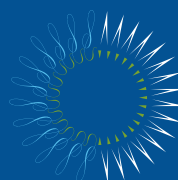


Cerrar la brecha: comparación de las medidas del Estado rector del puerto de las OROP atuneras con las del Acuerdo de la FAO sobre medidas del Estado rector del puerto

JUNIO DE 2011



THE
PEW
ENVIRONMENT GROUP



RICHARD CAREY / FOTOLIA

© Pew Environment Group 2011

Autores

Adriana Fabra, Virginia Gascón, Marta Marrero, Susan Lieberman, Karen Sack.

Reconocimientos

Agradecemos las contribuciones de las Secretarías y de las Partes Contratantes de las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROP) que nos han proporcionado comentarios en relación con los resultados preliminares de nuestras investigaciones. También queremos expresar nuestro agradecimiento a Antonio Cardesa, Matt Fidler, Sophie Hulme, Debra Austin y Kristín von Kistowski por sus valiosas contribuciones.

Pew Environment Group es la sección medioambiental de The Pew Charitable Trusts, una organización no gubernamental que trabaja globalmente para elaborar políticas pragmáticas y basadas en los conocimientos científicos que permitan proteger a nuestros océanos, preservar nuestros hábitats salvajes y fomentar la energía limpia.

www.PewEnvironment.org

Índice

Resumen ejecutivo	2
Parte I:	
Introducción: El Acuerdo sobre las medidas del Estado rector del puerto y las OROP	3
Parte 2:	
Objetivo y metodología	4
Parte 3:	
Conclusiones y recomendaciones generales para todas las OROP atuneras	6
3.1 Conclusiones	6
3.1.1 MEP débiles	6
3.1.2 MEP “ad hoc” y fragmentadas	8
3.2 Recomendaciones generales para todas las OROP atuneras	8
Parte 4:	
Conclusiones y recomendaciones individuales para cada OROP atunera	9
4.1 Comisión para la Conservación del Atún Rojo del Sur (CCSBT)	9
4.2 Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT-IATTC)	12
4.3 Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICAA-ICCAT)	15
4.4 Comisión del Atún para el Océano Índico (CAOI-IOTC)	18
4.5 Comisión de Pesquerías del Pacífico Occidental y Central (WCPFC)	21
Definición de las siglas utilizadas	24

Resumen ejecutivo

Pew Environment Group ha llevado a cabo un análisis comparativo de las medidas del Estado rector del puerto (MEP) fijadas por 10 Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROP) con las establecidas por el Acuerdo de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (en adelante, "Acuerdo sobre las MEP" o simplemente "Acuerdo"). La investigación analiza el grado en que las medidas adoptadas por estas OROP cumplen con los estándares del Acuerdo sobre las MEP e identifica los aspectos que cada OROP debe mejorar para que sus medidas queden alineadas con las del Acuerdo sobre las MEP. Dicho Acuerdo, recientemente aprobado, constituye el nuevo estándar mínimo internacional en materia de medidas del Estado rector del puerto y ofrece una oportunidad única para armonizar y reforzar globalmente los controles del Estado rector del puerto. Las OROP cumplen un papel fundamental en este proceso y pueden contribuir de manera importante a erradicar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) en alta mar.

El presente informe proporciona los resultados finales del análisis comparativo que se realizó para las cinco OROP atuneras sobre la base de información públicamente disponible hasta el 30 de abril de 2011.

Como parte de nuestra metodología, compartimos los resultados preliminares del análisis comparativo para cada OROP con sus respectivas Secretarías y, a través de éstas, también con sus partes contratantes (PC). Desearíamos expresar nuestro agradecimiento a las Secretarías de las OROP y a las PC que nos han hecho llegar comentarios, muchos de ellos extensos. Hemos tenido en cuenta todos los comentarios recibidos y hemos revisado nuestros análisis preliminares cuando ha sido necesario.

El análisis se centró en un grupo específico de herramientas para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) – las MEP adoptadas por las OROP – y no examinó otras medidas adoptadas por los gobiernos o por alguna de las OROP analizadas, como por ejemplo los controles del Estado del pabellón o las medidas de mercado que no se apliquen en los puertos. Por lo tanto, es importante aclarar que nuestra evaluación del grado de conformidad entre las MEP de cada OROP y el Acuerdo sobre las MEP no refleja los resultados generales de dicha OROP en sus esfuerzos de lucha contra la pesca INDNR.

El objetivo de este ejercicio era identificar disparidades específicas entre las MEP adoptadas por estas OROP y las del Acuerdo sobre las MEP y a continuación aportar recomendaciones claras para mejorar estas medidas. El objetivo de esta investigación es ofrecer información que las OROP podrían utilizar para reforzar sus propios sistemas de control portuario y, por consiguiente, contribuir a una mayor armonización de las MEP en las pesquerías de atún de todo el mundo con el fin de dar un paso más en la lucha contra la pesca INDNR.

A excepción de la Comisión del Atún para el Océano Índico (CAOI, pero más conocida por sus siglas en inglés, IOTC) que ha adoptado una resolución que incluye la mayoría de las obligaciones importantes del Acuerdo sobre las MEP, en términos generales, las OROP atuneras no alcanzan el estándar mínimo internacional que establece el Acuerdo. En particular, no cuentan con MEP fuertes en vigor y las MEP que han adoptado están bastante fragmentadas.

Nuestro análisis muestra las siguientes carencias:

- existen pocos requisitos de intercambio de información entre Estados y OROP;
- la obligación de designar los puertos de entrada de los buques extranjeros está en general poco regulada;
- existen insuficientes requisitos de proporcionar información previa a la entrada en puerto por parte de los buques pesqueros y de apoyo;
- no hay suficientes medidas restrictivas aplicables a los buques INDNR, p. ej., denegación de servicios portuarios, desembarques o transbordos;
- los sistemas de inspección son generalmente débiles;
- las obligaciones aplicables a los Estados del pabellón de cooperar con el Estado rector del puerto son limitadas.

Es innegable que la pesca INDNR en alta mar es un reto que comparten todas las OROP y que los buques de pesca INDNR no se limitan a un océano o al área de Convención de una única OROP. Así pues, cuanto más apliquen las OROP un estándar común, mejor podrán éstas hacer frente a este gran reto. En el presente informe se proponen acciones concretas que las OROP pueden llevar a cabo si desean ponerse a la altura del nuevo estándar internacional que establece el Acuerdo sobre las MEP, lo que les permitiría lograr progresos significativos en la lucha contra la pesca INDNR.

Mediante la adopción de MEP mejoradas y armonizadas, las OROP pueden desempeñar un papel clave para cerrar cada vez más el cerco sobre las operaciones de pesca INDNR en todo el mundo

I. Introducción: el Acuerdo sobre las medidas del Estado rector del puerto y las OROP

En noviembre de 2009, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) aprobó el Acuerdo sobre medidas del Estado rector del Puerto para prevenir, desalentar y erradicar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada ("Acuerdo sobre las MEP" o "Acuerdo"). Este tratado proporciona un paquete de medidas a aplicar por parte de los Estados portuarios, que pueden resultar de gran eficacia para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), tales como: la designación de los puertos a los que pueden solicitar acceso los barcos extranjeros, la prohibición de entrada en puerto, desembarque y/o transbordo y la denegación de otros servicios portuarios a buques de pesca INDNR, así como la realización de inspecciones en puerto y la adopción de medidas adicionales de cumplimiento. En la actualidad, el tratado cuenta con 23 signatarios y ha sido objeto de las primeras ratificaciones y adhesiones¹, pero no entrará en vigor hasta que se haya depositado el 25° instrumento de ratificación o adhesión.

El Acuerdo sobre las MEP fija el nuevo estándar mínimo internacional en materia de medidas del Estado rector del puerto dirigidas a combatir la pesca INDNR. En vista de la gran amenaza que plantea en todo el mundo la pesca INDNR para la sostenibilidad de los recursos pesqueros, los Estados deberían aplicar estas medidas incluso antes de la fecha oficial de entrada en vigor del Acuerdo.

Las MEP solo resultarán efectivas en la lucha contra la pesca INDNR si se aplican de un modo uniforme en todos los océanos del mundo. Por ello, además de los esfuerzos individuales de cada Estado para ratificar el Acuerdo, es

necesario que se adopten, dentro del marco de las distintas Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROP), medidas acordes con este nuevo estándar mínimo internacional.

Mediante la armonización y la mejora de sus MEP, las OROP pueden desempeñar un papel clave para cerrar cada vez más el cerco sobre las operaciones de pesca INDNR en todo el mundo. Las OROP pueden centralizar y distribuir información relevante sobre movimientos de los barcos, visitas a puerto e inspecciones, así como requerir a sus partes contratantes (PC) que apliquen un estándar mínimo de controles portuarios a los buques pesqueros y de apoyo, tales como la denegación de entrada en puerto para los buques pesqueros INDNR. Por otro lado, la aplicación efectiva del Acuerdo por un número crítico de Estados puede reforzar y complementar el papel de las OROP, ya que incrementaría el nivel de cumplimiento general de las medidas de conservación y gestión adoptadas por dichas organizaciones.

Algunas OROP cuentan con otras importantes medidas para combatir la pesca INDNR, como las relativas a la utilización de sistemas de localización de buques (conocido como VMS, en sus siglas en inglés), programas o sistemas de documentación de capturas o listas de buques autorizados y de buques INDNR, entre otras. Las MEP sirven de complemento a estas otras medidas y proporcionan un elemento de control necesario. Combinadas, estas medidas pueden contribuir de forma importante a cerrar las vías abiertas para los operadores INDNR, especialmente si los Estados portuarios colaboran y comparten información de manera eficaz.

¹ Veintidós Estados y la Unión Europea han firmado el Acuerdo sobre las MEP.



2. Objetivo y metodología

Pew Environment Group ha llevado a cabo un análisis comparativo para identificar disparidades específicas entre las MEP fijadas por 10 OROP² y las del Acuerdo sobre las MEP y a continuación realizar recomendaciones claras sobre cómo las OROP pueden mejorar sus MEP. El objetivo de esta investigación es ofrecer información que las OROP pueden utilizar para reforzar sus propios sistemas de control portuario y, por consiguiente, contribuir a una mayor armonización de las MEP en todo el mundo. Dicha armonización ayudaría a reducir la pesca INDNR a escala tanto regional como mundial.

El presente informe presenta los resultados y las conclusiones del análisis comparativo realizado para las cinco OROP atuneras, que combinadas gestionan una área superior a todas las demás OROP juntas. Bajo la jurisdicción de las OROP atuneras, se capturan más de 4 millones de toneladas métricas de túnidos. Las OROP atuneras gestionan decenas de miles de buques pesqueros, muchos de los cuales se mueven de un océano a otro durante el transcurso del año. Todas estas OROP han adoptado medidas de ordenación pesquera que incluyen alguna forma de MEP.

Para poder realizar una comparación entre las medidas adoptadas por estas OROP atuneras y las medidas del Acuerdo sobre las MEP, se llevó a cabo un análisis del Acuerdo, incluidos los anexos, y se desglosaron sus disposiciones en más de 100 obligaciones. A continuación, analizamos todas las medidas potencialmente relevantes de las OROP en cuestión. Una vez identificadas todas aquellas que contenían MEP aplicables a la pesca o las actividades relacionadas con la pesca, las comparamos con las obligaciones estipuladas por el Acuerdo sobre las MEP. Para evaluar el grado de concordancia entre las medidas de las OROP y las medidas incluidas en el Acuerdo sobre las MEP, tuvimos en cuenta el objetivo perseguido por la disposición del Acuerdo, el efecto de cada medida de la OROP dentro de su contexto normativo y la claridad de las medidas de la OROP analizadas.

2. Dichas OROP son las siguientes: Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA o CCAMLR en inglés), Comisión para la Conservación del Atún Rojo del Sur (conocida por sus siglas en inglés, CCSBT), Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM o GFCM en inglés), Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT o IATTC en inglés), Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICAA, o ICCAT en inglés), Comisión del Atún para el Océano Índico (CAOI, más conocida por sus siglas en inglés, IOTC), Organización de la Pesca del Atlántico Noroccidental (conocida por sus siglas en inglés, NAFO), Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste (conocida por sus siglas en inglés, NEAFC), Organización de la Pesca del Atlántico Suroriental (conocida por sus siglas en inglés, SEAFO) y Comisión de Pesca del Pacífico Occidental y Central (conocida por sus siglas en inglés, WCPFC).

Para facilitar la presentación de los resultados de la investigación clasificamos nuestras conclusiones de acuerdo con las siguientes categorías, que siguen fielmente los apartados principales del Acuerdo sobre las MEP: ámbito de aplicación; cooperación e intercambio de información; designación y capacidad de los puertos; requisitos de información previa a la entrada en puerto; denegación de entrada; uso de los puertos; inspecciones y papel del Estado del pabellón. Para ilustrar el grado de concordancia entre cada una de las medidas de la OROP y las del Acuerdo hemos atribuido una puntuación de 0 a 10 a cada categoría de medidas (véase la figura 1 de la página siguiente para una representación gráfica de los resultados obtenidos para las cinco OROP atuneras). Aunque la metodología y la escala utilizadas son cualitativas, y no cuantitativas, lo cierto es que proporcionan una herramienta muy útil para comparar los resultados entre distintas OROP, así como para analizar cada OROP por separado, siempre teniendo en cuenta que el estudio se centra únicamente en las MEP y no en otras medidas adoptadas por cada OROP para combatir la pesca INDNR. Así pues, es necesario aclarar que nuestra evaluación del grado de conformidad entre las MEP de una OROP y el Acuerdo sobre las MEP no refleja los resultados generales de una OROP en sus esfuerzos de lucha contra la pesca INDNR.

Como parte de nuestra metodología, compartimos los resultados preliminares del análisis comparativo para cada OROP con sus respectivas Secretarías y, a través de éstas, también con sus partes contratantes (PC). Deseamos expresar nuestro agradecimiento a todas aquellas Secretarías de las OROP y a sus PC que nos enviaron sus comentarios. Hemos tenido en cuenta todas sus aportaciones y hemos ajustado nuestro análisis preliminar sobre la base de esta información cuando ha sido necesario.

El estudio muestra que las medidas de las OROP raramente constituyen una copia exacta de una disposición del Acuerdo sobre las MEP. De hecho, las peculiaridades de cada OROP, las diferencias en sus respectivas membresías y el ámbito de aplicación limitado a un área geográfica o a unas especies determinadas pueden llegar a dificultar que algunas OROP alcancen una alineación total con el Acuerdo sobre las MEP. Sin embargo, la comparación de las medidas en vigor dentro de los distintos regímenes proporciona conclusiones válidas sobre el estado actual de desarrollo de las MEP a nivel regional.

Al analizar las MEP desarrolladas por las 10 OROP hemos intentado ser lo más objetivos posible y nos hemos centrado estrictamente en el grado de conformidad de dichas medidas con el Acuerdo sobre las MEP.

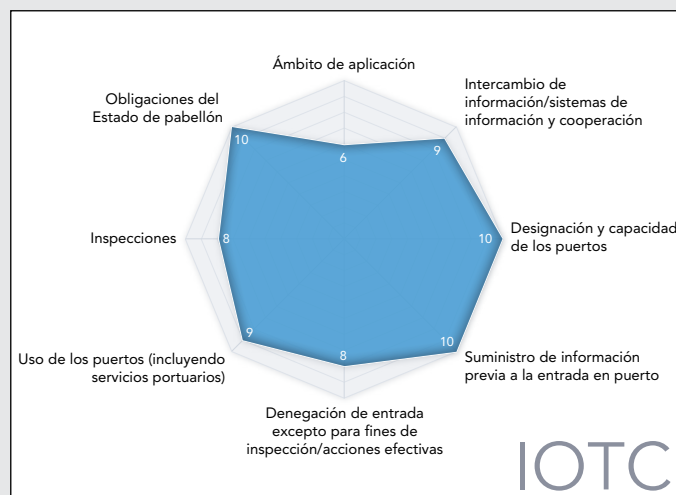
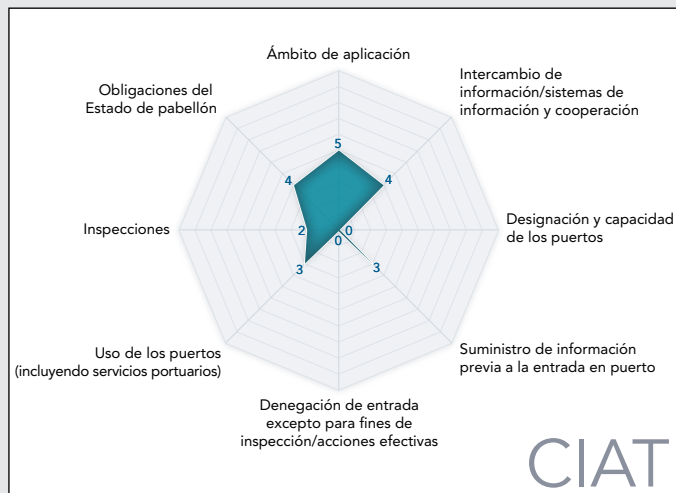
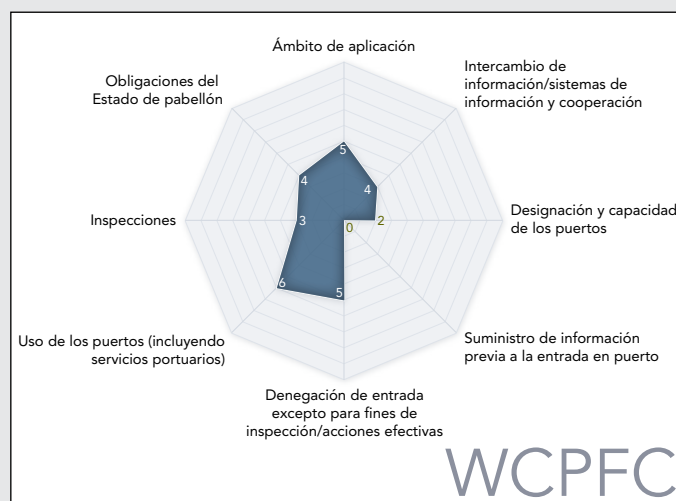
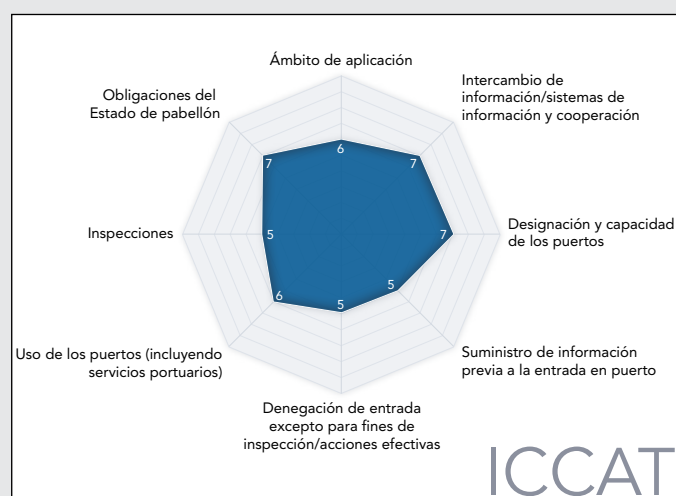
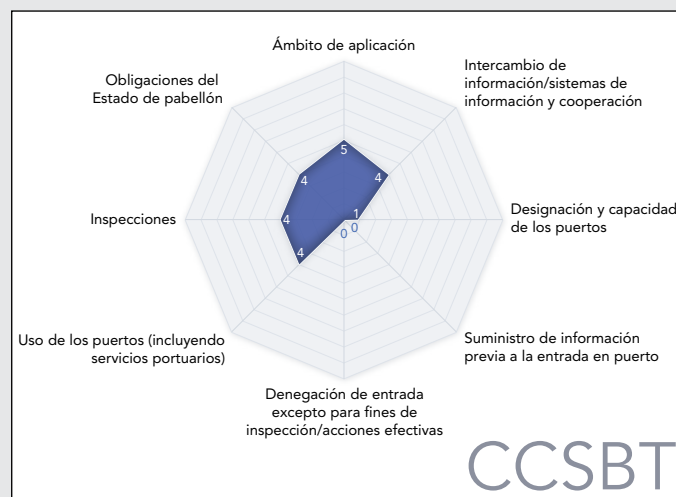


Figura 1: representación gráfica de los resultados obtenidos para las cinco OROP atuneras

Leyenda sobre la puntuación:

- 0: La OROP establece una obligación que se comparable a una obligación del Acuerdo sobre las MEP
- 1-2: La OROP establece una obligación que satisface algunos aspectos de la obligación del Acuerdo, pero sólo para ciertos casos puntuales
- 3-4: La OROP establece una obligación que sólo se ajusta a una obligación del Acuerdo sobre las MEP en algunos casos
- 5-6: La OROP establece una obligación comparable a una obligación del Acuerdo, pero con algunas excepciones
- 7-8: La OROP establece una obligación comparable a una obligación del Acuerdo, aunque la medida no está formulada de manera tan clara como en el Acuerdo
- 9-10: La OROP establece una obligación que se corresponde inequívocamente con una obligación del Acuerdo

3. Conclusiones y recomendaciones generales para todas las OROP atuneras

3.1 CONCLUSIONES

Existen grandes diferencias en el alcance de las medidas del Estado rector del puerto adoptadas por cada OROP. Si analizamos todas las MEP previstas por las cinco OROP atuneras podemos constatar que la Comisión del Atún para el Océano Índico (CAOI, aunque más conocida por sus siglas en inglés: IOTC) presenta las MEP más cercanas al estándar del Acuerdo sobre las MEP. Esto se debe a que recientemente ha adoptado una resolución que incluye la mayoría de las obligaciones sustantivas del Acuerdo sobre las MEP; sin embargo, esta resolución se aplica únicamente a los puertos situados dentro del área de la Convención de la IOTC, lo cual limita su eficacia. La Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (más conocida por sus siglas en inglés, ICCAT) cuenta con un número de MEP que están en sintonía con el Acuerdo sobre las MEP, pero adolecen de un enfoque poco sistemático y podrían ser más completas, especialmente en lo relativo a las inspecciones portuarias y a las prohibiciones aplicables a los buques involucrados en actividades de pesca INDNR. Por otro lado, la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT-IATTC en inglés) y la Comisión de Pesca del Pacífico Occidental y Central (conocida por sus siglas en inglés: WCPFC) presentan importantes carencias y lagunas en sus MEP; más concretamente, todavía tienen que adoptar normas sobre la denegación de entrada en puerto, así como para desarrollar un sistema de inspección portuaria. Finalmente, la Comisión para la Conservación del Atún Rojo del Sur (conocida por sus siglas en inglés: CCSBT) cuenta con muy pocas MEP, al margen de su sistema de documentación de capturas para el atún rojo del sur (*Thunnus maccoyii*). Aunque el sistema de documentación de capturas constituye una medida clave para controlar la pesca INDNR, especialmente en el caso de una OROP dedicada a una sola especie como es la CCSBT, un sistema más completo de MEP incrementaría sensiblemente la eficacia de su sistema de manejo.

En la Parte 4, proporcionamos una descripción detallada de los principales resultados del análisis comparativo realizado para cada OROP; dichos resultados ponen de manifiesto los puntos fuertes y los puntos débiles de cada OROP en comparación con el Acuerdo sobre las MEP e identifican claramente los pasos a seguir por cada OROP para mejorar y reforzar sus MEP.

Más adelante, presentamos algunas conclusiones generales a partir de los análisis comparativos que proporcionan una indicación del estado actual de desarrollo de MEP en las cinco OROP atuneras. Los resultados de nuestras investigaciones muestran que la mayoría de estas OROP atuneras no satisfacen el estándar mínimo internacional establecido por el Acuerdo sobre las MEP. En particular, éstas no cuentan con controles portuarios suficientemente estrictos y las MEP que han adoptado están bastante fragmentadas. Esto permite la existencia de vacíos de regulación de los que se aprovechan los operadores de pesca INDNR.

3.1.1 MEP débiles

En términos generales, las cinco OROP atuneras deben llevar a cabo reformas para reforzar sus controles portuarios. Algunas de las principales carencias en sus MEP afectan a las áreas siguientes:

- **Intercambio de información limitado:** El intercambio de información constituye uno de los pilares del Acuerdo sobre las MEP y es la clave para la eficacia de las MEP en general. El envío y la recepción de información sobre buques entre funcionarios de los Estados portuarios, las OROP y otros actores relevantes es fundamental para identificar los buques involucrados en actividades de pesca INDNR. Esta información puede marcar la diferencia entre una acción oportuna y una oportunidad perdida de detener una operación de pesca INDNR. El Acuerdo sobre las MEP establece requisitos muy específicos de notificar a los Estados, a las organizaciones internacionales y a las partes interesadas pertinentes acerca de las medidas tomadas en puerto³. A excepción de la IOTC⁴ (y en menor medida de ICCAT), las OROP atuneras se quedan cortas en relación con el estándar que establece el Acuerdo sobre las MEP en este ámbito. Las OROP atuneras presentan mejores resultados en lo que respecta al establecimiento de mecanismos para el intercambio electrónico de información, como por ejemplo la publicación de listas de buques autorizados, de buques INDNR y cualquier otra información relevante en la página web de la OROP, y la utilización de medios electrónicos para transmitir información, sobre todo en lo relevante a la aplicación del sistema de documentación de capturas y de los programas estadísticos.
- **Designación de puertos inadecuada:** A excepción de la IOTC y de ICCAT (esta última solamente para los buques con atún rojo a bordo), las OROP atuneras no requieren que los Estados ribereños designen puertos en los que los buques extranjeros puedan solicitar entrada, ni que aseguren que cada uno de los puertos designados cuente con capacidad suficiente para realizar inspecciones, como se estipula en el Acuerdo sobre las MEP⁵. Estas disposiciones son importantes, pues proporcionan claridad a los operadores y ayudan a los Estados portuarios a centrar sus esfuerzos en desarrollar la capacidad necesaria para realizar controles adecuados únicamente en puertos seleccionados.
- **Requisitos de información previa a la entrada en puerto insuficientes:** El Acuerdo sobre las MEP exige que los buques soliciten acceso al puerto con antelación a su llegada a puerto. Este requisito permite que los funcionarios del Estado rector del puerto examinen la información relevante sobre dichos buques antes de la entrada en puerto del buque, para así poder decidir si se requiere la aplicación de alguna medida concreta. Para ello, puede ser necesario comunicarse con otros funcionarios para verificar si el buque ha participado en pesca INDNR⁶. Sólo la IOTC ha adoptado de forma íntegra el estándar del Acuerdo sobre las MEP en este ámbito. La CIAT e ICCAT exigen que los buques que desean entrar en los puertos de su PC proporcionen información con la suficiente antelación para que el Estado rector del puerto disponga del tiempo necesario para

3 Artículos 6.1, 9.3 y 15 b) del Acuerdo sobre las MEP.

4 La IOTC ha adoptado todas las obligaciones de intercambio de información del Acuerdo sobre las MEP, excepto en lo relativo a la necesidad de designar un punto de contacto para el intercambio de información.

5 Otras OROP, como por ejemplo la WCPFC, cuentan con algunos requisitos para la designación de puertos con finalidades específicas, como por ejemplo el transbordo, pero el impacto de dichos requisitos es bastante reducido en comparación con las disposiciones del Acuerdo sobre las MEP en materia de designación de puertos. Véanse los requisitos en el artículo 7 del Acuerdo sobre las MEP.

6 Art. 8 del Acuerdo sobre las MEP.



PHOTOLIBRARY GROUP

examinarla; sin embargo, este requisito solamente se aplica a buques que tienen la intención de participar en transbordos en puerto en el caso de la CIAT y a buques que transportan atún rojo en el caso de ICCAT. La WCPFC y la CCSBT no tienen disposiciones al respecto.

- **Pocas medidas restrictivas contra la pesca INDNR y los buques de apoyo:** Solamente la IOTC e ICCAT (esta última únicamente en relación con los buques incluidos en la lista INDNR) requieren prohibir la entrada en puerto a los buques que participan en la pesca INDNR. El Acuerdo sobre las MEP contempla la posibilidad de que los Estados rectores del puerto permitan a los buques la entrada en puerto con el objetivo de aplicar otras medidas para desalentar la pesca INDNR⁷, y ello debe incluir la denegación de acceso a cualquier servicio portuario, como por ejemplo la reparación, el repostaje y la entrada en dique seco. La denegación de servicios es una forma eficaz de impedir las operaciones de los buques y constituye por ello un fuerte disuasivo para la pesca INDNR. Sin embargo, en la práctica, la mayoría de las OROP no requiere que se apliquen otras medidas de ejecución además de la prohibición de desembarque y transbordo. La IOTC prohíbe el acceso a todos los servicios portuarios a los buques INDNR, mientras que ICCAT y la WCPFC aplican restricciones para acceder a otros servicios portuarios, pero únicamente a buques incluidos en las listas INDNR⁸.
- **Sistemas de inspección débiles:** La CCBST, la CIAT y la WCPFC aún no han desarrollado un sistema de inspecciones en puerto. WCPFC ha establecido obligaciones para la inspección de los buques incluidos en las listas INDNR, pero no ha desarrollado estándares mínimos de inspección o directrices para la formación de los inspectores. ICCAT ha adoptado un programa de inspecciones en puerto, pero aún es susceptible de mejoras. Especialmente, ICCAT debe requerir la inspección

de todos los buques presuntamente involucrados en actividades de pesca INDNR, mejorar los estándares mínimos para la realización de las inspecciones y elaborar directrices para la formación de los inspectores. La existencia de procedimientos claros para la realización de las inspecciones proporcionaría los incentivos adecuados para un mejor cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación aplicables. Además, ayudaría a mejorar la eficacia de los sistemas de control que ya están en vigor, como por ejemplo los sistemas de documentación de capturas y los programas estadísticos, al permitir a los funcionarios del Estado rector del puerto verificar el grado de precisión de la correspondiente documentación y, por ende, reducir los casos de fraude.

- **Pocas obligaciones para los Estados del pabellón:** A través de una cooperación estrecha, los Estados del pabellón y los Estados rectores del puerto pueden aumentar sensiblemente la efectividad de la aplicación de las MEP, especialmente a causa de los claros derechos y obligaciones jurisdiccionales de los Estados del pabellón respecto a sus buques de pesca y a sus buques de apoyo a la pesca. El Acuerdo sobre las MEP contiene algunas disposiciones dirigidas a lograr que los Estados del pabellón cooperen adecuadamente en las inspecciones portuarias y adopten medidas eficaces en caso de que el Estado rector del puerto halle pruebas de pesca INDNR⁹. En nuestra investigación hemos encontrado que la IOTC e ICCAT son las organizaciones que más se acercan al estándar que establece el Acuerdo sobre las MEP en relación con este tema. Las otras tres OROP atuneras tienen disposiciones que requieren a los Estados del pabellón realizar un seguimiento e informar sobre infracciones identificadas; sin embargo, la mayoría de estas disposiciones no hace referencia específica a informes procedentes de inspecciones en puerto. Además, no hemos encontrado ninguna disposición en estas últimas tres OROP que exija que los Estados del pabellón cooperen en las inspecciones portuarias. Esto probablemente se deba a que ninguna de ellas ha adoptado estándares mínimos para las inspecciones en puerto.

7 Artículos 9.4 y 9.5 del Acuerdo sobre las MEP.

8 La WCPFC exige a sus miembros que prohíban a los buques incluidos en las listas INDNR el desembarque, el transbordo, el repostaje o el reabastecimiento, pero no prohíbe otros servicios portuarios, como por ejemplo la reparación o la entrada en dique seco.

9 Art. 20 del Acuerdo sobre las MEP.

3.1.2 MEP “ad hoc” y fragmentadas

Una característica común de las cinco OROP objeto de este informe es que su normativa sobre MEP es bastante fragmentada. Sólo la IOTC cuenta con una amplia medida de conservación y ordenación para los controles del Estado rector del puerto. Las otras OROP han adoptado varias medidas de conservación y ordenación dirigidas a controlar la pesca INDNR, algunas de las cuales incluyen MEP. Esto tiene como resultado una cobertura poco sistemática y “ad hoc” de los controles del Estado rector del puerto. Este enfoque “caso por caso” puede justificarse por las peculiaridades de cada OROP, que hace que algunas pongan mayor énfasis en la regulación de las especies en gran demanda, de determinadas actividades (como por ejemplo el transbordo) o de una clase particular de buques (como por ejemplo los “supercherqueros”). Otro aspecto que ha contribuido a la falta de un enfoque sistemático en relación con los controles portuarios ha sido el desarrollo previo y prioritario de otros instrumentos normativos, como por ejemplo los sistemas de documentación de capturas.

En cualquier caso, esta fragmentación a menudo tiene como resultado una falta de claridad en lo relativo a qué reglas se aplican a cada buque que entra en un puerto. También dificulta la eventual armonización de las MEP de todas las OROP atuneras, lo cual es un objetivo compartido de estas cinco OROP y que está en línea con el Acuerdo sobre las MEP en su meta de establecer un estándar mínimo internacional¹⁰.

3.2 RECOMENDACIONES GENERALES PARA TODAS LAS OROP ATUNERAS

A pesar de que cada una de las cinco OROP tiene sus propios objetivos específicos y presenta notorias diferencias en su ámbito de aplicación, en su membresía y su historia, todas ellas comparten el interés por luchar contra la pesca INDNR, una actividad que amenaza la pesca sostenible y pone a los operadores pesqueros legales en una situación de desventaja comparativa. Es en este contexto en el que se debe valorar la contribución de las MEP a los actuales esfuerzos por combatir la pesca INDNR, no sólo por la reciente adopción del Acuerdo sobre las MEP, sino también porque la experiencia demuestra que la lucha contra la pesca INDNR requiere una combinación de medidas de diferente índole. Las operaciones de pesca INDNR son extremadamente móviles y requieren el apoyo logístico de los puertos en todo el mundo, no sólo para desembarcar sus productos sino también para mantener sus operaciones. Es un hecho bien conocido que los operadores de pesca INDNR buscan puertos menos estrictos para desembarcar y transbordar sus capturas, así como para

repostar, reaprovisionarse y realizar el mantenimiento de sus buques. Además, algunos buques pescan en áreas que están bajo la jurisdicción de distintas OROP durante una misma temporada de pesca. Mediante la aplicación de un estándar estricto y coherente en lo relativo a los controles del Estado rector del puerto, las OROP atuneras pueden desincentivar de forma significativa la pesca INDNR. La aplicación de controles portuarios adecuados aumenta el costo de evadir las normas por parte de los buques INDNR, al limitar el uso de los llamados ‘puertos de conveniencia’ o impedir que los buques que aparecen en las listas INDNR puedan simplemente dirigirse al área de competencia de otra OROP y seguir operando allí.

Considerando las lecciones aprendidas a partir de este estudio, se recomienda que, a través de decisiones de sus Partes Contratantes, las OROP atuneras adopten las siguientes acciones:

- Reforzar sus MEP. Las recomendaciones que aparecen al final de cada análisis comparativo en la Parte 4 de este informe proporcionan información sobre los pasos claros que cada OROP podría seguir para cerciorarse de que sus MEP se acercan más al estándar que establece el Acuerdo sobre las MEP.
- Durante el proceso de reforma de sus MEP, esforzarse por lograr una mayor coherencia interna entre las normas, reduciendo la fragmentación de las obligaciones. También se debe trabajar para que las MEP complementen en mayor medida otras medidas adoptadas para combatir la pesca INDNR.
- Trabajar en pro de la armonización de los sistemas de control del Estado rector del puerto a través de todas las OROP atuneras y también, en la medida de lo posible, con respecto a otras OROP.
- Reforzar la cooperación y el intercambio de información entre las distintas OROP. Las OROP atuneras están en una posición única para lograr este objetivo, en particular a través del reconocimiento mutuo de sus listas de buques pesqueros INDNR.



COREY ARNOLD / OCEAN2012

¹⁰ Las Jornadas de trabajo conjuntas de las OROP atuneras sobre la mejora, armonización y compatibilidad de las medidas de seguimiento, control y vigilancia alentaron a las OROP “a adoptar medidas de control por parte del Estado rector del puerto que sean coherentes con el Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto recientemente adoptado por la FAO, y que tengan en cuenta las circunstancias específicas de cada región de las OROP” en lo relativo a las MEP. Informe de las Jornadas Internacionales de trabajo sobre mejora, armonización y compatibilidad de las medidas de seguimiento, control y vigilancia, lo que incluye el seguimiento de las capturas desde los buques de captura hasta el mercado. (Barcelona, España, mayo-junio de 2010), Doc. N° TRFMO2-W2-012A/2010. Véase también el preámbulo del Acuerdo sobre las MEP.

4. Conclusiones y recomendaciones individuales para cada OROP atunera

4.1 CCSBT

La CCSBT cuenta con un sistema poco desarrollado de controles de puerto en comparación con el Acuerdo sobre las MEP o con otras OROP. Contrariamente a otras OROP, la CCSBT no ha adoptado disposiciones para elaborar una lista de buques pesqueros INDNR y cuenta con un número muy reducido de MEP. La CCSBT tendría que emprender reformas sustanciales para alcanzar el estándar fijado por el Acuerdo sobre las MEP en lo relativo a los controles del Estado rector del puerto.

Estructura y ámbito de aplicación

La CCSBT ha adoptado las resoluciones siguientes en materia de pesca INDNR: una Resolución de 2008 sobre la creación de un registro de instalaciones de engorde autorizadas; una Resolución de 2008 que establece el sistema de localización de buques (VMS) de la CCSBT; una Resolución de 2008 que instituye un programa de transbordo para buques de pesca de gran escala; una Resolución de 2008 sobre pesca INDNR, que crea además un registro de buques autorizados por CCSBT para pescar atún rojo del Sur (SBT, por sus siglas en inglés); Resoluciones de 2000 y 2009 sobre planes de acción para garantizar el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación; y una Resolución de 2010 sobre la aplicación de un sistema de documentación de capturas de la CCSBT.

La CCSBT es una OROP dedicada a una sola especie y su principal herramienta para controlar su pesquería de SBT es su sistema de documentación de capturas (SDC). El SDC hace las veces de MEP en la medida en la que prohíbe los desembarques y los transbordos de SBT capturado ilegalmente. Sin embargo, el sistema se centra en el producto y no cubre otros aspectos de los controles del Estado rector del puerto que están dirigidos a controlar los buques, tales como la prohibición de entrada en puerto y la denegación de servicios portuarios, además de los desembarques y los transbordos¹¹.

Por su parte, la Resolución sobre planes de acción para garantizar el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación hace algunas referencias a MEP. Sin embargo, esta resolución no consigue crear obligaciones claras y directamente aplicables para los Estados rectores del puerto. A diferencia de otras OROP, la CCSBT no ha adoptado ninguna disposición para crear una lista de buques INDNR. Según el Acuerdo sobre las MEP, la inclusión de un buque en una lista INDNR actúa como prueba irrefutable de la participación de dicho buque en actividades de pesca INDNR.

Un aspecto positivo de las medidas de la CCSBT en materia de cumplimiento es que no excluyen ciertos buques, como por ejemplo los buques nacionales o los buques fletados, algo que sí que hace el Acuerdo sobre las MEP. En la práctica, sin embargo, visto el reducido número de MEP que ha adoptado CCSBT, el impacto de este ámbito de aplicación más amplio es reducido.

¹¹ Véanse los artículos 3.1 y 3.2 del Acuerdo sobre las MEP; véase también la resolución de la CCSBT sobre el sistema de documentación de capturas (SDC), que incluye los desembarques de producto nacional y desembarques de atún rojo del Sur por parte de buques fletados (véase en particular el párrafo 5.1.1).



MIKE PARRY / MINDEN PICTURES / FLPA

La definición de “pesca” que aparece en la Convención de la CCSBT incluye “operaciones en el mar en apoyo a la pesca”. Sin embargo, no es tan detallada como la definición que hace el Acuerdo sobre las MEP de actividades relacionadas con la pesca y omite elementos como el envasado, el procesamiento y el transporte del pescado¹².

Cooperación e intercambio de información

El Acuerdo sobre las MEP ha creado unas obligaciones muy específicas para el Estado rector del puerto de notificar a otros Estados, a otras OROP y a la FAO de las medidas tomadas en el puerto. Estas obligaciones de notificación no existen en las medidas de la CCSBT. Sin embargo, hay algunos requisitos de intercambio de información, como la obligación de remitir cada trimestre copias de los documentos del SDC a la Secretaría. La Secretaría, a su vez, reenviará esta información a la Comisión Ampliada¹³ y la hará circular anualmente entre todos los miembros y los no miembros cooperantes¹⁴. La Resolución sobre planes de acción para garantizar el cumplimiento contiene algunos requisitos generales aplicables a los Estados portuarios de informar sobre los progresos realizados en temas como la inspección de transbordos de SBT, pero éstos no son comparables con las detalladas obligaciones del Acuerdo sobre las MEP de notificar sobre las acciones llevadas a cabo por el Estado rector del puerto.

El Acuerdo sobre las MEP favorece el intercambio electrónico de información sobre temas relevantes para la aplicación del Acuerdo¹⁵. La CCSBT requiere que los Estados utilicen medios electrónicos para transmitir información referente a la aplicación del SDC y a lo relativo al registro de la CCSBT de buques autorizados a pescar SBT. Esta última se encuentra disponible en la página web de la CCSBT¹⁶. La Resolución sobre el registro de buques autorizados de la CCSBT también contiene un llamamiento general a la Comisión Ampliada, a los miembros y a los no miembros cooperantes para que cooperen entre ellos y hagan todos los esfuerzos posibles, en colaboración con la FAO y otros organismos regionales de ordenación pesquera, para desarrollar y poner en práctica medidas apropiadas para evitar efectos adversos sobre las reservas de atún de otros océanos¹⁷.

¹² Véase el Art. 1 d) del Acuerdo sobre las MEP; véase también el Art. 2 b) de la Convención para la Conservación del Atún rojo del Sur, firmada el 10 de mayo de 1993.

¹³ La Comisión Ampliada (“Extended Commission”) se creó en 2001; tiene las mismas tareas que la Comisión, pero además de incluir a las Partes de la Convención, sus miembros pueden incluir una entidad o entidad pesquera. Véase la Resolución para establecer una Comisión Ampliada y un Comité Científico Ampliado: 1 y 2.

¹⁴ Resolución sobre la puesta en práctica de un SDC: 6.1 y 6.3.

¹⁵ Art. 16 y Anexo D del Acuerdo sobre las MEP.

¹⁶ Art. 16 y Anexo D del Acuerdo sobre las MEP.

¹⁷ Resolución sobre el registro de buques de la CCSBT: 11.

CCSBT

Esto es coherente con la exigencia del Acuerdo sobre las MEP de que las Partes cooperen e intercambien información con los Estados relevantes, la FAO y otras organizaciones internacionales en relación con los objetivos del Acuerdo¹⁸.

Designación y capacidad de los puertos

De acuerdo con la Resolución de la CCSBT sobre los planes de acción para garantizar el cumplimiento, los miembros y los no miembros cooperantes deberían designar puertos extranjeros para el transbordo de SBT para sus buques. Tal y como está redactada, esta disposición está dirigida a los Estados del pabellón, y no a los Estados rectores del puerto, tal y como dispone el Acuerdo sobre las MEP¹⁹. Asimismo, no hay ninguna disposición que requiera la designación de puertos para usos distintos al transbordo, ni para garantizar que los puertos de la CCSBT cuenten con la capacidad necesaria para llevar a cabo inspecciones.

Suministro de información previa a la entrada al puerto

Según el Acuerdo sobre las MEP, el Estado rector del puerto exigirá a los buques que proporcionen como mínimo una serie de datos (descritos en el anexo A) antes de la entrada en puerto, en plazo suficiente para que el Estado rector del puerto pueda examinar la información. La CCSBT no incluye ningún requisito en este sentido.

Denegación de entrada

Una de las disposiciones centrales del Acuerdo sobre las MEP es el requisito de denegar la entrada en puerto a los buques de pesca INDNR y a buques de apoyo a la pesca, excepto para fines de inspección y aplicación de otras medidas efectivas contra dichos buques. Las resoluciones de la CCSBT no exigen a las Partes que denieguen la entrada en puerto a los buques de pesca INDNR. La Resolución que establece un registro de buques de la CCSBT prohíbe a los buques no autorizados desembarcar o transbordar SBT, pero no menciona la denegación de entrada. No existe ninguna otra medida en CCSBT de efecto similar, como sería por ejemplo el establecimiento de una lista de buques INDNR, que prohíba la entrada en puerto de los buques INDNR.

Uso de los puertos

El Acuerdo sobre las MEP exige que los Estados rectores del puerto denieguen el uso de los servicios portuarios a los buques involucrados en pesca INDNR. La CCSBT se queda lejos del estándar del Acuerdo sobre las MEP en este sentido. Esta organización regional cuenta sólo con dos medidas que restringen los desembarques y los transbordos a los buques pesqueros: (1) los buques que no figuran en el registro de la CCSBT de buques autorizados para pescar SBT no tienen permiso para transbordar o desembarcar este pescado; y (2) de acuerdo con el sistema de documentación de capturas (SDC) de la CCSBT, los miembros, los no miembros cooperantes o los Estados que cooperan específicamente con el SDC no aceptarán ningún desembarque ni transbordo de este pescado de no ser que vaya acompañado de información completa y válida. En cualquier caso, la CCSBT no ha instituido una lista de buques INDNR ni ha adoptado ninguna medida que requiera que el Estado rector del puerto deniegue

otros servicios portuarios (como por ejemplo el repostaje, el reabastecimiento, el mantenimiento o la entrada en dique seco) a los buques de pesca INDNR²⁰.

Inspecciones

La CCSBT no ha adoptado ninguna medida específica que requiera la inspección en puerto de los buques de pesca y los buques de apoyo a la pesca. Su Resolución sobre planes de acción para garantizar el cumplimiento solicitó a los miembros y a los no miembros cooperantes que informaran, antes de abril de 2010, sobre los progresos realizados en el ámbito de la "inspección por parte del Estado rector del puerto de transbordos de atún rojo del Sur". Sin embargo, esta disposición no detalla en qué circunstancias los buques deberían ser inspeccionados, como lo hace el Acuerdo sobre las MEP, y la Resolución estaba dirigida a "miembros del pabellón y no miembros cooperantes de buques palangreros pelágicos", y no específicamente a los Estados rectores del puerto²¹.

Dentro del marco de la CCSBT solamente hay otra referencia a las inspecciones portuarias, concretamente en la Resolución sobre la puesta en práctica de un sistema de documentación de capturas. Esta disposición pide a los miembros y a los no miembros cooperantes "llevar a cabo un nivel de auditoría adecuado, incluyendo inspecciones de buques, desembarques y, allí donde sea posible, de los mercados, en la medida necesaria para validar la información que figura en la documentación del sistema de documentación de capturas". No obstante, la CCSBT no ha desarrollado estándares de inspección, procedimientos para cumplimentar los informes de inspección ni directrices para la formación de los inspectores. El establecimiento de estándares mínimos para las inspecciones portuarias y una cobertura de inspección mínima de los buques sería una herramienta importante para garantizar la conformidad con el SDC de la CCSBT.

Estados del pabellón

El Art. 20 del Acuerdo sobre las MEP incluye un paquete de obligaciones para los Estados del pabellón con el fin de facilitar la aplicación de las MEP. El Acuerdo también exige que los Estados del pabellón apliquen medidas contra un buque si un informe de inspección indica que dicho buque ha incurrido en actividades de pesca INDNR. Existen pocas disposiciones en las resoluciones de la CCSBT dirigidas a incentivar el cumplimiento de la normativa por parte de los Estados del pabellón, y dos de dichas disposiciones están relacionadas con los controles del Estado rector del puerto. De acuerdo con la Resolución sobre planes de acción para garantizar el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación, los Estados del pabellón sólo deberían permitir los transbordos de atún rojo del Sur en puertos extranjeros designados, deberían prohibir dichos transbordos en otros puertos extranjeros y deberían comunicarse con los Estados de esos puertos designados para compartir con ellos información relevante necesaria para la eficacia de las inspecciones. La disposición presenta algunas similitudes con algunos de los requisitos del Art. 20 del Acuerdo sobre las MEP; sin embargo, no es ni tan exclusivo ni tan detallado como

18 Art. 6.1 del Acuerdo sobre las MEP.

19 Art. 7 del Acuerdo sobre las MEP y Resolución sobre planes de acción para garantizar el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación: 2.

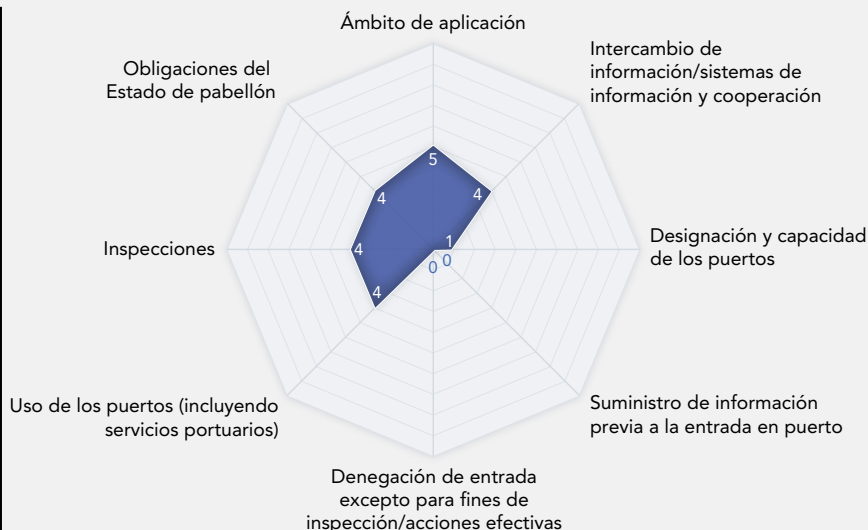
20 Véase el Art. 11 del Acuerdo sobre las MEP; la Resolución sobre el registro de buques de la CCSBT: 2; la Resolución sobre la puesta en práctica de un Sistema de Documentación de Capturas de la CCSBT: 5.6.

21 Resolución sobre planes de acción para garantizar el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación: 1 y 2. Véase también el Art. 12 del Acuerdo sobre las MEP.

Fig.2. CCSBT

Leyenda sobre la puntuación:

- 0: La OROP establece una obligación que se comparable a una obligación del Acuerdo sobre las MEP
- 1-2: La OROP establece una obligación que satisface algunos aspectos de la obligación del Acuerdo, pero sólo para ciertos casos puntuales
- 3-4: La OROP establece una obligación que sólo se ajusta a una obligación del Acuerdo sobre las MEP en algunos casos
- 5-6: La OROP establece una obligación comparable a una obligación del Acuerdo, pero con algunas excepciones
- 7-8: La OROP establece una obligación comparable a una obligación del Acuerdo, aunque la medida no está formulada de manera tan clara como en el Acuerdo
- 9-10: La OROP establece una obligación que se corresponde inequívocamente con una obligación del Acuerdo



los requisitos del Acuerdo puesto que, por ejemplo, sólo se aplica al transbordo²². La segunda de estas disposiciones se encuentra en la Resolución sobre el SDC y exige a los miembros y a los no miembros cooperantes colaborar, revisar, investigar y resolver cualquier preocupación identificada en relación con discrepancias o irregularidades relacionadas con los informes del SDC. Esta disposición no determina claramente el papel de los Estados del pabellón y los Estados rectores del puerto a la hora de dilucidar dichas discrepancias y, en este sentido, es menos clara y prescriptiva que las reglas sobre cooperación entre los Estados del pabellón y los Estados rectores de puerto del Acuerdo sobre las MEP²³. La segunda de estas disposiciones se encuentra en la Resolución sobre el SDC y exige a los miembros y a los no miembros cooperantes colaborar, revisar, investigar y resolver cualquier preocupación identificada en relación con discrepancias o irregularidades relacionadas con los informes del SDC. Esta disposición no determina claramente el papel de los Estados del pabellón y los Estados rectores del puerto a la hora de dilucidar dichas discrepancias y, en este sentido, es menos clara y prescriptiva que las reglas sobre cooperación entre los Estados del pabellón y los Estados rectores de puerto del Acuerdo sobre las MEP²⁴.

Finalmente, la Resolución sobre el registro de buques de la CCSBT da instrucciones a la Comisión Ampliada de la CCSBT de solicitar a los Estados del pabellón que tomen medidas adicionales, cuando sea necesario, para que los buques que figuran en el registro incrementen su grado de conformidad con las medidas de conservación y ordenación. Esta es una disposición más bien general que no establece un requisito inmediato de que los Estados del pabellón realicen una investigación y un seguimiento de las infracciones por parte de sus buques específicamente notificadas, como hace el Acuerdo sobre las MEP²⁵.

Finalmente, la Resolución sobre el registro de buques de la CCSBT otorga un mandato a la Comisión Ampliada de la CCSBT para que solicite a los Estados del pabellón que tomen medidas adicionales, cuando sea necesario, para que los buques que figuran en el registro incrementen su grado de conformidad con las medidas de conservación y ordenación. Esta es una disposición de carácter general que no establece un requisito inmediato para los Estados del pabellón de realizar una investigación y un seguimiento de infracciones por parte de sus buques que hayan resultado objeto de una notificación específica, como hace el Acuerdo sobre las MEP²⁶.

²² Resolución sobre planes de acción para garantizar el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación: 2.

²³ Resolución sobre la puesta en práctica de un SDC: 7.4 en relación con 7.1 y 7.2.

²⁴ Resolución sobre el establecimiento del Sistema de localización de buques de la CCSBT: 3 b). Véase también el Art. 20.4 del Acuerdo sobre las MEP.

²⁵ Resolución sobre el registro de buques de la CCSBT: 7.

²⁶ Resolución sobre el registro de buques de la CCSBT: 7.

Recomendaciones para reforzar las MEP de la CCSBT

Para acercar sus MEP al estándar que establece el Acuerdo sobre las MEP, la CCSBT debería realizar las siguientes reformas:

- Adoptar un sistema completo de MEP.
- Adoptar una resolución que establezca una lista de buques INDNR para la CCSBT.
- Incorporar en una resolución de la CCSBT la definición de pesca y actividades relacionadas con la pesca que aparece en el Acuerdo sobre las MEP.
- Establecer obligaciones claras de notificar a los Estados, a las OROP y a las organizaciones internacionales relevantes sobre las diferentes acciones y decisiones tomadas en puerto, tal y como dispone el Acuerdo sobre las MEP.
- Adoptar una medida que exija que las Partes, como Estados rectores del puerto, designen y publiquen los puertos a los que los buques pueden solicitar entrada y garanticen que estos puertos cuentan con la capacidad necesaria para llevar a cabo inspecciones.
- Adoptar una medida que exija que todos los buques proporcionen información previa al solicitar entrada en un puerto, en la línea de lo establecido por el Art. 8 y el Anexo A del Acuerdo sobre las MEP.
- Adoptar una medida que exija la denegación de entrada en puerto a cualquier buque con respecto al cual existan pruebas suficientes de participación en pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca INDNR, tal y como se estipula en el Art. 9 del Acuerdo sobre las MEP. Establecer claramente que dichos buques sólo deberían recibir autorización de entrada en puerto con fines de inspección y aplicación de medidas efectivas..
- Adoptar una medida que estipule que si un Estado rector del puerto tiene motivos fundados para considerar que un buque ha estado participando en pesca INDNR denegará a dicho buque todo servicio portuario..
- Adoptar un sistema completo y eficaz de inspecciones portuarias. Dicho sistema debería incluir: un número mínimo de buques sometidos anualmente a inspección en los puertos, prioridades para realizar las inspecciones, estándares mínimos para los procedimientos y los informes de inspección y directrices para la formación de los inspectores.
- Establecer obligaciones claras para los Estados del pabellón de cooperar en la realización de controles del Estado rector del puerto y actuar en los casos en los que las inspecciones en puerto hayan revelado prácticas de pesca INDNR, tal y como exige el Art. 20 del Acuerdo sobre las MEP.

4.2 CIAT

La CIAT cuenta con un sistema poco desarrollado de controles del Estado rector del puerto en comparación con el Acuerdo sobre las MEP o con otras OROP. Faltan, o solo son aplicables a situaciones específicas, muchas de las disposiciones clave del Acuerdo sobre las MEP dirigidas a controlar la pesca INDNR.

Estructura y ámbito de aplicación

En lugar de contar con un sistema de normas del Estado rector del puerto aplicable de forma sistemática a una amplia categoría de buques que operan en la zona controlada por la CIAT, la CIAT dispone de varias resoluciones relativas al cumplimiento de las normas de ordenación, de las cuales algunas incorporan un componente de MEP dirigido a regular distintos tipos de situaciones²⁷. El resultado de todo ello es que las MEP de la CIAT tienen un ámbito de aplicación más restringido que las incluidas dentro del Acuerdo sobre las MEP. El Acuerdo incluye una definición muy amplia de “pesca” y “actividades relacionadas con la pesca”²⁸. Sin embargo, la Convención de Antigua, que entró en vigor el 27 de agosto de 2010, introduce una definición que incluye las actividades pesqueras pero no las actividades relacionadas con la pesca²⁹. Como consecuencia, la CIAT ofrece un estándar más bajo que el estipulado por el Acuerdo.

Cooperación e intercambio de información

La CIAT cuenta con una lista de grandes buques atuneros palangreros (LSTLFV) autorizados que está disponible en el sitio

web de la CIAT³⁰. La lista de buques cargueros autorizados a recibir transbordos en el mar dentro del área de la Convención y la lista de buques INDNR también están disponibles en la web³¹. La publicación de estas listas es coherente con las disposiciones del Acuerdo sobre las MEP, que requieren la utilización de mecanismos intercambio electrónico directo de la información³². También cabe mencionar, en relación con la lista autorizada de grandes atuneros palangreros de la CIAT, el requisito de que la Comisión y los Estados interesados³³ se comuniquen entre sí y hagan los mejores esfuerzos con la FAO y otros órganos de ordenación regional de la pesca pertinentes para “elaborar e instrumentar medidas apropiadas, en caso factible, inclusive establecer registros de carácter similar para evitar efectos adversos sobre los recursos atuneros en otros océanos”. Esto es coherente con las instrucciones del Acuerdo sobre las MEP de que las Partes cooperen e intercambien información con los Estados relevantes, la FAO y otras organizaciones internacionales en relación con los objetivos del Acuerdo³⁴.

Pese a las medidas anteriormente mencionadas, la CIAT se queda corta en lo relativo a las disposiciones del Acuerdo de las MEP, que establecen que los Estados rectores del puerto comuniquen sus decisiones o acciones (entre otras, denegación/autorización de acceso a los puertos y de uso de los puertos) a otros Estados y organizaciones internacionales. La CIAT no incluye dichos requisitos de notificación porque en la mayoría de los casos no exige la aplicación de medida alguna que pudiera estar sujeta a una obligación asociada de notificación.

27 Buques implicados en operaciones de transbordo, buques no incluidos en la lista autorizada de LSTLFV (lista de buques pesqueros palangreros de más de 24 metros), buques de la lista de buques INDNR o buques que transportan aletas de tiburón capturadas ilegalmente.

28 Art. 1 c) y d) del Acuerdo sobre las MEP.

29 Art. 1.2 de la Convención de Antigua.

30 De conformidad con la Resolución C-03-07:3.

31 De conformidad con la Resolución C-08-02:9 y la Resolución C-05-07:10, respectivamente.

32 Art. 16 y Anexo D del Acuerdo sobre las MEP.

33 Haciendo referencia de forma colectiva a las Partes y a las no partes cooperantes de la CIAT (“CPC”). Resolución C-03-07: 9.

34 Art. 6.1 del Acuerdo sobre las MEP.



Designación y capacidad de los puertos

El Acuerdo sobre las MEP exige que las Partes contratantes (PC) designen y publiquen los puertos a los que los buques pueden solicitar entrada y garanticen que estos puertos cuentan con la capacidad para llevar a cabo inspecciones³⁵. La CIAT no incluye ninguna obligación de que los Estados portuarios designen puertos para la entrada de buques potencialmente sujetos a MEP, ni de que garanticen que los puertos de las partes contratantes tengan las capacidades necesarias para llevar a cabo inspecciones. Esto último no resulta sorprendente visto que la CIAT no ha desarrollado requisitos específicos para la realización de inspecciones portuarias.

Suministro de información previa a la entrada al puerto

De conformidad con el Art. 8 del Acuerdo sobre las MEP, el Estado rector del puerto exigirá a los buques que faciliten un mínimo de información (descrito en el anexo A) antes de la entrada en puerto, con tiempo suficiente para que el Estado rector del puerto pueda examinarla. La CIAT solo pide información previa de los buques que tienen previsto participar en operaciones de transbordo en puerto. Para dicha categoría de buques la CIAT solicita una información similar a la del Anexo A del Acuerdo sobre las MEP, aunque la resolución de la CIAT omite algunos elementos importantes que sí que están presentes en el Acuerdo³⁶.

Denegación de entrada

Una de las disposiciones centrales del Acuerdo sobre las MEP es el requisito de denegar la entrada en puerto a los buques de pesca INDNR y a los buques de apoyo a la pesca, salvo para fines de inspección y aplicación de medidas efectivas contra dichos buques³⁷. La CIAT no incluye la denegación de entrada en puerto como una de las posibles medidas contra los buques INDNR. A las partes contratantes ni siquiera se les exige denegar el acceso o realizar inspecciones a buques incluidos en la lista INDNR.

Uso de los puertos

El Acuerdo sobre las MEP exige que los Estados rectores del puerto denieguen el uso de los puertos, incluyendo el acceso a servicios portuarios de todo tipo, a los buques involucrados en pesca INDNR. La CIAT prohíbe los desembarques de los buques INDNR, así como el transbordo desde y hacia dichos buques, pero no deniega otros servicios como por ejemplo el repostaje, el reabastecimiento, el mantenimiento y la entrada en dique seco, como se estipula en el Acuerdo sobre las MEP. Asimismo, las prohibiciones de desembarque y transbordo sólo se aplican a los buques incluidos en la lista de buques INDNR, a los buques que transportan aletas de tiburón capturadas en contravención de la resolución sobre tiburones de la CIAT y a los grandes atuneros palangreros no incluidos dentro del registro de buques autorizados³⁸. En relación con los grandes buques atuneros palangreros (LSTLFV) autorizados, la CIAT

35 Art. 7 del Acuerdo sobre las MEP.

36 Resolución C-08-02, Anexo 1. Algunos de los elementos que faltan son: puerto y fecha de la última escala, tipo de buque, nombre del propietario del buque, dimensiones del buque, nacionalidad del patrón del buque e información SLB (VMS en inglés).

37 Artículos 9.4 y 9.5 del Acuerdo sobre las MEP.

38 Artículos 9.6 y 11 del Acuerdo sobre las MEP. Resoluciones C-05-07:9 b); C-05-03:6; C-03-07:1 y C-03-07:6.

no prevé ningún mecanismo que permita al Estado rector del puerto determinar si dichos buques pueden haber infringido las medidas de conservación de la CIAT ni denegarles por ello el uso de los puertos. Este hecho limita la capacidad de la CIAT para controlar las actividades de los buques autorizados.

Finalmente, de acuerdo con el Programa de Documento Estadístico para el patudo de la CIAT, las partes contratantes deberían poder impedir el desembarque en sus puertos de carne congelada de patudo capturado ilegalmente³⁹. Sin embargo, la medida parece estar dirigida principalmente a los funcionarios de aduanas y no especifica el papel de los funcionarios del Estado rector del puerto a la hora de asegurarse de que no se produzcan desembarques o transbordos de capturas ilegales de patudo⁴⁰.

Inspecciones

La CIAT no ha desarrollado ninguna normativa específica en materia de inspecciones (ni siquiera un requisito de inspeccionar buques incluidos en la lista INDNR que se encuentren en el puerto, una medida habitual en la mayoría de OROP). El presente estudio ha encontrado solo dos medidas de la CIAT que pueden proporcionar una base jurídica para las inspecciones portuarias: el Programa de Documento Estadístico para el patudo de la CIAT y la Resolución sobre transbordos. Sin embargo, la regla del Programa de Documento Estadístico para el patudo no está específicamente dirigida a los inspectores portuarios y no establece una obligación clara de inspeccionar el buque⁴¹. El requisito de la resolución sobre transbordos de verificar la información incluida en la declaración de transbordos puede llevar a la inspección del buque carguero, pero ello no se exige de forma explícita⁴². Además, la CIAT no ha desarrollado estándares de inspección, procedimientos para rellenar los informes de inspección ni directrices para la formación de los inspectores.

Estados del pabellón

En la normativa de la CIAT no existen referencias específicas sobre el papel de los Estados del pabellón en la aplicación de las MEP, aspecto regulado por el art. 20 del Acuerdo sobre las MEP. El estudio ha encontrado en las resoluciones de la CIAT dos referencias a las medidas que deben tomar los Estados del pabellón. La primera tiene que ver con las acciones que deben aplicar los Estados del pabellón tras la notificación de avistamiento de un buque INDNR, sin ello tener relación alguna con las medidas aplicadas en puerto; la segunda tiene que ver con Estados No Parte que quieren obtener la calidad de No

39 Tan sólo aquellos documentos completos y válidos garantizarán que el cargamento de patudo podrá entrar en el territorio de las Partes Contratantes. La importación de partes, diferentes a la carne en sí [...] podrá permitirse sin necesidad de documento. Resolución C-03-01: Anexo 1: 3-5.

40 Por ejemplo, el Art. 2 hace referencia a "los funcionarios de Aduanas o cualquier otro funcionario gubernamental pertinente".

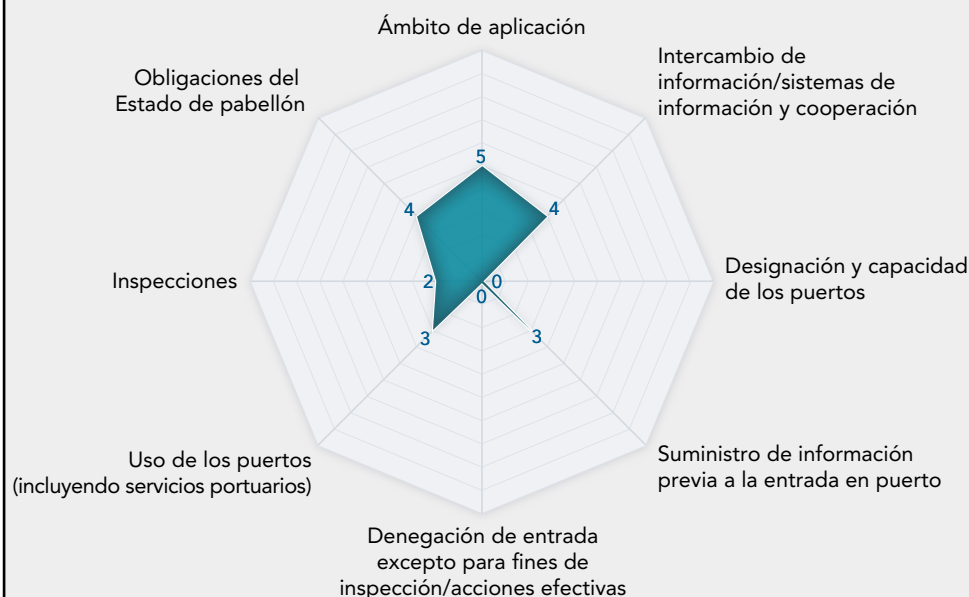
41 Resolución C-03-01: Anexo 1:2. Esta medida exige a los funcionarios de Aduanas o cualquier otro funcionario gubernamental pertinente que soliciten y examinen toda la documentación en todos los cargamentos de patudo; la disposición añade que los funcionarios "podrán también inspeccionar el contenido de cada cargamento con el fin de comprobar la información que figura en el documento".

42 Resolución C-08-02: Anexo 1:5. Para los transbordos en puerto, el Estado de puerto (donde se realiza el transbordo) y el Estado de descarga deben tomar las medidas apropiadas para verificar la exactitud de la información indicada en la declaración de transbordo proporcionada por el capitán del buque carguero receptor. Ambos Estados cooperarán con el Estado del pabellón del buque pesquero para asegurar que las descargas sean consistentes con las capturas reportadas por el buque.

Fig.3. CIAT

Leyenda sobre la puntuación:

- 0: La OROP establece una obligación que se comparable a una obligación del Acuerdo sobre las MEP
- 1-2: La OROP establece una obligación que satisface algunos aspectos de la obligación del Acuerdo, pero sólo para ciertos casos puntuales
- 3-4: La OROP establece una obligación que sólo se ajusta a una obligación del Acuerdo sobre las MEP en algunos casos
- 5-6: La OROP establece una obligación comparable a una obligación del Acuerdo, pero con algunas excepciones
- 7-8: La OROP establece una obligación comparable a una obligación del Acuerdo, aunque la medida no está formulada de manera tan clara como en el Acuerdo
- 9-10: La OROP establece una obligación que se corresponde inequívocamente con una obligación del Acuerdo



Parte Cooperante, y establece de modo general que dichos Estados deberán responder a presuntas infracciones de las medidas de la CIAT cometidas por sus buques y comunicar a la CIAT las acciones que hayan tomado contra dichos buques. Estas presuntas infracciones, "determinadas por los órganos correspondientes", podrían ser el resultado de los informes de personal de control portuario, aunque ello no se especifica⁴³.

Asimismo, de acuerdo con la Convención de Antigua, cuando una Parte de la CIAT tenga "motivos fundados" para creer que una embarcación que enarbola el pabellón de otro Estado ha incurrido en actividades de pesca INDNR dentro del Área de la Convención, llamará la atención del correspondiente Estado del pabellón sobre estos hechos y le proporcionará información comprobatoria⁴⁴. Cada Parte deberá, a la mayor brevedad posible, "informar al Comité para la Revisión de la Aplicación de Medidas Adoptadas por la Comisión sobre [...] las acciones tomadas para asegurar el cumplimiento de medidas de conservación y administración de la CIAT incluyendo, de ser procedente, el análisis de casos individuales y la decisión final adoptada"⁴⁵.

Recomendaciones para reforzar las MEP de la CIAT

Para acercar sus MEP al estándar que establece el Acuerdo sobre las MEP, la CIAT debería realizar las siguientes reformas:

- Adoptar un esquema sistemático y exhaustivo de MEP que se aplique a las mismas categorías de buques que están sujetas al Acuerdo sobre las MEP.
- Incorporar la definición de "pesca" y "actividades relacionadas con la pesca" que aparece en el Acuerdo sobre las MEP.
- Establecer obligaciones claras de notificar a los Estados relevantes, a las partes de la OROP y a las organizaciones internacionales sobre las diferentes medidas y decisiones tomadas, tal y como dispone el Acuerdo sobre las MEP.
- Adoptar una medida que requiera que todos los buques

proporcionen información previa antes de solicitar entrada en un puerto independientemente de la finalidad de dicha visita. Asegurarse de que, como mínimo, se pide que los buques proporcionen la información que aparece en el Anexo A del Acuerdo sobre las MEP.

- Adoptar una medida que requiera la denegación de entrada en puerto a cualquier buque para el que existan pruebas suficientes de participación en pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca INDNR, tal y como se estipula en el Art. 9 del Acuerdo sobre las MEP. Establecer claramente que dichos buques sólo deberían recibir autorización de entrada en puerto con fines de inspección y aplicación de medidas efectivas en su contra.
- Adoptar una medida que exija la denegación de entrada en puerto a cualquier buque para el que existan pruebas suficientes de participación en pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca INDNR, tal y como se estipula en el Art. 9 del Acuerdo sobre las MEP. Estipular claramente que dichos buques sólo deberían recibir autorización de entrada en puerto con fines de inspección y aplicación de medidas efectivas en su contra.
- Adoptar una medida que estipule que si un Estado rector de puerto tiene motivos fundados para considerar que un buque ha estado participando en pesca INDNR (incluyendo las situaciones específicas de pesca INDNR indicadas en el Art. 11 del Acuerdo sobre las MEP) denegará a dicho buque toda forma de utilización del puerto, y no sólo el desembarque y el transbordo.
- Desarrollar un sistema de inspecciones portuarias que incluya: un número mínimo de buques sometidos anualmente a inspección en los puertos, prioridades de cara a las inspecciones, estándares mínimos para los procedimientos y los informes de inspección y directrices para la formación de los inspectores.
- Establecer obligaciones claras para los Estados del pabellón de cooperar en la realización de controles del Estado rector del puerto y actuar en los casos en los que las inspecciones portuarias hayan revelado prácticas de pesca INDNR, tal y como requiere el Art. 20 del Acuerdo sobre las MEP.

⁴³ Resolución C-04-03: 3 y Resolución C- 07-02: 3 b), iv.

⁴⁴ Art. XVIII.6 de la Convención de Antigua.

⁴⁵ Art. XVIII.3 y específicamente 3 b) de la Convención de Antigua.

4.3 ICCAT

Aunque ICCAT ha desarrollado un número considerable de MEP, carece de un enfoque sistemático y exhaustivo en relación con los controles del Estado rector del puerto. ICCAT debería establecer un estándar mínimo de MEP aplicable a todos los buques que entran en los puertos donde se aplica la normativa de ICCAT. Este estándar ha de ser coherente con el estándar del Acuerdo sobre las MEP.

Estructura y ámbito de aplicación

Varias recomendaciones de ICCAT contienen MEP, cada una de ellas destinada a abordar situaciones específicas, como por ejemplo buques que transportan especies determinadas, buques de gran tamaño o buques de partes no contratantes (PNC). No hay definiciones uniformes de “pesca”, “actividades relacionadas con la pesca”, “buque” o “pesca INDNR”⁴⁶. Como resultado de ello, los controles del Estado rector del puerto de ICCAT no son claros ni sistemáticos.

No obstante lo anterior, algunos aspectos específicos de las MEP de ICCAT son más inclusivos que el Acuerdo sobre las MEP. El Acuerdo sobre las MEP no se aplica a ciertos tipos de buques, como los buques extranjeros, los buques fletados y, bajo ciertas condiciones, los buques artesanales. Tampoco se aplica a los buques contenedores que no transportan pescado o que transportan pescado que no haya sido previamente desembarcado. La mayoría de MEP de ICCAT se aplica tanto a los buques nacionales como a los buques fletados⁴⁷. Los buques artesanales no están exentos de las MEP de ICCAT, aunque algunas de esas medidas se aplican únicamente a buques con una eslora total de 20 metros o superior⁴⁸. Aunque los buques contenedores quedan cubiertos por el programa general de inspecciones portuarias de ICCAT, éstos quedan explícitamente exentos de las MEP aplicables al atún rojo en el Atlántico oriental y en el Mar Mediterráneo. No obstante, en relación con otros aspectos, las medidas para el atún rojo son más completas que el resto de las MEP de ICCAT. Esto dificulta la labor de identificar un estándar mínimo aplicable a todos los buques que operan dentro del Área ICCAT⁴⁹.

Cooperación e intercambio de información

El Acuerdo sobre las MEP exige que los Estados portuarios establezcan mecanismos de comunicación que permitan un intercambio directo y electrónico de información. ICCAT mantiene una serie de registros de buques y almadras autorizadas que están disponibles en su página web, así como la lista de buques INDNR de ICCAT y la lista de puertos designados para el atún rojo⁵⁰. ICCAT también ha comenzado a



CAPT THEODOR HINRICHS

establecer medios electrónicos de intercambio de información, específicamente en lo relativo a los programas estadísticos o a la notificación de listas de buques autorizados a la Secretaría⁵¹. Además, ICCAT cuenta con disposiciones para incluir en su lista INDNR todos los buques listados como INDNR por las demás OROP atuneras⁵²; esto es coherente con la exigencia del Acuerdo sobre las MEP de “adoptar medidas de apoyo a las medidas de conservación y ordenación” adoptadas por otros Estados y otras organizaciones internacionales pertinentes⁵³.

El Acuerdo incluye obligaciones muy específicas para los Estados rectores del puerto de notificar a los Estados y a las organizaciones internacionales relevantes de todas las acciones realizadas por el Estado rector del puerto. ICCAT ha establecido algunas obligaciones de notificar, como la de transmitir los informes de inspección a los Estados del pabellón en el caso que se observe una violación de la normativa, así como a la Comisión en todos los casos de inspección de buques de partes no contratantes (PNC)⁵⁴. Sin embargo, estos requisitos no se aplican a todas las decisiones o acciones tomadas por las autoridades portuarias -- algo que sí establece el Acuerdo sobre las MEP -- y no son tan inclusivos como las medidas del Acuerdo en lo relativo a los países y a las organizaciones internacionales a los que se debe notificar⁵⁵.

Designación y capacidad de los puertos

En virtud del Acuerdo sobre las MEP, cada Estado rector del puerto debe designar y dar a conocer los puertos en los que los buques extranjeros pueden solicitar entrada. ICCAT ha establecido este requisito, pero solamente para los buques con atún rojo a bordo⁵⁶. El Acuerdo sobre las MEP también exige que las partes contratantes garanticen que los puertos designados cuenten con capacidad suficiente para llevar a cabo inspecciones en virtud del Acuerdo. ICCAT contiene una disposición similar en relación con los buques de atún rojo, dado que las partes contratantes y las partes no contratantes colaboradoras (CPC), en calidad de Estados rectores del puerto, deberán garantizar una cobertura de inspección completa de las operaciones de desembarque y transbordo⁵⁷.

46 La única definición de buque que hace ICCAT aparece en una recomendación que se aplica únicamente al atún rojo (identificado como “BTF”, por sus siglas en inglés) en el Atlántico oriental y el Mar Mediterráneo (Rec. 08-05: 2 a). La definición de pesca INDNR de ICCAT parece ser únicamente aplicable a los fines de listar buques de pesca INDNR. Rec. 09-10: 1.

47 Rec. 02-21: 4 y 11 sobre buques fletados.

48 Recomendación sobre una lista de buques INDNR de ICCAT (09-10: 12) y Recomendación sobre un registro de buques con una eslora total de 20 metros o superior que están autorizados a operar dentro del Área de la Convención (09-08: 1).

49 Rec. 08-05: 2 a).

50 Art. 16 y Anexo D del Acuerdo sobre las MEP; Rec. 09-10:10 (lista de buques INDNR); Rec. 08-05: 66 (puertos designados para atún rojo atlántico - BFT); Rec. 06-11: 8 (lista de los buques cargueros que están autorizados a recibir transbordos de sus LSTV [grandes buques atuneros] en el área de la Convención); Rec. 09-08: 4

(registro de buques con una eslora de 20 metros o superior); Rec. 06-07: 10 d) (registro de instalaciones de engorde autorizadas). Además, ICCAT regula la publicación en la sección segura de su página web de ciertos aspectos de su documento de capturas de atún rojo (BCD) (Rec. 09-11: 19, 28, y 34).

51 Véase, por ejemplo, la Rec. 06-16 sobre un Programa piloto de documento estadístico electrónico.

52 Rec. 09-10: 11.

53 Art. 6.2 del Acuerdo sobre las MEP.

54 Rec. 97-10: 2 y Rec. 98-11: 4.

55 Rec. 97-10: 2 y Rec. 98-11: 4.

56 Este requisito se aplica a buques que quieren desembarcar o transbordar atún rojo, excluyendo los buques portacontenedores, pero incluyendo los buques extranjeros.

57 Art. 7 del Acuerdo sobre las MEP y Rec. 08-05: 62 y 66.

Suministro de información previa a la entrada al puerto

De conformidad con el Art. 8 del Acuerdo sobre las MEP, las PC exigirán a los buques que proporcionen un mínimo de información antes de su entrada en puerto con la suficiente antelación para que el Estado rector del puerto pueda examinarla. ICCAT ha establecido requisitos de información previa a la entrada en puerto pero sólo para buques que transportan atún rojo⁵⁸. Los requisitos de información previa a la entrada en puerto para los buques de atún rojo que desean desembarcar su carga son menos detallados que los requisitos impuestos a los buques de atún rojo que participan en operaciones de transbordo. Además, existen requisitos de información que se aplican a transbordos realizados en puerto por parte de grandes buques atuneros ("LSTV" en inglés)⁵⁹, que son ligeramente más completos que los que se aplican a los buques de atún rojo. Visto que es probable que muchos buques de atún rojo también sean grandes buques atuneros (LSTV), existe un solapamiento entre estas recomendaciones que hace que las reglas sean poco claras. Para todas estas recomendaciones, el contenido de la información que hay que proporcionar con antelación es menos completo que el Anexo A del Acuerdo sobre las MEP.

Denegación de entrada

Una de las disposiciones centrales del Acuerdo sobre las MEP es el requisito de denegar la entrada en puerto a los buques de pesca INDNR (incluyendo buques de apoyo), excepto para fines de inspección y aplicación de otras medidas con respecto a dichos buques; estas otras medidas deben ser al menos tan eficaces contra la pesca INDNR como la denegación de entrada en puerto⁶⁰. ICCAT únicamente prohíbe la entrada en puerto a buques de pesca INDNR que aparecen en las listas INDNR, y no a aquellos buques que hayan realizado pesca INDNR pero que no han sido listados⁶¹. Además, no se exige la inspección de dichos buques, si se diera el caso de que éstos se encontraran en puerto.

Uso de los puertos

El Acuerdo sobre las MEP exige que los Estados rectores del puerto denieguen el uso de los puertos, incluyendo el acceso a servicios portuarios de todo tipo, a los buques involucrados en pesca INDNR⁶². ICCAT ha establecido una serie de obligaciones de denegar la utilización del puerto, siguiendo un enfoque "caso por caso", lo cual tiene como resultado una regulación considerablemente fragmentada. Un análisis de todas las recomendaciones relevantes revela que el desembarque y el transbordo están prohibidos en una serie de casos en los que es probable que se hayan producido operaciones de pesca INDNR. Estos son casos que atañen, en primer lugar, a buques que aparecen en las listas INDNR; en segundo lugar, a los buques de partes no contratantes que hayan sido avistados pescando en contravención de las normas de ICCAT (después de que una inspección haya confirmado que se ha producido

pesca INDNR de especies ICCAT); y, en tercer lugar, a buques pesqueros con una eslora de 20 metros o superior que no se encuentren en la lista ICCAT de grandes buques pesqueros (LSFV). De un modo más general, los desembarques y los transbordos también están prohibidos para el atún y las especies afines al atún que han sido capturados en el transcurso de actividades de pesca INDNR⁶³. Asimismo, ICCAT prohíbe los desembarques y los transbordos de algunas especies en ciertas circunstancias; estas disposiciones se aplican al atún rojo (*Thunnus thynnus*), al pez espada (*Xiphias gladius*), al patudo (*Thunnus obesus*) y al zorro ojón (*Alopias superciliosus*). En un número muy reducido de casos dichas disposiciones incluyen restricciones al procesamiento de pescado⁶⁴. ICCAT solo prohíbe otros tipos de utilización del puerto a los buques que aparecen en listas INDNR. Las partes contratantes y partes no contratantes colaboradoras (CPC) con ICCAT deben tomar medidas para garantizar que dichos buques no sean autorizados a "abastecerse de combustible, avituallarse, o implicarse en cualquier otra transacción comercial"⁶⁵. Aunque esta última disposición es más inclusiva que las anteriores, sigue resultando incompleta en comparación con el estándar del Acuerdo sobre las MEP, que excluye explícitamente otros servicios, tales como el mantenimiento y la entrada en dique seco.

Inspecciones

ICCAT dispone que las CPC deben asegurarse de que haya una cobertura de inspección total de todos los buques durante todas las horas de transbordo y en todos los lugares de transbordo de atún rojo, así como de todos los buques de NPC que hayan sido avistados pescando en contravención de las medidas de ICCAT. ICCAT dispone que las CPC inspeccionen todos los buques que desembarcan y/o transbordan atún rojo, así como todos los buques de NPC que hayan sido avistados pescando en contravención de las medidas de ICCAT⁶⁶. También hay disposiciones que exigen a los servicios aduaneros u otros funcionarios competentes inspeccionar los documentos estadísticos relativos a las importaciones de patudo y pez espada; estas disposiciones incluyen la capacidad de inspeccionar el contenido de cada cargamento para verificar la información. Finalmente, el programa de inspecciones portuarias de ICCAT exige que las autoridades portuarias de las PC supervisen el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación de la OROP sin discriminar según la especie⁶⁷. Sin embargo, con respecto a los buques de las PC, ICCAT sólo ha desarrollado la obligación de inspeccionar buques de atún rojo, incluso en aquellos casos en que los buques sean sospechosos de haber llevado a cabo operaciones de pesca INDNR. Además, tal y como se dice más arriba, ICCAT no exige la inspección de buques que aparecen en listas INDNR si se diera el caso de que se encontraran en puerto. Por todas estas razones, ICCAT no alcanza el estándar del Acuerdo sobre las MEP en relación con la cobertura de las inspecciones⁶⁸.

58 Art. 8 y Anexo A del Acuerdo sobre las MEP; Rec. 08-05: 63 y 67.

59 ICCAT no define el término "LSTV" ('large-scale tuna vessel' - 'grandes buques atuneros'). Sin embargo, ICCAT también usa un término similar: 'grandes buques pesqueros' ('large-scale fishing vessels' - LSFVs en inglés) que se define en el Rec. 09-08:1 como los buques con una eslora total de 20 m o superior.

60 Artículos 9.4 y 9.5 del Acuerdo sobre las MEP.

61 Rec. 09-10: 9.

62 Artículos 9.6 y 11 del Acuerdo sobre las MEP.

63 Rec. 09-10: 9; Rec. 98-11: 3; Rec. 09-08: 1; Rec. 03-16.

64 Para una indicación detallada de cuándo se aplican estas disposiciones, véanse: Rec. 09-07: 1 sobre el zorro ojón; Rec. 09-04: 1.4 y Rec. 01-22: 1 sobre el pez espada; Rec. 01-21: 1 sobre atún patudo; Rec. 08-05: 27, 32, 54, 57, 63 y 94, así como Rec. 09-11: 3 sobre atún rojo en el Atlántico oriental y en el Mediterráneo.

65 Rec. 09-10: 9

66 Rec. 08-05: 62 y 66; Rec. 98-11: 2.

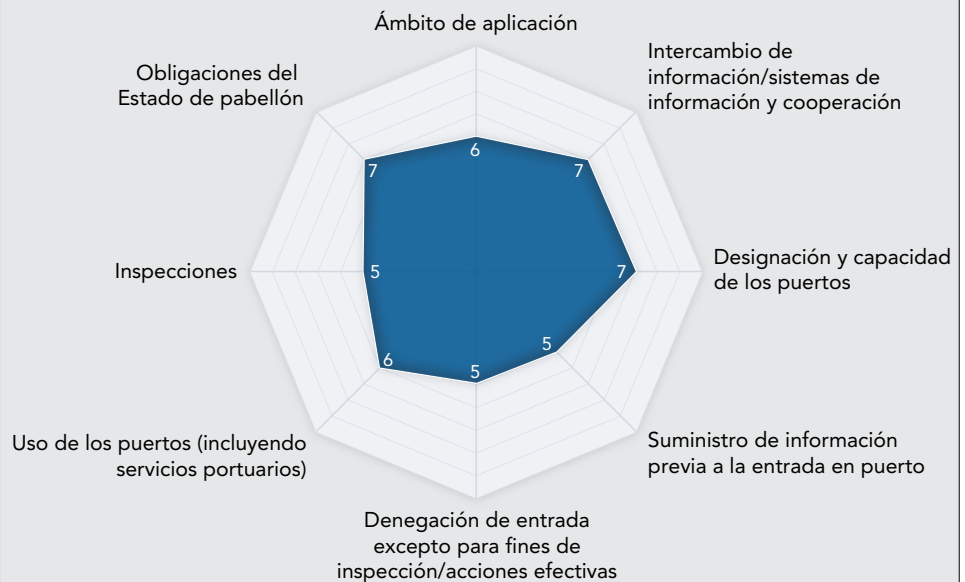
67 Rec. 01-21: Anexo 1: 2; Rec. 01-22: Documento adjunto 1: 2; Rec. 97-10: 1.

68 Art. 12 del Acuerdo sobre las MEP, que establece prioridades específicas en materia de inspección.

Fig.4. ICCAT

Leyenda sobre la puntuación:

- 0: La OROP establece una obligación que se comparable a una obligación del Acuerdo sobre las MEP
- 1-2: La OROP establece una obligación que satisface algunos aspectos de la obligación del Acuerdo, pero sólo para ciertos casos puntuales
- 3-4: La OROP establece una obligación que sólo se ajusta a una obligación del Acuerdo sobre las MEP en algunos casos
- 5-6: La OROP establece una obligación comparable a una obligación del Acuerdo, pero con algunas excepciones
- 7-8: La OROP establece una obligación comparable a una obligación del Acuerdo, aunque la medida no está formulada de manera tan clara como en el Acuerdo
- 9-10: La OROP establece una obligación que se corresponde inequívocamente con una obligación del Acuerdo



Por otro lado, el Acuerdo sobre las MEP contiene estándares muy específicos para la realización de inspecciones y para la elaboración de los informes de inspección. Las disposiciones de ICCAT en materia de estándares de inspección son menos completas y prescriptivas que las del Acuerdo sobre las MEP⁶⁹. La Recomendación 97-10 sobre el Programa de inspecciones de ICCAT dispone que, en caso de constatar la violación de la normativa por parte de un buque extranjero, se redactará un informe de inspección utilizando un "formulario estándar aprobado por la Comisión", pero el único formulario estándar disponible en la página web de ICCAT está aparentemente diseñado para las inspecciones en el mar⁷⁰. Finalmente, ICCAT no ha desarrollado directrices para la formación de los inspectores⁷¹.

Estados del pabellón

El artículo 20 del Acuerdo sobre las MEP incluye una serie de obligaciones específicas aplicables a los Estados del pabellón con el fin de facilitar la aplicación de las MEP y complementar dichas medidas con acciones del Estado del pabellón, especialmente en el caso de que un informe de inspección haya indicado que el buque en cuestión estaba involucrado en actividades de pesca INDNR. En el marco de ICCAT, por regla general las CPC deben "investigar y realizar un seguimiento de la presunta infracción de un barco, y comunicar los resultados de la investigación así como las acciones emprendidas cuando tal infracción haya sido confirmada"⁷². Además, el programa de inspecciones en puerto de ICCAT exige a las PC que tengan en cuenta y reaccionen ante informes de infracciones constatadas por inspectores extranjeros de un modo similar a como tienen en cuenta y reaccionan ante informes de inspectores nacionales⁷³. Aunque estas disposiciones establecen obligaciones parecidas a las fijadas por el Acuerdo sobre las MEP, algunas de las obligaciones del Estado del pabellón que se incluyen en el Acuerdo no quedan cubiertas por ICCAT, tales como la necesidad de solicitar al Estado rector del puerto que inspeccione sus buques o tome otro tipo de medidas, en aquellos casos en los que el Estado del pabellón tiene motivos fundados para pensar que el buque en cuestión ha participado en actividades de pesca INDNR.

Recomendaciones para reforzar las MEP de ICCAT

Para acercar sus MEP a los estándares del Acuerdo sobre las MEP, ICCAT debería realizar las siguientes reformas:

- Sistematizar todas las MEP aplicables en el ámbito de ICCAT

para facilitar la identificación de la medida aplicable en cada circunstancia.

- Adoptar la definición de "pesca", "actividades relacionadas con la pesca" y "buque" que aparecen en el Acuerdo sobre las MEP para todas las MEP de ICCAT.
- Establecer obligaciones claras de notificar a los Estados, a las OROP y a las organizaciones internacionales relevantes, sobre las diferentes decisiones y acciones tomadas por los Estados rectores del puerto, tal y como exige el Acuerdo sobre las MEP.
- Ampliar los requisitos de designar y dar a conocer la lista de puertos de desembarque y transbordo de atún rojo, a todos los puertos donde pueden entrar buques extranjeros que transporten cualquier especie de ICCAT.
- Adoptar una medida que exija que todos los buques proporcionen información previa antes de solicitar entrada en un puerto, independientemente de la finalidad de la visita y de la especie que transporten. Asegurarse de que, como mínimo, se requiera la información que aparece en el Anexo A del Acuerdo sobre las MEP.
- Adoptar una o varias medidas que exijan la denegación de entrada en puerto a cualquier buque para el que existan pruebas suficientes de participación en pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca INDNR, tal y como se estipula en el Art. 9 del Acuerdo sobre las MEP, y no limitar la disposición únicamente a los buques incluidos en las listas INDNR. Disponer claramente que dichos buques sólo deberían recibir autorización de entrada en puerto con fines de inspección y aplicación de medidas efectivas.
- Adoptar una medida que estipule que si un Estado rector del puerto tiene motivos fundados para considerar que un buque ha estado participando en pesca INDNR (incluyendo las situaciones específicas de pesca INDNR indicadas en el Art. 11 del Acuerdo sobre las MEP), denegará a dicho buque toda forma de utilización del puerto, y no sólo el desembarque y el transbordo.
- Exigir la inspección de todos los buques sospechosos de participar en pesca INDNR, y no únicamente los que transportan atún rojo o enarbolan el pabellón de partes no contratantes.
- Adaptar los procedimientos de inspección de ICCAT a los estándares del Acuerdo sobre las MEP, incluyendo la adopción de un formulario obligatorio para los informes de inspección portuaria que cumpla los requisitos del Anexo C del Acuerdo y el desarrollo de directrices para la formación de los inspectores, en la línea del Anexo E del mismo.
- Ampliar las obligaciones de los Estados del pabellón de cooperar en la realización de controles del Estado rector del puerto y de actuar en los casos en los que las inspecciones portuarias hayan revelado prácticas de pesca INDNR, en sintonía con el Acuerdo sobre las MEP.

69 Art. 13.1 y Anexo B del Acuerdo sobre las MEP; Rec. 97-10, y Rec. 98-11: 2.

70 Rec. 09-13 sobre los informes de inspección de ICCAT.

71 Art. 17 y Anexo E del Acuerdo sobre las MEP.

72 Rec. 03-12: 1 f).

73 Rec. 97-10: 4.

4.4 IOTC

En marzo de 2010, la IOTC adoptó una nueva Resolución sobre medidas del Estado rector del puerto que se diseñó sobre la base del Acuerdo sobre las MEP. Aunque esta resolución incluye la mayoría de las obligaciones importantes del Acuerdo, solamente se aplica a los puertos situados dentro del Área de la Convención de la IOTC, lo cual limita la eficacia de sus MEP. Paralelamente, hay varias resoluciones de la IOTC que crean obligaciones superpuestas para el Estado rector del puerto, hecho que dificulta la identificación de las reglas que deben aplicarse en cada caso.

Estructura y ámbito de aplicación

La IOTC adoptó en 2010 la Resolución (Res.) 10/11 sobre medidas del Estado rector del puerto. Antes de adoptar dicha resolución, la OROP tenía en vigor otras resoluciones que contenían MEP, como por ejemplo la Res. 05/03 sobre inspecciones portuarias, la Res. 01/03 sobre el establecimiento de un programa para fomentar la conformidad de los buques de las partes no contratantes (PNC) y la Res. 09/03 sobre el establecimiento de la lista de buques INDNR de la IOTC. Estas resoluciones anteriores siguen en vigor y algunos de los elementos que contienen se solapan con la Res. 10/11, creando con ello cierta confusión en relación con el ámbito de aplicación de determinadas disposiciones. Así pues, por ejemplo, aunque la mayoría de las MEP de estas resoluciones crean obligaciones para los miembros y las partes no contratantes cooperantes (a los que se hace referencia de forma colectiva como CPC), la Res. 01/03 establece obligaciones del Estado rector del puerto únicamente para las partes contratantes (PC). Por ello, no siempre queda claro qué Estados rectores del puerto están sujetos a qué requisitos específicos. La Res. 10/11 se aplica a categorías de buques que son muy similares a las cubiertas por el Acuerdo sobre las MEP⁷⁴. La Res. 10/11 se aplica a categorías de buques que son muy similares a las cubiertas por el Acuerdo sobre las MEP. La IOTC es incluso algo más inclusiva, puesto que, a diferencia del Acuerdo sobre las MEP, su resolución no excluye a los buques fletados. Las

74 Res. 10/11. de conformidad con el párrafo 20, entró en vigor el 1 de marzo de 2011.

definiciones de “buque”, “pesca” y “actividades relacionadas con la pesca” son idénticas a las del Acuerdo sobre las MEP. Sin embargo, la Res. 10/11 incluye una restricción en relación con su cobertura geográfica, y ello limita su ámbito de aplicación. La resolución únicamente se aplica a puertos de CPC “dentro del área de competencia de la IOTC” y, si bien se estipula que las CPC situadas fuera de la jurisdicción de la IOTC “se esforzarán por aplicar esta resolución”, éstas no tienen ninguna obligación jurídica de hacerlo⁷⁵. Esta restricción limita de forma significativa la eficacia de las MEP.

Cooperación e intercambio de información

La Res. 10/11 sobre medidas del Estado rector del puerto establece unas obligaciones de notificar a los Estados, las organizaciones internacionales y las partes interesadas relevantes las medidas tomadas en el puerto que son parecidas a las del Acuerdo sobre las MEP. En ciertos aspectos, la resolución de la IOTC va más lejos que el Acuerdo; por ejemplo, la IOTC estipula un plazo específico dentro del cual las CPC deben transmitir los informes de inspección a los Estados y las OROP relevantes; también añade como destinatario de dicho informe al Estado del pabellón de cualquier buque que haya transbordado carga al buque inspeccionado⁷⁶.

La Res. 10/11 de la IOTC incluye disposiciones similares a las del Acuerdo sobre las MEP que exigen que las CPC, cuando sea posible, establezcan mecanismos de comunicación que permitan el intercambio directo de información, incluyendo la utilización de páginas web⁷⁷. Específicamente, la IOTC exige a las CPC que transmitan electrónicamente los informes de inspección a los Estados y las OROP relevantes y los cuelguen en la página web de la IOTC⁷⁸. La lista de buques INDNR de la IOTC también está disponible en la página web de la OROP, como también lo está la lista de puertos de entrada designados (véase más abajo). Asimismo, la Secretaría ha ordenado transmitir la lista de buques INDNR a las otras OROP para garantizar una cooperación reforzada a la hora de prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR⁷⁹. La página web de la IOTC también publica su registro de buques activos que pescan pez espada y atún en su Área de competencia y el registro de buques cargueros autorizados a recibir en alta mar transbordos de grandes buques atuneros palangreros (LSTLFV)⁸⁰. Por otro lado, la Res. 05/03 dispone que cada año las CPC presenten de forma electrónica a la Secretaría la lista de buques pesqueros extranjeros que han desembarcado en sus puertos atún y especies afines capturadas en el área de la IOTC. Esta lista también tiene que incluir la composición de las capturas por peso y especies desembarcadas⁸¹. Sin embargo, la IOTC no exige la designación de una autoridad que actúe como punto de contacto para el intercambio de información para la aplicación de las MEP, como se pide en el Acuerdo sobre las MEP⁸².

75 Res. 10/11: 20.

76 Res. 10/11: 4 c), 5.1, 6.1, 7.1, 7.3, 9.3, 9.5, 13.1 a), b) y c), 13.2, 15.1 a), 16.1, 16.2, 17.5, Anexo 4 y, en particular, 13.1. Véase también la Res. 01/03: 5.

77 Art. 16.1 y Anexo D del Acuerdo sobre las MEP; Res. 10/11: Anexo 4.

78 Res. 10/11: 13.1 y 13.2.

79 Res. 09/03: 14 y Res. 10/11: 5.

80 Res. 08/02: 8 y 10/08: 3.

81 Res. 05/03: 8.

82 Res. 10/11: 16.3.



JOSE A. MARTINEZ RODEIRO / SHIPSPOTTING.COM

Designación y capacidad de los puertos

El Acuerdo sobre las MEP ordena que sus partes contratantes designen y publiquen los puertos a los que pueden solicitar entrada los buques extranjeros. La IOTC ha adoptado este requisito y pide a la Secretaría que establezca un registro de todos los puertos designados, que deberá publicarse en la página web de esta OROP. Al mismo tiempo, de forma análoga al Acuerdo sobre las MEP, la IOTC ordena que las CPC se aseguren de que dichos puertos cuentan con la capacidad suficiente para llevar a cabo inspecciones⁸³.

Suministro de información previa a la entrada al puerto

De conformidad con el Art. 8 del Acuerdo sobre las MEP, las partes exigirán a los buques que faciliten un mínimo de información (descrito en el anexo A) antes de la entrada en puerto, con tiempo suficiente para que el Estado rector del puerto pueda examinarla. En las resoluciones de la IOTC, las CPC exigirán que la información se proporcione al menos 24 horas antes de la entrada en puerto o inmediatamente después del final de las operaciones de pesca si el tiempo viaje hasta el puerto es inferior a 24 horas. En cualquier caso, las reglas de la IOTC indican que el Estado rector del puerto debe contar con suficiente tiempo para examinar la información. La información que las CPC de la IOTC deben pedir a los buques antes de la entrada en puerto es idéntica a la que figura en el Anexo A del Acuerdo sobre las MEP⁸⁴.

Denegación de entrada

Una de las disposiciones centrales del Acuerdo sobre las MEP es el requisito de denegar la entrada en puerto a los buques de pesca INDNR y a buques de apoyo a la pesca y sólo conceder dicha entrada con fines de inspección y aplicación de otras medidas efectivas contra dichos buques. De conformidad con el Acuerdo, dichas acciones deben ser al menos tan eficaces como la denegación de entrada en puerto para desalentar la pesca INDNR⁸⁵. La IOTC ha incorporado en su totalidad las disposiciones del Acuerdo en materia de entrada en puerto. En la Res. 10/11, la IOTC estipula que sus CPC denegaran la entrada en sus puertos a todos los buques que figuren en cualquier lista de buques INDNR que haya sido elaborada por una OROP relevante, y no sólo a los buques incluidos en su propia lista⁸⁶. Sin embargo, un análisis de otras resoluciones de la IOTC sobre pesca INDNR revela incoherencias. La Res. 09/03 sobre el establecimiento de la lista de buques INDNR de la IOTC no prohíbe la entrada en puerto a buques incluidos en listas INDNR. Asimismo, la Res. 01/03 sobre el establecimiento de un programa para fomentar la conformidad de los buques NCP exige a las PC (pero no a las CPC) que inspeccionen los buques de las NCP sospechosos de haber llevado a cabo pesca INDNR en el área de la IOTC cuando dichos buques "entran de forma voluntaria en sus puertos". Estas incoherencias significan que puede haber confusión sobre qué medida hay que aplicar⁸⁷.

Por otro lado, otras disposiciones de la IOTC deniegan la utilización del puerto a buques en ciertos casos

83 Res. 10/11: 5.

84 Res. 10/11: 6 y Anexo 1.

85 Artículos 9.4 y 9.5 del Acuerdo sobre las MEP.

86 Res. 10/11: 7.

87 Res. 09/03: 13 b) y e). Res. 01/03: 3.

predeterminados que son indicativos de pesca INDNR, pero la entrada en puerto no se prohíbe de forma específica como en el Acuerdo sobre las MEP⁸⁸. Este hecho también puede traer confusión en la aplicación de las normas pertinentes.

Uso de los puertos

El Acuerdo sobre las MEP es muy claro en relación con la necesidad de denegar cualquier uso de los puertos, incluyendo el acceso servicios portuarios de cualquier tipo, a los buques que hayan incurrido en actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca INDNR⁸⁹. La Res. 10/11 sobre MEP de la IOTC adopta las disposiciones del Acuerdo sobre las MEP denegando en su totalidad el uso de los puertos a los buques involucrados en pesca INDNR y actividades relacionadas con este tipo de pesca⁹⁰. Sin embargo, de acuerdo con la Res. 09/03 sobre la lista de buques INDNR de la IOTC, "los buques INDNR que entren voluntariamente en los puertos no serán autorizados a desembarcar o a efectuar transbordos, a abastecerse de combustible, avituallarse o implicarse en cualquier otra transacción comercial"⁹¹. Aunque esta disposición es bastante inclusiva, no queda totalmente claro si las operaciones de mantenimiento y entrada en dique seco también deben ser denegadas a este tipo de buques, como imponen el Acuerdo sobre las MEP y la Res. 10/11. Este hecho puede crear cierta confusión a la hora de interpretar y aplicar las normas.

Paralelamente, otras resoluciones de la IOTC prohíben los desembarques y los transbordos en ciertos casos en los que la operación de pesca se ha llevado a cabo infringiendo las resoluciones de esta OROP. Dado que estas actividades pesqueras constituyen casos de pesca INDNR, el requisito de denegar otros servicios portuarios, como se estipula en la Res. 10/11, también se aplicaría a las actividades mencionadas anteriormente. Como resultado, existen distintas disposiciones que regulan situaciones similares, cada una de ellas estableciendo un estándar distinto, y ello crea confusión⁹².

Inspecciones

Al igual que el Acuerdo sobre las MEP, la Res. 10/11 establece un nivel mínimo de inspecciones anuales que la IOTC fija en el 5%⁹³. La Res. 10/11, a diferencia del Acuerdo sobre las MEP, no ha establecido prioridades específicas para las inspecciones de los buques, aunque existe una disposición general en la Res. 05/03 que estipula que debería concederse prioridad a la inspección de buques de NCP⁹⁴.

En relación con los buques de pesca INDNR, tal y como se menciona más arriba en el apartado de "Estructura y ámbito de aplicación", la Res. 01/03 exige a las PC (pero no a las CPC) que inspeccionen los buques de las PNC sospechosos de haber llevado a cabo pesca INDNR en el área de la IOTC cuando

88 Rec. IOTC/2008/1: 15, 17.

89 Artículos 9.6 y 11 del Acuerdo sobre las MEP.

90 Artículos 9.6 y 11 del Acuerdo sobre las MEP; Res. 10/11: 9.

91 Res. 09/03: 13 b).

92 Res. 99/02: 2 (sobre palangreros con pabellón de conveniencia); Res. 01/03: 3 y 4 (sobre conformidad por parte de los buques NCP); Res. 05/03: 4 (sobre inspecciones en puerto); Res. 05/05: 6 (sobre tiburones); Res. 07/02: 1 y 7 (sobre el registro de buques autorizados); Res. 09/03: 13 b), y e) (sobre la lista de buques INDNR); Res. 10/01: 6 (sobre atunes tropicales).

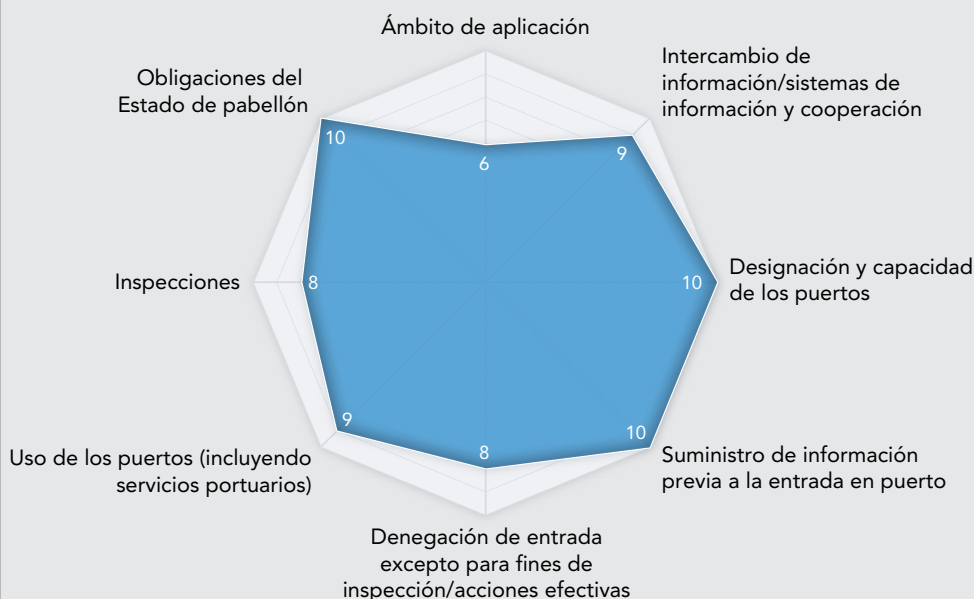
93 Res. 10/11: 10.1; Art. 12 del Acuerdo sobre las MEP.

94 Res. 05/03: 7.

Fig.5. IOTC

Leyenda sobre la puntuación:

- 0: La OROP establece una obligación que se comparable a una obligación del Acuerdo sobre las MEP
- 1-2: La OROP establece una obligación que satisface algunos aspectos de la obligación del Acuerdo, pero sólo para ciertos casos puntuales
- 3-4: La OROP establece una obligación que sólo se ajusta a una obligación del Acuerdo sobre las MEP en algunos casos
- 5-6: La OROP establece una obligación comparable a una obligación del Acuerdo, pero con algunas excepciones
- 7-8: La OROP establece una obligación comparable a una obligación del Acuerdo, aunque la medida no está formulada de manera tan clara como en el Acuerdo
- 9-10: La OROP establece una obligación que se corresponde inequívocamente con una obligación del Acuerdo



dichos buques entran de forma voluntaria en sus puertos⁹⁵. Por otro lado, la Res. 10/11 incluye una disposición idéntica al Art. 9.5 del Acuerdo sobre las MEP, que estipula que cuando haya pruebas suficientes de que un buque ha incurrido en actividades de pesca INDNR (como la inclusión de dicho buque en una lista de buques INDNR por parte de una OROP), sólo se autorizará la entrada en el puerto del buque con finalidades de inspección y cumplimiento de la normativa⁹⁶. Esta última norma se aplica a los puertos de CPC ubicados dentro del Área de la IOTC y no sólo de PC, como hace la Res. 01/03. Sin embargo, la Res. 09/03 relativa a la lista de buques INDNR de la IOTC no crea ningún requisito de inspeccionar buques incluidos en las listas INDNR, y este hecho puede traer confusión en relación con si existe o no una obligación de inspeccionar este tipo de buques.

En el contexto de su Programa de Documento Estadístico para el patudo, esta OROP ha adoptado disposiciones que exigen que los funcionarios de Aduanas o cualquier otro funcionario pertinente examinen "toda la documentación de importación"; estas disposiciones incluyen la posibilidad de inspeccionar el contenido de cada cargamento para comprobar la información que figura en los documentos⁹⁷. Además, la IOTC recomienda (aunque no exige) que las CPC lleven a cabo inspecciones portuarias de transbordos realizados por buques pesqueros autorizados⁹⁸.

A partir del análisis anterior podemos ver que las MEP de la IOTC, si se consideran en su totalidad, crean requisitos similares a los del Acuerdo sobre la MEP en relación con la inspección de buques de pesca INDNR. No obstante, dichos requisitos se encuentran contenidos en resoluciones distintas que se solapan en su ámbito de aplicación, lo cual dificulta la labor de identificar qué requisitos de inspección se aplicarían en cada caso y si se aplicaría únicamente a las PC o también a las CPC.

Los estándares de la IOTC para los procedimientos de inspección son idénticos a los del Acuerdo sobre las MEP y pueden ser incluso más detallados en algunos aspectos. El formulario estándar de la IOTC para los informes de inspección es idéntico

al del Acuerdo sobre las MEP⁹⁹. El formulario de inspecciones de la IOTC reproduce el contenido del formulario del Acuerdo sobre las MEP¹⁰⁰. La IOTC también ha adoptado las directrices del Acuerdo para la formación de inspectores portuarios¹⁰¹.

Estados del pabellón

La IOTC ha adoptado todas las disposiciones del Acuerdo sobre las MEP relativas al papel de los Estados del pabellón a la hora de cooperar con los Estados rectores del puerto en la aplicación de las MEP, así como sobre la realización de actividades de seguimiento por parte de los Estados del pabellón cuando un informe de inspección indica que se ha producido pesca INDNR.

Recomendaciones para reforzar las MEP de la IOTC

Para acercar sus MEP al estándar que establece el Acuerdo sobre las MEP, la IOTC debería realizar las siguientes reformas:

- Ampliar el ámbito de aplicación geográfico de sus MEP para que se apliquen a los puertos de todas las CPC.
- Exigir que las CPC designen a una autoridad que actúe como punto de contacto para el intercambio de información sobre la aplicación de MEP relevantes.
- Garantizar la coherencia entre todas las resoluciones de la IOTC que contienen MEP, en especial las aplicables a buques de pesca INDNR y buques de apoyo a la pesca INDNR. Todas las MEP aplicables deberían prohibir claramente la entrada en puerto a dichos buques, excepto si se les concede dicha entrada con fines de inspección y aplicación de otras medidas de cumplimiento efectivas; también deberían estipular que deberán denegarse todos los servicios portuarios a estos buques cuando se encuentren en puerto.
- Garantizar que todas las resoluciones de la IOTC que contienen MEP crean obligaciones para las CPC y no sólo para las PC.

⁹⁵ Res. 01/03: 3, en relación con 1 y 2.

⁹⁶ Res.10/11: 7.5.

⁹⁷ Res. 01/06 Anexo 1:2; Res. 03/03 Apéndice 1:2.

⁹⁸ Considerados en la Res. 07/02: 1 como buques de más de 24 m o que operan fuera de la zona económica exclusiva del Estado del pabellón para el que está autorizado a pescar atún o especies afines dentro del Área de la IOTC.

⁹⁹ Por ejemplo, la IOTC exige que las inspecciones incluyan una verificación cruzada entre las cantidades por especie registradas en la notificación previa de desembarque y las cantidades desembarcadas o transbordadas. Una vez completado el desembarque o el transbordo, el inspector verificará y tomará nota de las cantidades por especies que permanecen a bordo. Res. 10/11: 10.2. Véase también la Res. 10/11: 10.3, 10.4 y Anexo 2; y Art. 13 y Anexo B del Acuerdo sobre las MEP.

¹⁰⁰ Hay errores de mecanografía en los puntos 10, 20 y 21 del formulario de inspecciones de la IOTC. Véase la Res. 10/11: Anexo 3, así como el Anexo C del Acuerdo sobre las MEP.

¹⁰¹ Res. 10/11: 14 y Anexo 5, Art. 17 y Anexo E del Acuerdo sobre las MEP.

4.5 WCPFC

La WCPFC debería desarrollar estándares para la realización de inspecciones y exigir que los Estados rectores del puerto inspeccionen los buques incluso si no están incluidos en listas INDNR. También debería disponer que los buques proporcionen información previa a la entrada en puerto y ordenar a los Estados que notifiquen a las partes relevantes todas las medidas tomadas en el puerto.

Estructura y ámbito de aplicación

De acuerdo con el Art. 27 de la Convención de la WCPFC¹⁰²: “un Estado rector del puerto tiene el derecho y la obligación de tomar medidas para fomentar la eficacia de las medidas de conservación y ordenación subregionales, regionales y globales”. Sin embargo, no hay una medida de conservación y ordenación específica sobre controles del Estado rector del puerto. Hasta la fecha, la Comisión ha adoptado toda una serie de medidas de conservación y ordenación que contienen algunas MEP que reglamentan situaciones específicas¹⁰³, pero se carece de un enfoque completo y sistemático en relación con las MEP.

Con una excepción, la WCPFC no excluye los buques nacionales de la aplicación de las MEP, aunque el Acuerdo sobre las MEP sí que lo hace¹⁰⁴. Las MEP de la WCPFC se aplican a buques cargueros y a buques de apoyo incluso si su definición de “pesca” no incluye algunas de las actividades relacionadas con la pesca mencionadas en el Acuerdo sobre las MEP, estableciendo con ello un estándar más limitado que el del Acuerdo¹⁰⁵.

Cooperación e intercambio de información

La WCPFC ha desarrollado varias disposiciones relativas a la necesidad de cooperar con la FAO y con otras OROP, en particular con la CIAT, que incluyen la cooperación en materia de medidas de seguimiento, control y vigilancia¹⁰⁶. Asimismo, existe un reconocimiento parcial de las listas de buques INDNR adoptadas por otras OROP, puesto que los buques listados por otra OROP serán suprimidos del registro de la WCPFC de buques cargueros autorizados¹⁰⁷. Esto es coherente con las disposiciones del Acuerdo sobre las MEP de que las

Partes cooperen e intercambien información con los Estados relevantes, la FAO y otras organizaciones internacionales en relación con los objetivos del Acuerdo¹⁰⁸.

La información pertinente para las listas de buques autorizados de la WCPFC debe transmitirse electrónicamente. Tanto estas listas como las listas de buques INDNR de la WCPFC están disponibles en la página web de esta OROP¹⁰⁹. Estas obligaciones son coherentes con las disposiciones del Acuerdo sobre las MEP, que exigen que los Estados ribereños establezcan mecanismos de comunicación que permitan el intercambio electrónico directo de la información¹¹⁰.

En todo caso, la WCPFC no establece la obligación de notificar a las partes relevantes las medidas tomadas en el puerto, como por ejemplo la denegación de utilización del puerto, o los resultados de la inspección portuaria¹¹¹. Estos requisitos de notificación son fundamentales para la eficacia de las MEP y han sido desarrollados de forma detallada en el Acuerdo sobre las MEP.

Designación y capacidad de los puertos

El Acuerdo sobre las MEP exige que las Partes contratantes designen y publiquen los puertos a los que los buques pueden solicitar entrada y garanticen que estos puertos cuentan con la capacidad para llevar a cabo inspecciones. De acuerdo con las normas de la WCPFC, un miembro “puede” notificar sus puertos designados para transbordos al Director ejecutivo, y el Director ejecutivo transmitirá de forma periódica la lista de puertos designados a todos los miembros¹¹². Sin embargo, no hay ninguna disposición que obligue a los miembros a usar los puertos designados para los transbordos. Asimismo, no hay ningún reglamento sobre la designación de puertos para usos distintos al transbordo ni para garantizar que los puertos de los miembros de la WCPFC tienen las capacidades necesarias para llevar a cabo inspecciones.

Suministro de información previa a la entrada al puerto

Según el Acuerdo sobre las MEP, el Estado rector del puerto exigirá a los buques que proporcionen un paquete mínimo de información (descrito en el anexo A) antes de la entrada en puerto, con tiempo suficiente como para que las autoridades del Estado rector del puerto puedan examinarla. La WCPFC no incluye ningún requisito de proporcionar información antes de la entrada en puerto.

Denegación de entrada

Una de las obligaciones centrales del Acuerdo sobre las MEP pasa por denegar la entrada en puerto a los buques de pesca INDNR y los buques de apoyo a la pesca y sólo conceder dicha entrada con fines de inspección y aplicación de otras medidas de cumplimiento; las otras medidas deben ser al menos tan eficaces como la denegación de entrada en puerto para desalentar la pesca INDNR¹¹³. Las medidas de conservación y

¹⁰² Convención sobre la conservación y ordenación de las poblaciones de peces altamente migratorios del Océano Pacífico occidental y central, firmada el 4 de septiembre de 2000 en Honolulu, EE.UU. La Convención entró en vigor el 19 de junio de 2004.

¹⁰³ Medida de conservación y ordenación (CMM) 2009-01, “Registro de buques pesqueros y autorización de pesca”; CMM 2009-04, “Conservación y ordenación de los tiburones”; CMM 2009-06, “Medida de conservación y ordenación sobre la reglamentación del transbordo”; CMM 2008-01, “Medida de conservación y ordenación para el atún patudo y el rabil (atún aleta amarilla) en el Océano Pacífico occidental y central”; CMM 2007-03, “Medida de conservación y ordenación para establecer una lista de buques sospechosos de haber llevado a cabo actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el Océano Pacífico occidental y central”.

¹⁰⁴ CMM 2009-01: 20.

¹⁰⁵ La WCPFC omite el desembarque, el envasado, el procesamiento y el transporte del pescado. Art. 1 d) de la Convención de la WCPFC y art. 1 d) del Acuerdo sobre las MEP.

¹⁰⁶ Artículos 22.3 y 22.4 de la Convención de la WCPFC. Véase también CMM 2009-01: 22.

¹⁰⁷ CMM 2009-01: 37.

¹⁰⁸ Art. 6.1 del Acuerdo sobre las MEP.

¹⁰⁹ CMM 2007-03: 23 y CMM 2009-01: 13.

¹¹⁰ Principalmente el art.16 y el Anexo D.

¹¹¹ Artículos 11.3 y 15 del Acuerdo sobre las MEP.

¹¹² Art. 7 del Acuerdo sobre las MEP; art. 29.1 de la Convención de la WCPFC; CMM 2009-06: 5.

¹¹³ Artículos 9.4 y 9.5 del Acuerdo sobre las MEP.

WCPFC

ordenación de la WCPFC no exigen a las Partes que denieguen la entrada en puerto a los buques de pesca INDNR. Sin embargo, en el caso de los buques incluidos en listas INDNR, las medidas exigen que los miembros inspeccionen todos esos buques y no les autoricen a desembarcar, realizar transbordos, repostar o reabastecerse. Dado que la WCPFC no ordena que los miembros tomen otras medidas contra estos buques y no prohíbe otros servicios portuarios como la reparación y la entrada en dique seco, esta disposición establece un estándar ligeramente más bajo que la del Acuerdo sobre las MEP en relación con los buques incluidos en listas INDNR. Paralelamente, la WCPFC no aplica ninguna restricción en el uso de los puertos a otros buques INDNR no listados, contrariamente a lo que se exige en el Acuerdo¹¹⁴.

Uso de los puertos

El Acuerdo sobre las MEP exige que los Estados rectores del puerto denieguen el uso de los puertos, incluyendo el acceso a servicios portuarios de todo tipo, a los buques involucrados en pesca INDNR. De acuerdo con las medidas de la WCPFC, los miembros no permitirán a los buques incluidos en listas INDNR desembarcar, realizar transbordos, repostar o reabastecerse, pero no se hace referencia a denegar otros servicios portuarios incluidos en el Acuerdo sobre las MEP, como por ejemplo el mantenimiento o la entrada en dique seco¹¹⁵.

Además de sus medidas contra los buques que figuran en listas INDNR, la WCPFC prohíbe los desembarques y los transbordos de buques no incluidos en las listas de buques autorizados de la organización¹¹⁶, y de buques que no cuentan con la

licencia necesaria de un Estado ribereño¹¹⁷. También existen prohibiciones de desembarques y transbordos específicas en función de la especie de pescado¹¹⁸. Estas medidas no alcanzan el estándar del Acuerdo sobre las MEP porque no prohíben otros servicios portuarios, como hace el Acuerdo.

Inspecciones

De acuerdo con las normas de la WCPFC, los miembros sólo tienen que inspeccionar buques incluidos en listas INDNR, con lo que se cubre únicamente una categoría muy limitada de buque en comparación con el Acuerdo sobre las MEP. Además, la WCPFC no ha desarrollado medidas sobre cómo deberían llevarse a cabo las inspecciones. Aunque el Anexo III de la Convención de la WCPFC da algunas orientaciones sobre la realización de inspecciones de transbordos, incluyendo los transbordos en puerto¹¹⁹, la WCPFC todavía no ha adoptado ninguna medida que exija a los miembros inspeccionar a los buques que realicen transbordos en puerto ni ningún procedimiento para rellenar los informes de inspección. Finalmente, la WCPFC no ha elaborado ninguna directriz sobre la formación de los inspectores, como exige el Acuerdo sobre las MEP¹²⁰.

Estados del pabellón

El Art. 20 del Acuerdo sobre las MEP incluye una serie de obligaciones para los Estados del pabellón diseñadas con el fin de facilitar la aplicación de las MEP. El Acuerdo también exige que los Estados del pabellón adopten medidas contra un buque cuando un informe de inspección indique que dicho buque ha incurrido en actividades de pesca INDNR. La

114 CMM 2007-03: 22 b).

115 Los artículos 9.6 y 11.1 del Acuerdo sobre las MEP también prohíben a estos buques el envasado y el procesamiento del pescado, así como el mantenimiento y la entrada en dique seco del buque.

116 La WCPFC cuenta con un registro de buques pesqueros y con un registro provisional de buques cargueros y búnker autorizados a pescar y operar en el Área de la Convención de la WCPFC más allá de las jurisdicciones nacionales.

CMM 2009-01.

117 CMM 2009-01: 4 c), 16 y 17.

118 Estas prohibiciones se aplican a las aletas de los tiburones (CMM 2009-04: 9) y a los productos del atún (CMM 2008-01: 42).

119 Art. 4.2 y Anexo II de la Convención.

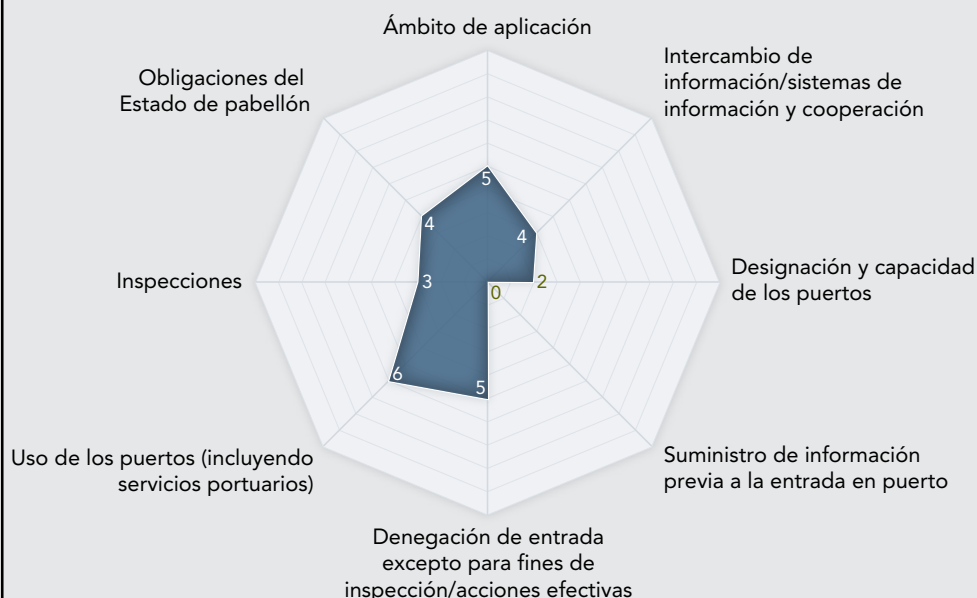
120 Art. 17 y Anexo E del Acuerdo sobre las MEP.



Fig.6. WCPFC

Leyenda sobre la puntuación:

- 0: La OROP establece una obligación que se corresponde inequívocam
- 1-2: La OROP establece una obligación que satisface algunos aspectos de la obligación del Acuerdo, pero sólo para ciertos casos puntuales
- 3-4: La OROP establece una obligación que sólo se ajusta a una obligación del Acuerdo sobre las MEP en algunos casos
- 5-6: La OROP establece una obligación comparable a una obligación del Acuerdo, pero con algunas excepciones
- 7-8: La OROP establece una obligación comparable a una obligación del Acuerdo, aunque la medida no está formulada de manera tan clara como en el Acuerdo
- 9-10: La OROP establece una obligación que se corresponde inequívocamente con una obligación del Acuerdo



Convención de la WCPFC incluye disposiciones que establecen que los Estados del pabellón, tras recibir información relevante al respecto, investiguen a fondo cualquier presunta infracción de la normativa por parte de buques que enarbolan su pabellón y tomen medidas contra dichos buques¹²¹. Dado que, con arreglo a las normas de la WCPFC, no hay ninguna obligación de transmitir los informes de inspección en puerto a los Estados del pabellón, es probable que estas obligaciones del Estado del pabellón no se cumplan en la normativa de la WCPFC como se exige en el Acuerdo sobre las MEP.

Recomendaciones para reforzar las MEP de la WCPFC

Para acercar sus MEP al estándar que establece el Acuerdo sobre las MEP, la WCPFC debería realizar las siguientes reformas:

- Adoptar un programa sistemático y exhaustivo de MEP aplicables como mínimo a las mismas categorías de buques que están sujetas al Acuerdo sobre las MEP.
- Incorporar la definición de "pesca" y "actividades relacionadas con la pesca" que aparece en el Acuerdo sobre las MEP.
- Establecer obligaciones claras de notificar a los Estados, a las OROP y a las organizaciones internacionales relevantes sobre las diferentes medidas tomadas por el Estado rector del puerto, tal y como requiere el Acuerdo sobre las MEP.
- Adoptar una medida que obligue a los Estados rectores del puerto a designar y publicar sus puertos de entrada y, de acuerdo con la necesidad de desarrollar requisitos de inspección en puerto, asegurarse de que dichos puertos tienen capacidad para realizar inspecciones.
- Adoptar una medida que exija que todos los buques

proporcionen información previa antes de solicitar escala en un puerto independientemente de la finalidad de dicha escala. Asegurarse de que, como mínimo, se pide que los buques proporcionen la información que aparece en el Anexo A del Acuerdo sobre las MEP.

- Adoptar una o más medidas que exijan la denegación de entrada en puerto a cualquier buque para el que existan pruebas suficientes de participación en pesca INDNR o actividades relacionadas con la pesca INDNR, tal y como se dispone en el Art. 9 del Acuerdo sobre las MEP. Estipular claramente que dichos buques sólo deberían recibir autorización de entrada en puerto con fines de inspección y aplicación de medidas efectivas de cumplimiento.
- Adoptar una medida que disponga que si un Estado rector de puerto tiene motivos fundados para considerar que un buque ha estado participando en pesca INDNR (incluyendo las situaciones específicas de pesca INDNR indicadas en el Art. 11 del Acuerdo sobre las MEP), denegará a dicho buque toda forma de utilización del puerto, y no sólo el desembarque y el transbordo.
- Desarrollar un sistema completo y eficaz de inspecciones en puerto. Dicho sistema debería incluir: un número mínimo de buques sometidos anualmente a inspección en los puertos, prioridades para realizar las inspecciones, estándares mínimos para los procedimientos y los informes de inspección y directrices sobre la formación de los inspectores.
- Determinar obligaciones claras para los Estados de pabellón de cooperar en la realización de controles del Estado rector del puerto y actuar en los casos en los que las inspecciones portuarias hayan revelado prácticas de pesca INDNR, como dispone el Art. 20 del Acuerdo sobre las MEP.

¹²¹ Art. 25 de la Convención de la WCPFC.

Definición de las siglas utilizadas

SIGLA	DENOMINACIÓN COMPLETA
BFT	Atún rojo atlántico (siglas del inglés “bluefin tuna”)
CCSBT	Comisión para la Conservación del Atún Rojo del Sur (las siglas corresponden a la denominación en inglés)
SDC	Sistema de documentación de capturas
CMM	Medida de conservación y ordenación (las siglas corresponden a la denominación en inglés)
PC	Parte contratante
CPC	Para la IOTC, hace referencia a miembro y parte no-contratante cooperante; para la ICCAT, hace referencia a parte contratante y parte no contratante colaboradora
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación
CIAT / IATTC	Comisión Interamericana del Atún Tropical (“IATTC” corresponde a las siglas en inglés)
CICAA / ICCAT	Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT corresponde a las siglas en inglés)
CAOI / IOTC	Comisión del Atún para el Océano Índico (IOTC corresponde a las siglas en inglés)
INDNR	(pesca) ilegal, no declarada y no reglamentada
LSFV	Grandes buques pesqueros [en inglés: “large-scale fishing vessels”] (en referencia a las normas de ICCAT)
LSTLFV	Grandes buques atuneros palangreros [en inglés: “large-scale tuna longline fishing vessels”] (en referencia a las normas de la CIAT y la IOTC)
LSTV	Grandes buques atuneros [en inglés: “large-scale tuna vessels”] (en referencia a las normas de ICCAT)
PNC	Parte no contratante
MEP	Medida del Estado rector del puerto
Acuerdo sobre las MEP	Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada
OROP	Organización Regional de Ordenación Pesquera
SBT	Atún rojo del Sur (siglas del inglés “southern bluefin tuna”)
VMS	Sistema de localización de buques [en inglés: VMS - “vessel monitoring system”]
WCPFC	Comisión de Pesquerías del Pacífico Occidental y Central (la sigla corresponde a la denominación en inglés)



2005 Market Street Suite 1700
Philadelphia, PA 19103
U.S.A.
Tel: +1 215 575 2000

901 E Street NW
Washington, DC 20004
U.S.A.
Tel: +1 202 552 2000

Square du Bastion 1A
1050 Brussels
Belgium
Tel: +32 2 274 1620

Para más información contacte con:
Jeffrey Wise
jwise@pewtrusts.org
www.PewEnvironment.org/IUUfishing