar a un consultor o facilitador externo a calcular y asignar el tiempo necesario para llevar a cabo una evaluación de las necesidades de capacidad en un puerto. Esto no incluye el tiempo de viaje ni la preparación para las reuniones. La experiencia demuestra que mantener un cierto grado de flexibilidad resulta muy recomendable.

Días 1 a 2

- Reunirse con los funcionarios relevantes, probablemente en el ministerio responsable de los asuntos pesqueros, para intercambiar opiniones y acordar o modificar el proceso propuesto para la visita de campo. Esto incluirá una sesión informativa completa sobre lo que el consultor o consultora tiene la intención de hacer, lo que necesitará y el proceso que se llevará a cabo. El consultor se beneficiará de cualquier sugerencia o consejo inicial que pueda ofrecérsele.
- Hacer los preparativos para el seminario o taller, si se ha acordado organizar uno.
- Debatir el cuestionario general y completar cualquier vacío o laguna que se detecte. Continuar con el proceso de identificación de los interesados.
- Revisar con los juristas de la autoridad de pesca o con la oficina del Fiscal General (quien sea el más apropiado y esté disponible) la idoneidad de las leyes, reglamentos y procedimientos (sistemas) existentes que pudieran requerir un ajuste para integrar las disposiciones del Acuerdo sobre las MEP.

Día 3

Seminario introductorio (de tres a seis horas, dependiendo del nivel de participación) para todos aquellos que podrían participar en la inspección en puerto de buques de pesca y buques que el Acuerdo define como implicados en "actividades relacionadas con la pesca" (por ejemplo, que hayan participado en operaciones de transbordo, repostaje, etc.). Entre los participantes en el seminario debería figurar la autoridad portuaria (que puede que requiera información previa a la entrada en puerto y conceda permisos para la entrada a puerto), las aduanas, la autoridad responsable de las inspecciones de seguridad en alta mar, la marina de guerra en caso de que participe en patrullajes de pesca, posiblemente la policía portuaria, la Inspección pesquera y otras unidades que participan en actividades SCV. El seminario o taller puede incluir una explicación de lo que es el Acuerdo sobre las MEP, de qué forma podría tener un impacto sobre la pesca INDNR, y por qué y de qué manera involucra a diversos organismos nacionales que comparten la responsabilidad de velar por su aplicación efectiva. La presentación sobre el Acuerdo debería hacerse prestando especial atención a los requisitos de capacidad.

Una vez se haya entendido bien todo lo relacionado con el Acuerdo sobre las MEP, los participantes podrían debatir sobre cómo consideran que las medidas del Estado rector del puerto podrían funcionar en el futuro. De esta manera se iniciaría el proceso de identificación de las modalidades prácticas y los recursos humanos necesarios en el puerto que está siendo analizado para la aplicación efectiva del Acuerdo. Este ejercicio es importante para traducir los requisitos de capacidad del Acuerdo sobre las MEP a los niveles reales de capacidad necesarios sobre el terreno.

Días 4 a 5

Familiarizarse con el puerto que se está analizando.

Reunirse por separado con las agencias y unidades que participaron en el seminario para discutir el papel que desempeña cada parte interesada dentro del sistema con el fin de utilizar como base la información obtenida a través del seminario y estar en mejores condiciones de comprender y evaluar las capacidades existentes.

Si es posible, presenciar una inspección portuaria.

Reunirse con un pequeño grupo de inspectores para rellenar el cuestionario para los inspectores y luego analizar la información proporcionada y la idoneidad del cuestionario para recopilar información sobre la capacidad actual del cuerpo de inspectores en relación con los requisitos del Acuerdo sobre las MEP.

Día 6

Delinear el sistema de intercambio de información. Evaluar conjuntamente con los responsables de estas tareas la recopilación de información sobre los buques de pesca, el almacenamiento de dicha información y la transmisión y comunicación de la misma a las partes interesadas. Esto debería cubrir la información recibida con anterioridad a la entrada en puerto de un buque, la comunicación a otros Estados u organizaciones, según proceda, sobre las medidas adoptadas por el Estado rector del puerto, el cumplimento de las responsabilidades del Estado del pabellón de informar a otros Estados y organizaciones sobre las medidas adoptadas en respuesta a una inspección llevada a cabo por el Estado rector del puerto, así como el intercambio de información sobre las actividades de algunos buques en particular (intercambio de inteligencia).

Días 7 a 8

Completar el ejercicio de identificación de las partes interesadas.

Día 9

Celebrar una reunión de recapitulación y presentación de informes que cuente con la presencia de las agencias y unidades que participaron en el seminario inicial y de otras partes interesadas a las que se haya identificado durante el proceso. El propósito de la reunión es proporcionar información y reacciones en ambas direcciones. El consultor deberá presentar los resultados preliminares de la investigación realizada y las necesidades de capacidad identificadas. La reunión ofrecerá a los participantes que son cercanos o forman parte de las instituciones implicadas la posibilidad de hacer comentarios sobre las conclusiones y permitirá matizar o precisar dichas conclusiones, así como priorizar las necesidades de capacidad.

Apéndice 6 - Anexos A y C del Acuerdo sobre las MEP y directrices para completarlos

El siguiente apéndice se ha elaborado para ayudar a preparar la información necesaria para la evaluación de las necesidades de capacidad y sigue el Anexo A del Acuerdo sobre las MEP. Dicho Anexo requiere que los buques que soliciten la entrada en puerto proporcionen información con carácter previo y puede ser útil durante los debates con las partes interesadas y como punto de referencia para evaluar los sistemas actuales con el fin de determinar la nueva capacidad necesaria para satisfacer estos requisitos.

Estas directrices pretenden ayudar a los capitanes o patrones de los buques pesca al rellenar el formulario de notificación previa antes de entrar en un puerto extranjero. En aras de la simplicidad, la información que figura en el formulario se basa en normas y siglas internacionalmente aceptadas. Siempre que sea posible se utilizará el sistema métrico decimal (metro, kilogramo, tonelada métrica). Cuando eso no sea posible, las unidades de medida deberán estar claramente identificadas.

Anexo A del Acuerdo sobre las MEP - Información que los buques que soliciten la entrada en puerto deben facilitar con carácter previo

1. Puerto de escala previsto

Texto libre. Nombre del puerto al que el buque que solicita la entrada.

2. Estado rector del puerto

Código ISO 3166 alfa-3 (de tres letras) del territorio o país (p. ej., MOZ para Mozambique).

3. Fecha y hora previstas de llegada

Para la fecha se utiliza el formato AAAAMMDD; para la hora se utiliza el formato HHMM (p. ej., 20081025/2330).

4. Finalidad

Texto libre. Las razones por las que el buque desea entrar en puerto. Se pueden utilizar códigos comúnmente aceptados (p. ej., DESEMB / LAN (“landing”) para desembarque, TRANSB / TRX (“transshipment”) para transbordo).

5. Puerto y fecha de la última escala

Texto libre. El nombre del último puerto que el buque visitó (formato de la fecha: AAAAMMDD).

6. Nombre del buque

Texto libre. Nombre del buque tal y como está registrado en los documentos correspondientes del Estado del pabellón.

7. Estado del pabellón

Código ISO 3166 alfa-3 (de tres letras) del territorio o país (p. ej., NZL para Nueva Zelanda).

8. Tipo de buque

Código de la Clasificación Estadística Internacional Uniforme de Barcos de Pesca (ISSFCV, en sus siglas en inglés), también conocido como código de tipos de buques pesqueros de la FAO (p. ej., TO = trawler (arrastrero), LL = longliner (palangrero)).

9. Señal de radiollamada internacional

La señal individual de radiollamada (IRCS, en sus siglas en inglés) del buque (p. ej., TTFC, MD66G, UDSF, CHDS).

10. Información de contacto del buque

Contactos de comunicación del buque (o el agente del buque), INMARSAT, fax, correo electrónico, teléfono móvil (fundamentales para que las autoridades portuarias del Estado rector del puerto puedan responder a la solicitud del buque).

11. Propietario(s) del buque

Texto libre. Nombre de la(s) persona(s) o de la(s) empresa(s) propietaria(s) del buque.

12. Identificador del certificado de registro

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

13. Identificador OMI del buque, si está disponible

Número de identificación del buque de la Organización Marítima Internacional / del Registro Lloyd's (compuesto por siete cifras, p. ej., 1234567).

14. Identificador externo [identificador emitido por el Estado del pabellón], si está disponible

Este identificador tiene muchas denominaciones, entre las que se cuentan "número de casco", "número indicado en el costado del buque" o "número de registro del puerto". Puede ser numérico o alfanumérico (p. ej., PE-345-C, G99, 123456).

15. Identificador de la OROP, si procede

Nombre del capitán o patrón del buque (o de la persona que tenga la responsabilidad legal a bordo).

16. SLB/VMS

Responda "No" si el buque no cuenta con un sistema de localización de buques (SLB) instalado a bordo, o "Sí: Nacional" si el equipo SLB está instalado a bordo de acuerdo con los requisitos del Estado del pabellón del buque; y/o "Sí: OROP" si el equipo SLB está instalado a bordo de acuerdo con los requisitos de la(s) OROP.

17. Dimensiones del buque

Indicación de las dimensiones de eslora, manga y calado del buque, preferiblemente utilizando el sistema métrico decimal o, en su defecto, identificando claramente la unidad de medida.

18. Nombre y nacionalidad del capitán o patrón del buque

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

19. Autorizaciones de pesca pertinentes

- *Identificador*
  Identificación numérico o alfanumérico de la licencia/permiso/autorización de pesca.
- *Expedida por*
  Nombre de la autoridad/organismo/departamento gubernamental competente del Estado del pabellón, el Estado ribereño o la OROP que emite la licencia/permiso/autorización de pesca.
- *Caducidad*
  Fecha en la que expira la licencia/permiso/autorización de pesca (formato de la fecha: AAAAMMDD).
- *Áreas de pesca*
  Zona geográfica/estadística pertinente en la que el buque está autorizado a operar (p. ej., FAO 77, NAFO 3M, CIEM IIb).
- *Especies*
  Código ASFIS alfa-3, también conocido como código de especies de la FAO (p. ej., WHB = blue whiting (bacaladilla), SKA = skate (raya), WRF = wreckfish (cherna)).
- *Artes*
  Código de Clasificación Estadística Internacional Uniforme de las Artes de Pesca (ISSCFG, en sus siglas en inglés), también conocido como código de artes de pesca de la FAO, para las artes con autorización/licencia para ser utilizadas por el buque (por ejemplo, OTB = bottom otter trawl (red de arrastre de fondo con puertas)).

20. Autorizaciones pertinentes de transbordo

- *Identificador*

Identificación numérica o alfanumérica de la licencia/permiso/autorización de transbordo.

- *Expedida por*
  Nombre de la autoridad/organismo/departamento gubernamental competente del Estado del pabellón, el Estado ribereño o la OROP que emite la licencia/permiso/autorización de transbordo.
- *Caducidad*
  Fecha en la que expira la licencia/permiso/autorización de transbordo (formato de la fecha: AAAAMMDD).

21. Información de transbordo sobre buques donantes

Esta sección del formulario debería rellenarse cuando el buque que solicita la entrada en puerto ha cargado capturas de buques donantes durante operaciones de transbordo.

- *Fecha*
  Fecha de transbordo (Formato de la fecha: AAAAMMDD).
- *Lugar*
  Texto libre. Lugar de transbordo.
- *Nombre*
  Texto libre. Nombre del buque donante.
- *Estado del pabellón*
  Código 3166 alfa-3 (de tres letras) del país o territorio del Estado del pabellón del buque donante.
- *Número identificador*
  Identificación del buque donante (señal de radiollamada internacional IRCS o identificador OMI).
- *Especies*
  Código ASFIS alfa-3 (también conocido como código de especies de la FAO) de las especies descargadas por el buque donante.
- *Forma del producto*
  Presentación y conservación de la captura tal y como se descargó del buque donante, esté o no procesada (p. ej., pescado congelado entero, descabezado y eviscerado, refrigerado sin cola).
- *Área de captura*
  Zona geográfica/estadística pertinente donde el buque donante efectuó la captura (p. ej., EEUU GOA 630. CCRVMA/CAMLR 48.6).
- *Cantidad*
  Cantidad de capturas descargadas por el buque donante en toneladas métricas (tm) o kilogramos (kg). Si se utilizan otras unidades de medida, deberán estar claramente identificadas.

22. Total de capturas a bordo

- *Especies*
  Código ASFIS alfa-3 de todas las especies capturadas y transportadas a bordo.
- *Forma del producto*
  Presentación y conservación de la captura mantenida a bordo, esté o no procesada (p. ej., pescado sin piel, filetes sin espinas y congelados, descabezado, abierto y salado; entero refrigerado en agua de mar).
- *Zona de captura*
  Área geográfica/estadística pertinente donde se efectuó la captura.
- *Cantidad*
  Cantidad de capturas mantenidas a bordo, en toneladas métricas (tm) o kilogramos (kg). Si se utilizan otras unidades de medida, deberán estar claramente identificadas.

23. Capturas por desembarcar

- *Cantidad*
  La cantidad de capturas que el buque tiene que desembarcar, si procede. Se refiere a cada especie, como se especifica en el número 22 de este anexo.

Anexo C del Acuerdo sobre las MEP - Informe sobre los resultados de la inspección

El siguiente apéndice se ha elaborado para ayudar a preparar la información necesaria para la evaluación de las necesidades de capacidad y sigue el Anexo C del Acuerdo sobre las MEP. Dicho Anexo requiere que se informe sobre los resultados de la inspección y puede ser útil durante los debates con las partes interesadas y como punto de referencia para evaluar los sistemas actuales con el fin de determinar la nueva capacidad necesaria para satisfacer estos requisitos.

1. Informe de inspección n.°

Número de serie del informe. Numérico o alfanumérico.

2. Estado rector del puerto

Nombre del Estado rector del puerto.

3. Autoridad de inspección

Nombre de la autoridad/agencia/departamento gubernamental del Estado rector del puerto que envía al inspector o a los inspectores.

4. Nombre del inspector principal

Nombre del inspector, si acude sólo, o del inspector principal que lidera el equipo de inspectores. Debería añadirse el número de (la tarjeta de) identificación.

5. Puerto de inspección

Nombre del puerto donde se realiza la inspección. Nombre del puerto más cercano en caso de que se lleve a cabo fuera del puerto.

6. Comienzo de la inspección

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

7. Final de la inspección

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

8. ¿Se recibió notificación previa

Sí
No

9. Finalidad

Texto libre. Las razones por las que el buque desea entrar en puerto. Se pueden utilizar códigos comúnmente aceptados (p. ej., DESEMB para desembarque, TRANSB para transbordo).

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

Texto libre. Nombre del puerto en el que el buque entró por última vez. Código ISO 3166 alfa-3 (de tres letras) del territorio o país (p. ej., MOZ para Mozambique. Formato de fecha: AAAAMMDD).

11. Nombre del buque

Texto libre. Nombre del buque tal y como está registrado en los documentos correspondientes del Estado del pabellón.

12. Estado del pabellón

Códigos ISO 3166 alfa-3 (de tres letras) del territorio o país (p. ej., NZL para Nueva Zelanda).

13. Tipo de buque

Código de la Clasificación Estadística Internacional Uniforme de Barcos de Pesca (ISSFCV, en sus siglas en inglés),

también conocido como código de tipos de buques pesqueros de la FAO (p. ej., TO = trawler (arrastrero), LL = longliner (palangrero)).

14. Señal de radiollamada internacional

La señal individual de radiollamada (IRCS, en sus siglas en inglés) 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 emitido por el Estado del pabellón.

16. Identificador OMI del buque, si está disponible

Número de identificación de la Organización Marítima Internacional / del Registro Lloyd's para los buques (compuesto por siete cifras, p. ej., 1234567).

17. Identificador externo (identificador emitido por el Estado del pabellón), si está disponible

Este identificador tiene muchas denominaciones, entre las que se cuentan "número de casco", "número indicado en el costado del buque" o "número de registro del puerto". Puede ser numérico o alfanumérico (p. ej., PE-345-C, G99, 123456).

18. Puerto de registro

Texto libre. Puerto en el que está registrado el buque.

19. Propietario del buque

Texto libre. Nombre de la(s) persona(s) o empresa(s) propietaria(s) del buque.

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

Texto libre. Nombre del (/de los) dueño(s) con control financiero sobre la(s) empresa(s) propietaria(s) o del *holding* que tiene el control efectivo sobre la propiedad del buque.

21. Operador del buque, si es diferente del propietario

Texto libre. Nombre de la(s) persona(s) o empresa(s) que controlan las decisiones operativas de la actividad del buque.

22. Nombre y nacionalidad del capitán o patrón del buque

Texto libre. Nombre y nacionalidad del capitán o patrón del buque (o persona con responsabilidad legal a bordo).

23. Nombre y nacionalidad del maestro pescador

Texto libre. Nombre de la persona responsable de las operaciones de pesca, si es diferente del capitán o patrón.

24. Representante del buque

Texto libre. Nombre de la(s) persona(s) o empresa(s) que representa(n) los intereses del buque, con o sin sede en el Estado rector del puerto. La representación puede o no incluir obligación de rendición de cuentas o responsabilidad jurídica.

25. SLB/VMS

Responda "No" si el buque no cuenta con un sistema de localización de buques (SLB) instalado a bordo, o "Sí: Nacional" si el equipo SLB está instalado a bordo de acuerdo con los requisitos del Estado del pabellón del buque; y/o "Sí: OROP" si el equipo SLB está instalado a bordo de acuerdo con los requisitos de la(s) OROP.

26. Situación en las zonas de las OROP donde se ha faenado y se han realizado actividades relacionadas con la faena y posible inclusión en listados de buques INDNR

Este recuadro se debería rellenar si el buque ha operado en el ámbito de competencia de una OROP.

- *Identificación del buque*
  Identificación numérica o alfanumérica del buque emitida por la OROP, si está disponible.

- *OROP*
  Texto libre. Nombre de la(s) OROP.
- *Régimen del Estado del pabellón*
  Texto libre. Categoría de afiliación del Estado del pabellón del buque respecto de la(s) OROP. "CP" para indicar Parte Contratante, "Coop NPC" para indicar Parte Cooperante No Contratante, o "NCP" para indicar una Parte No Contratante.
- *Buque en lista de buques autorizados*
  ¿Se encuentra el buque en la lista de buques autorizados emitida por la(s) 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 emitida por la(s) OROP? Sí o No.

27. Autorizaciones de pesca pertinentes

- *Identificador*
  Identificación numérica o alfanumérica de la licencia/permiso/autorización de pesca.
- *Expedida por*
  Nombre de la correspondiente autoridad/organismo/departamento gubernamental del Estado del pabellón, el Estado ribereño o la OROP que emite la licencia/permiso/autorización de pesca.
- *Caducidad*
  Fecha en la que expira la licencia/permiso/autorización de pesca (formato de la fecha: AAAAMMDD).
- *Áreas de pesca*
  Zona geográfica/estadística pertinente donde el buque está autorizado a operar (por ejemplo, FAO 77, NAFO 3M, CIEM IIb).
- *Especies*
  Código ASFIS alfa-3, también conocido como código de especies de la FAO (por ejemplo, WHB = blue whiting (bacaladilla), SKA = skate (raya), WRF = wreckfish (cherna)).
- *Artes*
  Código de Clasificación Estadística Internacional Uniforme de las Artes de Pesca (ISSCFG, en sus siglas en inglés), también conocido como código de artes de pesca de la FAO, para las artes con autorización/licencia para ser utilizadas por el buque (por ejemplo, OTB = bottom otter trawl (red de arrastre de fondo con puertas)).

28. Autorizaciones pertinentes de transbordo

- *Identificador*
  Identificación numérica o alfanumérica de la licencia/permiso/autorización de transbordo.
- *Expedida por*
  Nombre de la autoridad/organismo/departamento gubernamental competente del Estado del pabellón, el Estado ribereño o la OROP que emite la licencia/permiso/autorización de transbordo.
- *Caducidad*
  Fecha en la que expira la licencia/permiso/autorización de transbordo (formato de la fecha: AAAAMMDD).

29. Información de transbordo sobre buques donantes

Esta parte del informe debería rellenarse si el buque ha cargado capturas de buques donantes durante operaciones de transbordo.

- *Nombre*
  Texto libre. Nombre del buque donante.
- *Estado del pabellón*
  Código 3166 alfa-3 (de tres letras) del país o territorio del Estado del pabellón del buque donante.
- *N.° de identificación*
  Identificación del buque donante (señal de radiollamada internacional IRCS o identificador OMI).
- *Especies*
  Código ASFIS alfa-3 (también conocido como código de especies de la FAO) para las especies desembarcadas por

el buque donante.

- *Forma del producto*
  Presentación y conservación de la captura tal y como se desembarcó del buque donante, esté o no procesada (p. ej., pescado congelado entero, descabezado y eviscerado, refrigerado sin cola).
- *Área de captura*
  Zona geográfica/estadística pertinente donde el buque donante efectuó la captura (p. ej., EEUU GOA 630. CCRVMA/CAMLR 48.6).
- *Cantidad*
  Cantidad de capturas desembarcadas por el buque donante en toneladas métricas (tm) o kilogramos (kg). Si se utilizan otras unidades de medida, deberán estar claramente identificadas.

30. Evaluación de la captura desembarcada (cantidad)

- *Especies*
  Código ASFIS alfa-3 (también conocido como código de especies de la FAO) para todas las especies desembarcadas.
- *Forma del producto*
  Presentación y conservación de la captura desembarcada, esté o no procesada (por ejemplo, pescado sin piel, filetes deshuesados y congelados, sin cabeza, abierto y salado; entero refrigerado en agua de mar).
- *Áreas de captura*
  Zona geográfica/estadística pertinente donde se capturó el pescado desembarcado.
- *Cantidad declarada*
  Cantidad de captura desembarcada según lo declarado por el capitán o patrón en su notificación previa, en toneladas métricas (tm) o kilogramos (kg). Si se utilizan otras unidades de medida, deberán estar claramente identificadas.
- *Cantidad descargada*
  Cantidad de captura desembarcada de manera efectiva según lo observado por los inspectores, en toneladas métricas (tm) o kilogramos (kg). Si se utilizan otras unidades de medida, deberán estar claramente identificadas.
- *Diferencia, en su caso, entre la cantidad declarada y la cantidad observada*
  En toneladas métricas (tm) o kilogramos (kg). Si se utilizan otras unidades de medida, deberán estar claramente identificadas.

31. Captura retenida a bordo (cantidad)

- *Especies*
  Código ASFIS alfa-3 (también conocido como código de especies de la FAO) para todas las especies retenidas a bordo.
- *Forma del producto*
  Presentación y conservación de la captura retenida a bordo, esté o no procesada (por ejemplo, sin piel, filetes deshuesados y congelados, sin cabeza, abierto y salado; entero refrigerado en agua de mar).
- *Áreas de captura*
  Zona geográfica/estadística pertinente donde se capturó el pescado retenido a bordo.
- *Cantidad declarada*
  Cantidad de captura retenida a bordo según lo declarado por el capitán o patrón en su *notificación previa*, en toneladas métricas (tm) o kilogramos (kg). Si se utilizan otras unidades de medida, deberán estar claramente identificadas.
- *Cantidad retenida*
  Cantidad de captura retenida a bordo de manera efectiva según lo observado por los inspectores, en toneladas métricas (tm) o kilogramos (kg). Si se utilizan otras unidades de medida, deberán estar claramente identificadas.
- *Diferencia, en su caso, entre la cantidad declarada y la cantidad observada*
  En toneladas métricas (tm) o kilogramos (kg). Si se utilizan otras unidades de medida, deberán estar claramente identificadas.

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

Sí o no, dependiendo de si se han examinado o no los cuadernos. Texto libre para los comentarios del inspector o equipo de inspectores.

33. Cumplimiento de los sistemas de documentación pertinentes

Sí o no, dependiendo de si el buque cumple con los programas de documentación de capturas pertinentes. Texto libre para los comentarios del inspector o equipo de inspectores.

34. Cumplimiento de los sistemas de información comercial pertinentes.

Sí o no, dependiendo de si el buque cumple con los programas de información comercial pertinentes. Texto libre para los comentarios del inspector o equipo de inspectores.

35. Tipo de arte utilizada

Texto libre. Nombre (o descripción) del arte de pesca encontrada a bordo por el inspector o equipo de inspectores. Puede utilizarse el código ISSCFG (también conocido como código de artes de pesca de la FAO).

36. Examen de las artes en virtud del párrafo e) del Anexo B

Sí o no, dependiendo de si el inspector o equipo de inspectores examinó la(s) arte(s) de pesca siguiendo el procedimiento establecido en el Anexo B. Texto libre para los comentarios del inspector o equipo de inspectores.

37. Conclusiones de los inspectores

Texto libre. Descripción de todos los hechos y conclusiones relevantes según lo observado por el inspector o equipo de inspectores durante la inspección.

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

Texto libre. Descripción de las contravenciones constatadas según lo percibido por el inspector o equipo de inspectores. Mención clara de los instrumentos jurídicos pertinentes.

39. Comentarios del capitán o patrón

Texto libre. Cualquier observación formulada por el capitán o patrón sobre el desarrollo de la inspección, las conclusiones del inspector o las infracciones aparentes.

40. Medidas adoptadas

Texto libre. Descripción por parte del inspector o equipo de inspectores de todas las medidas adoptadas a continuación de la inspección (por ejemplo, retención de la captura, retención de las artes, enjuiciamiento, imposición de sanción económica).

41. Firma del capitán o patrón

Al firmar el informe, el capitán o patrón acusa únicamente recibo de su copia del informe. Dicha firma no representa en modo alguno la aceptación de los cargos que puedan resultar, en caso de que el inspector o equipo de inspectores haya detectado infracciones aparentes.

42. Firma del inspector

Apéndice 7 - Análisis de Debilidades, Amenazas Fortalezas y Oportunidades (DAFO)

El análisis DAFO es una herramienta útil para comprender los diferentes aspectos considerados durante el trabajo de campo y los seminarios o talleres utilizados en el desarrollo de la evaluación de las necesidades de capacidad para puertos y países. Puede ser utilizado por un grupo reducido de personas o en un seminario con un mayor número de participantes que se separen en un primer momento en grupos de trabajo para completar el análisis y luego realicen una comparación de las distintas consideraciones en la sesión plenaria. Es importante que quede claro sobre qué se está realizando el análisis DAFO. Por ejemplo, ¿se está evaluando el sistema de inspección o el intercambio de información en relación con la pesca INDNR y el SCV? El análisis DAFO puede utilizarse para explorar varias áreas clave dentro de la evaluación de las necesidades de capacidad.

A continuación se presenta brevemente la herramienta analítica DAFO para aquellos que no estén familiarizados con su uso. DAFO ayuda a aclarar las diferencias entre las debilidades y las amenazas, las fortalezas y las oportunidades. Las siguientes observaciones podrían resultar útiles:

DAFO	Preguntas	Comentarios
Debilidades	• ¿Qué podría mejorarse? • ¿Qué se hace mal? • ¿Qué debería evitarse? • ¿Qué habilidades le faltan a usted? • ¿Qué equipo le falta?	Esto debe considerarse desde una perspectiva tanto interna como externa. ¿Perciben otras personas debilidades que usted no ve?
Amenazas	• ¿A qué obstáculos se enfrenta? • ¿Qué estructuras o funciones pueden hacer fracasar sus objetivos? • ¿Posee las habilidades necesarias para llevar a cabo su función? • ¿Amenaza su puesto el desarrollo tecnológico?	Realizar este análisis a menudo resultará esclarecedor porque permitirá identificar lo que hay que hacer y poner los problemas en perspectiva. ¡Haga un análisis de riesgos definiendo lo que podría salir mal!
Fortalezas	• ¿Cuáles son sus ventajas y puntos fuertes? • ¿Qué hace bien? • ¿Cómo apoya su estructura su función? • ¿Cuáles de sus habilidades apoyan su función? • ¿Quién le ayuda?	Considere esto desde su propio punto de vista, así como el punto de vista de aquellos con los que trata. No sea modesto, sea realista.
Oportunidades	• ¿A qué cambios positivos se enfrenta? • ¿Qué recursos dentro de su organización pueden ayudarle a mejorar? • ¿Qué hacen las otras secciones? y ¿puede usted obtener alguna buena idea de ellos? • ¿Qué formación le podría ayudar?	Oportunidades útiles pueden surgir de situaciones tales como: • Cambios en la tecnología tanto en sentido amplio como a escala más reducida. • Cambios en las políticas gubernamentales relacionadas con su campo. • Cambios en los patrones sociales, perfiles de los empleados, etc.

Apéndice 8 - Análisis de vacíos de capacidad

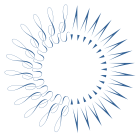
Por regla general, un análisis de vacíos hace referencia a la evaluación de las diferencias entre las normas y la prestación real de dichas normas. Por ejemplo, puede resultar útil documentar las diferencias existentes entre las prácticas de trabajo *reales* durante la inspección de un buque pesquero y los resultados de rendimiento *esperados* (o exigidos) cuando se realizan dichas inspecciones. Las diferencias podrían utilizarse para explicar la satisfacción o la falta de ella y para documentar las áreas que requieren mejoras.

Realizar un análisis de vacíos y deficiencias es importante para identificar la brecha existente entre las expectativas y la experiencia real, que puede conducir a la insatisfacción. En consecuencia, medir dicha brecha o vacío constituye un primer paso para mejorar la eficiencia y la satisfacción en el trabajo.

En el proceso de identificación de vacíos debe existir un análisis del antes y el después. Esto puede hacerse de varias formas. Una buena herramienta para la identificación de los vacíos sería elaborar un gráfico en escalera. Gracias al gráfico en escalera pueden identificarse las distintas clases de rendimiento. A continuación, se registran en el gráfico el estado actual y el estado deseado. Una vez más, la diferencia entre ambos define el vacío o brecha existente.

Por ejemplo: puede analizarse la cuestión de cuán bien se lleva a cabo una inspección para ilustrar vacíos o deficiencias que resulta importante medir, como son, entre otros, los vacíos en el rendimiento de inspección, los vacíos de comprensión por parte de la Dirección, los vacíos en los procedimientos de inspección y los vacíos en términos de comunicación e intercambio de la información. Cada uno de estos vacíos o deficiencias se ilustra brevemente a continuación:

- *Vacíos en el rendimiento de inspección*
  Indica la diferencia entre la inspección realmente realizada y la manera en la que se percibe dicha inspección por parte de la Dirección u otras partes interesadas. Por ejemplo, la Dirección puede esperar que se mida el tamaño de cada red cuando, en realidad, los inspectores no han comprobado las redes durante la inspección.
- *Vacíos de comprensión por parte de la Dirección*
  Corresponde a las diferencias a la hora de realizar las inspecciones debido a limitaciones tales como las condiciones climáticas o nocturnas. Las prácticas de trabajo pueden haber cambiado debido a limitaciones, y puede que la Dirección no lo entienda.
- *Vacíos en los procedimientos de inspección*
  Representa la diferencia entre la percepción por parte de la Dirección de cuáles son los procedimientos que se siguen y la traducción de esta percepción en forma de estándares de prestación. Por ejemplo, la Dirección puede percibir que los inspectores examinan los diarios de a bordo. Para los inspectores "inspeccionar el diario de a bordo" puede significar verificar únicamente las capturas objetivo. Sin embargo, si el órgano directivo diseña procedimientos que indiquen que en cada inspección se tiene que comprobar dicho diario de a bordo para verificar las capturas objetivo y las capturas accesorias en el área de pesca en cuestión, se podrá hacer evidente esta brecha en el procedimiento.
- *Vacíos de comunicación*
  Se refiere a la brecha entre lo que se comunica a la Dirección y a otros niveles, y lo que en realidad se exige o se requiere. El Acuerdo sobre las MEP, por ejemplo, exige que las autoridades que realizan una inspección portuaria mantengan informado al Estado del pabellón sobre la intención y el resultado. Si las líneas de comunicación entre los inspectores, el organismo de inspección y las autoridades pesqueras son débiles se harán patentes las deficiencias de comunicación.
- *Vacíos de aplicación*
  El análisis de vacíos y deficiencias implica realizar análisis internos y externos. Desde el punto de vista externo, la organización tiene que comunicarse con otros países y organizaciones, mientras que, internamente, debe determinar la prestación de servicios y los procedimientos. Se puede encomendar a un equipo que evalúe estas cuestiones con el fin de identificar discrepancias. Una vez identificados los vacíos o las deficiencias, la Dirección deberá tomar las medidas adecuadas para colmar o reducir las lagunas existentes.



THE PEW CHARITABLE TRUSTS

901 E Street NW
Washington, D.C. 20004
EE.UU.
Tel: +1 202 552 2000

Square du Bastion 1A
1050 Bruselas
Bélgica
Tel: +32 (0)2 274 1620

Para más información, póngase en contacto con Tony Long, Director, Ending Illegal Fishing Project, Pew Charitable Trusts, along@pewtrusts.org
pewenvironment.org/endillegalfishing