



COMISION PERMANENTE DEL PACIFICO SUR (CPPS)
COLOMBIA, CHILE, ECUADOR Y PERÚ

SECRETARÍA GENERAL
Guayaquil, Ecuador

SG/CPPS/AO/1.IV/013

**MEDIDAS RELATIVAS AL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DESTINADAS A
COMBATIR LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA.**

BOGOTA, COLOMBIA. 23, 24 Y 25 DE MAYO 2005

MEDIDAS RELATIVAS AL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DESTINADAS A COMBATIR LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA.

Elementos para la discusión y análisis en la IV Asamblea de la CPPS.

1.- Introducción.

En el 26° Período de Sesiones del Comité de Pesca de FAO (marzo 2005), en el marco del tema sobre la aplicación del Código de Conducta para la Pesca Responsable y los Planes de Acción Internacional Conexos, se tomó conocimiento y aprobó el informe y recomendaciones de la *Consulta Técnica sobre Medidas Relativas al Estado Rector del Puerto Destinadas a Combatir la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada* (Pesca INDNR), efectuada del 31 de agosto al 2 de septiembre de 2004 y en particular el “Modelo de Sistema” acordado en la referida Consulta (Doc. FIPL/R759). Esta Consulta a su vez tiene como antecedente la *Consulta de Expertos para Examinar las Medidas Relativas al Estado Rector del Puerto Destinadas a Combatir la Pesca INDNR* (Doc. FIPL/RG692), efectuada del 4 al 6 de noviembre de 2002.

En el Comité de Pesca se reiteró la necesidad de reforzar las medidas relativas al Estado rector del puerto como medio para combatir la pesca INDNR, teniendo presente que la falta de dichas medidas con carácter vinculante pueden constituir una vía de escape para quienes realizan dichas actividades. Se solicitó que, a fin de desarrollar o mejorar los aspectos de los planes de control regional, las medidas relativas al Estado rector puerto para combatir la pesca INDNR, sean promovidas en el ámbito de las Organizaciones Regionales de Pesca (OROPs).

Teniendo presente lo expuesto la Secretaría General de la CPPS estima oportuno que el tema debe ser objeto de debate en la IV Asamblea, ocasión en la cual además se debiera intercambiar información respecto de las medidas nacionales vigentes en los países miembros de la CPPS y evaluar la posibilidad de concertar medidas o planes de carácter regional.

En el presente documento se hará un repaso del marco jurídico internacional y de los instrumentos internacionales de carácter voluntario, aplicables al Estado rector del puerto y a las medidas que éste pueda adoptar para combatir la pesca INDNR. Además se proporcionará información sobre aspectos relevantes de la *Consulta de Expertos* y de la *Consulta Técnica sobre Medidas Relativas al Estado Rector del Puerto destinadas a Combatir la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada*, efectuadas los años 2002 y 2004 respectivamente (Docs. FIPL/RG692 y FIPL/R759). Asimismo, nos referiremos a algunas de las disposiciones del “Modelo de Sistema” aprobado en el Comité de Pesca de FAO en su 26° Período de Sesiones.

2.- Antecedentes Jurídicos de las Medidas del Estado Rector del Puerto destinadas a combatir la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada.

En el ordenamiento jurídico internacional se ha avanzado cada vez más en cuanto a las medidas relativas al Estado rector del puerto para combatir la pesca INDNR. Junto con la consagración en el derecho internacional consuetudinario de las facultades soberanas ilimitadas de los Estados respecto a sus puertos, existen disposiciones expresas que facultan al Estado del puerto a adoptar medidas para promover la observancia de normas sobre medio ambiente, contaminación y seguridad de embarcaciones. Recientemente los nuevos instrumentos internacionales relativos a la actividad pesquera también han incorporado normas sobre medidas que pueda adoptar el Estado rector del puerto con el fin de promover el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación de las pesquerías. El último avance en este sentido (no obstante su aplicación voluntaria), se dio en el 26° Período de Sesiones del Comité de Pesca de FAO en marzo de 2005, en el cual se aprobó un “Modelo de Sistema” de medidas del Estado rector del puerto destinadas a combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

2.1.- Derecho Internacional Consuetudinario.

Conforme al Derecho Internacional Consuetudinario los puertos tienen la categoría de aguas interiores del Estado costero y en consecuencia son parte de su territorio. Sobre las aguas interiores los Estados tienen una soberanía ilimitada, a diferencia de lo que ocurre con los otros espacios marítimos. En consecuencia, los Estados tienen facultades para tomar decisiones en cuanto a si se permite o no el acceso de buques extranjeros a estas aguas incluyendo sus puertos.¹

Si el Estado tiene facultades para permitir o no el acceso a sus puertos de buques extranjeros, también goza de facultades para la adopción de medidas destinadas a regular dicho acceso. Conforme a lo expuesto, el Estado ribereño puede establecer medidas en sus puertos destinadas a combatir la pesca INDNR.

2.2.- Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.

La “*Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982*” (CNUDM)², contiene algunas disposiciones que dan sustento a las medidas que puede adoptar el Estado rector del puerto.

Se señala en el artículo 25 de la CNUDM que “*en el caso de los buques que se dirijan hacia las aguas interiores o a recalar en una instalación portuaria situada*

¹ “Acceso de Barcos Pesqueros Extranjeros a Puertos bajo la Ley Internacional”, Kokott, Juliane, Exposición en Seminario la “Pesca en Alta Mar”, Instituto de Estudios Internacionales Universidad de Chile, Santiago, Chile. Julio de 2000. En este Seminario la Dra. Kokott, recordó que este principio fue totalmente confirmado por la Corte Internacional de Justicia en el “Caso de Actividades Militares y Paramilitares en y contra Nicaragua” 1986, I.C.J. 14, 212 (Nicaragua v/s Estados Unidos). “*Es en virtud de su soberanía que el Estado ribereño puede regular el acceso a sus puertos.*”.

² En vigor desde el 16 de noviembre de 1994.

fuera de esas aguas, el Estado ribereño tendrá también derecho a tomar las medidas necesarias para impedir cualquier incumplimiento de las condiciones a que esté sujeta la admisión de dichos buques en esas aguas o en esa instalación portuaria". Esta norma faculta al Estado ribereño a someter el acceso a sus aguas interiores y en consecuencia a sus puertos a las condiciones que discrecionalmente determine.

En el artículo 62, referido a la utilización de los recursos vivos, en su numeral 4, se establece que los Estados ribereños podrán adoptar en leyes y reglamentos, medidas de conservación, modalidades y condiciones que deberán ser respetadas por los nacionales de otros Estados que pesquen en la Zona Económica Exclusiva. Entre estas medidas se señala (h) *"la descarga por tales buques de toda la captura, o parte de ella, en los puertos del Estado ribereño"*. Cabe la observación que este Artículo se refiere sólo a la captura al interior de la Zona Económica Exclusiva.

El Artículo 211, N° 3, no obstante que se refiere al establecimiento de requisitos destinados a prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, confirma la facultad discrecional del Estado del puerto para la adopción de exigencias o requisitos de acceso a sus puertos, al establecer sólo la obligación de publicar dichas medidas o requisitos³.

En la Parte XII, "Protección y Preservación del Medio Marino", en sus artículos 218 y 220, la CNUDM contempla específicamente normas para el Estado del puerto, que se refieren a la protección y preservación del medio marino y a la contaminación procedente de buques⁴. Asimismo, existe una referencia al rol del

³ Artículo 211 N° 3 CNUDM: "N° 3. Los Estados que establezcan requisitos especiales para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, como condición para que los buques extranjeros entren en sus puertos o aguas interiores o hagan escala en sus instalaciones terminales costa afuera, darán la debida publicidad a esos requisitos y los comunicarán a la organización internacional competente."

⁴ Artículo 218 Ejecución por el Estado del puerto:

1. *Cuando un buque se encuentre voluntariamente en un puerto o en una instalación terminal costa afuera de un Estado, ese Estado podrá realizar investigaciones y, si las pruebas lo justifican, iniciar procedimientos respecto de cualquier descarga procedente de ese buque, realizada fuera de las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva de dicho Estado, en violación de las reglas y estándares internacionales aplicables establecidos por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general.*
2. *El Estado del puerto no iniciará procedimientos con arreglo al párrafo 1 respecto de una infracción por descarga en las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva de otro Estado, a menos que lo solicite este Estado, el Estado del pabellón o cualquier Estado perjudicado o amenazado por la descarga, o a menos que la violación haya causado o sea probable que cause contaminación en las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva del Estado del puerto.*
3. *Cuando un buque se encuentre voluntariamente en un puerto o en una instalación terminal costa afuera de un Estado, este Estado atenderá, en la medida en que sea factible, las solicitudes de cualquier Estado relativas a la investigación de una infracción por descarga que constituya violación de las reglas y estándares internacionales mencionados en el párrafo 1, que se crea se ha cometido en las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva del Estado solicitante o que haya causado o amenace causar daños a dichos espacios. Igualmente atenderá, en la medida en que sea factible, las solicitudes del Estado del pabellón respecto de la investigación de dicha infracción, independientemente del lugar en que se haya cometido.*
4. *El expediente de la investigación realizada Por el Estado del puerto con arreglo a este artículo se remitirá al Estado del pabellón o al Estado ribereño a petición de cualquiera de ellos. Cualquier procedimiento iniciado por el Estado del puerto sobre la base de dicha investigación podrá ser suspendido, con sujeción a lo dispuesto en la*

Estado del puerto en el artículo 226 (en la sección “Garantías”) el cual se refiere a las inspecciones de los buques extranjeros que se encuentran en puertos para efecto de las investigaciones a que se mencionan en los artículos 216, 218 y 220 de la CNUDM.

Sin embargo, la CNUDM no contiene una disposición específica respecto a las medidas que podría adoptar el Estado rector del puerto en el caso de actividades de pesca INDNR, en términos similares al artículo 218 que se refiere a la prevención, reducción y control de la contaminación del medio marino. Una norma en este sentido fue incorporada en el *“Acuerdo sobre la Aplicación de las Disposiciones de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982, relativas a la Conservación y Ordenación de Poblaciones de Peces Transzonales y las Poblaciones de Peces Altamente Migratorias”* (Acuerdo de Nueva York).

2.2.- Acuerdo sobre la Aplicación de las Disposiciones de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982, relativas a la Conservación y Ordenación de Poblaciones de Peces Transzonales y las Poblaciones de Peces Altamente Migratorias (Acuerdo de Nueva York).

El rol del Estado del puerto en cuanto a la actividad pesquera, fue profundizado en el *“Acuerdo sobre la Aplicación de las Disposiciones de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982, relativas a la Conservación y Ordenación de Poblaciones de Peces Transzonales y las Poblaciones de Peces Altamente Migratorias”* (Acuerdo de Nueva York)⁵, el cual en su artículo 23 contempla la facultad del Estado del puerto de adoptar reglamentos que permitan a las autoridades competentes a prohibir el desembarco y transbordos cuando se hubiera demostrado que la captura se ha obtenido de una manera que menoscaba la eficacia de las medidas subregionales, regionales o mundiales de conservación y ordenación en alta mar⁶.

sección 7, a petición del Estado ribereño en cuyas aguas interiores, mar territorial o zona económica exclusiva se haya cometido la infracción. En tal situación, las pruebas y el expediente del caso, así como cualquier fianza u otra garantía financiera constituida ante las autoridades del Estado del puerto, serán remitidos al Estado ribereño. Esta remisión excluirá la posibilidad de que el procedimiento continúe en el Estado del puerto.

⁵ En vigor desde el 11 de diciembre de 2001.

⁶ Artículo 23 Acuerdo de Nueva York.

“Adopción de medidas por el Estado del puerto.

1.- El Estado del puerto tendrá el derecho y el deber de adoptar medidas, con arreglo al derecho internacional, para fomentar la eficacia de las medidas subregionales, regionales y mundiales de conservación y ordenación. Al adoptar tales medidas, el Estado del puerto no discriminará, ni en la forma ni en la práctica, contra los buques de ningún Estado.

2.- El Estado del puerto podrá, entre otras cosas, inspeccionar los documentos, los aparejos de pesca y la captura de los buques pesqueros que se encuentren voluntariamente en sus puertos y en sus terminales frente a la costa.

3.- Los Estados podrán adoptar reglamentos que faculten a las autoridades nacionales competentes a prohibir desembarcos y transbordos cuando se hubiera demostrado que la captura se ha obtenido de una manera que menoscaba la eficacia de las medidas subregionales, regionales o mundiales de conservación y ordenación en alta mar.

Nada de lo dispuesto en el presente artículo se entenderá en perjuicio de la soberanía que ejercen los Estados sobre los puertos situados en su territorio con arreglo al derecho internacional.”

Conforme al citado artículo 23 el Estado ribereño en su calidad de Estado de puerto, puede y debe garantizar que los buques pesqueros respeten las normas convenidas de conservación y gestión mediante la adopción y aplicación de medidas no discriminatorias y conforme con el derecho internacional. Esta norma también faculta al Estado del puerto para inspeccionar documentos, aparejos de pesca y la captura de los buques pesqueros que se encuentren voluntariamente en sus puertos y en sus terminales frente a la costa, entre otras.

Se ha destacado esta norma como un refuerzo de las facultades del Estado ribereño en cuanto a la potestad de sus puertos, aunque también se ha señalado que esta norma puede constituir una limitación de dichas facultades al establecer un requisito para la adopción de ciertas medidas, lo que limitaría las facultades discrecionales amplias de los Estados ribereños respecto a sus puertos.

2.3.- Acuerdo para Promover el Cumplimiento de las Medidas Internacionales de Conservación y Ordenación por los Buques Pesqueros que Pescan en Alta Mar⁷.

Por otra parte, el *“Acuerdo para Promover el Cumplimiento de las Medidas Internacionales de Conservación y Ordenación por los Buques Pesqueros que Pescan en Alta Mar”*, adoptado en el marco de la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, FAO, en el año 1993, bajo el título *“Cooperación Internacional”*, en su artículo V, N° 2 dispone que “cuando un buque pesquero se encuentre voluntariamente en un puerto de una de las Partes que no sea el Estado de su pabellón dicha Parte, si tiene motivos razonables para creer que el buque pesquero ha sido utilizado para ejercer una actividad que debilite la eficacia de las medidas internacionales de conservación y ordenación, deberá informar inmediatamente al Estado del pabellón al respecto”.

La referida disposición además señala que las Partes podrán concertar acuerdos respecto a la aplicación por parte de los Estados del puerto, de las medidas de investigación que éstos consideren necesarias para determinar si el buque pesquero ha sido utilizado efectivamente en contra de las disposiciones del Acuerdo.

2.4.- Código de Conducta para la Pesca Responsable.

El Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO, adoptado en el año 1995, también contempla normas⁸ sobre el rol del Estado rector del puerto

⁷ En vigor desde el 24 de abril de 2003

⁸ Código de Conducta para la Pesca Responsable de FAO (1995).

“8.3.- Deberes del Estado del puerto.

8.3.1.- Los Estados del puerto deberían adoptar, siguiendo procedimientos establecidos en su legislación nacional y de conformidad con el derecho internacional, incluyendo los acuerdos o arreglos internacionales pertinentes, las medidas que sean necesarias para lograr los objetivos de este Código y ayudar a otros Estados a lograrlos, y deberían comunicar a otros Estados la información sobre las regulaciones y medidas que han optado para tal fin. Al adoptar tales medidas, el Estado del puerto no debería discriminar, ni en la forma ni en la práctica, contra los buques de ningún otro Estado.

en la consecución de sus objetivos⁹. Se señala que el Estado del puerto debiera asistir al Estado del pabellón, cuando un buque se encuentre voluntariamente en un puerto y el Estado del pabellón solicite ayuda al Estado del puerto en lo que respecta al no cumplimiento de medidas de conservación y gestión de alcance subregional, regional o mundial u otro tipo de normas referidas a contaminación, seguridad, salud y condiciones de trabajo en buques pesqueros.

2.5.- Plan de Acción Internacional para Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada (PAI-INDNR).

Teniendo presente el Código de Conducta para la Pesca Responsable y su objetivo general de conseguir la pesca sostenible, en marzo del año 2001 el Comité de Pesca de la FAO aprobó el “*Plan de Acción Internacional para Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada*” (PAI-INDNR). En este Plan de Acción (párrafos 52 a 64) se profundiza en cuanto a las medidas relativas al Estado rector del puerto.

En relación al Estado rector del puerto, el PAI-INDNR contempla entre otras disposiciones, las siguientes:

- Se define lo que se entiende por “*acceso al puerto*”, señalándose al respecto que es la admisión de embarcaciones pesqueras extranjeras a puertos o terminales frente a la costa, entre otras cosas, con fines de reposición de combustible, reabastecimiento, y desembarque, sin menoscabo de la soberanía de un Estado ribereño, de conformidad con su legislación nacional y con el Artículo 52.2 de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982 y otras disposiciones pertinentes del Derecho Internacional (párrafo 53).

- Se establece que antes de permitir el acceso de una embarcación al puerto, los Estados deberían pedir a las embarcaciones pesqueras y otras embarcaciones de actividades relacionadas con la pesca, que presenten con una anticipación razonable, la comunicación de su entrada en el puerto y copia de la autorización

8.3.2.- *Los Estados de puerto deberían prestar asistencia, según proceda, a los Estados del pabellón, de conformidad con su legislación nacional y el derecho internacional, cuando un buque pesquero se encuentre voluntariamente en un puerto o terminal costa afuera del Estado del puerto y el Estado del pabellón del buque solicite ayuda al Estado del puerto por lo que respecta al no cumplimiento de las medidas de conservación y gestión de alcance subregional, regional o mundial o de las normas mínimas acordadas internacionalmente en lo referente a la prevención de la contaminación y la seguridad, la salud y las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros.*^{9b}

⁹ Artículo 2 “Los objetivos del Código son los siguientes:

- A. *Establecer principios, de conformidad con las normas del derecho internacional pertinentes, para que la pesca y las actividades relacionadas con la pesca se lleven a cabo de forma responsable, teniendo en cuenta todos los aspectos biológicos, tecnológicos, económicos, sociales, ambientales y comerciales pertinentes;*
- B. *Establecer principios y criterios para elaborar y aplicar políticas nacionales encaminadas a la conservación de los recursos pesqueros y a la ordenación y desarrollo de la pesca de forma responsable;”*

de pesca, así como información detallada de los viajes de pesca y cantidades de pescado que llevan a bordo, con el fin de confirmar si la embarcación ha podido practicar o respaldar pesca INDNR, teniendo en consideración los resguardos de confidencialidad (párrafo 55).

- Se señala que si existieran pruebas evidentes de que una embarcación ha practicado actividades de pesca INDNR, el Estado rector del puerto no debería permitir a esa embarcación desembarcar o transbordar la pesca en sus puertos y debería informar de ello al Estado de abanderamiento de dicha embarcación (párrafo 56).

- Se dispone que los Estados deberían hacer públicos los puertos en los que podría permitirse la admisión de embarcaciones de pabellón extranjero y velar porque estos puertos dispongan de capacidad para llevar a cabo las inspecciones (párrafo 57).

- Se pide a los Estados rectores del puerto que adopten ciertas medidas cuando existan motivos razonables para sospechar que una embarcación ha practicado o respaldado la pesca INDNR (párrafo 59).

- Señala que los Estados deberían cooperar a escala bilateral o multilateral y en el marco de las organizaciones regionales de ordenación pesquera competentes, con el objeto de elaborar medidas compatibles para el control de embarcaciones de pesca por el Estado rector del puerto (párrafo 62).

2.6.- Acuerdo Marco para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos en la Alta Mar del Pacífico Sudeste (Acuerdo de Galápagos).

A nivel regional, no obstante que aún no ha entrado en vigor, es importante destacar que el Acuerdo de Galápagos, en su artículo 9, establece las medidas que los Estados Partes que sean Estados del puerto pueden adoptar, señalando que ello se podrá hacer en ejercicio de la soberanía que les corresponde con arreglo a las normas pertinentes del Derecho Internacional. Las medidas que se señalan no afectan a las facultades discrecionales que tienen los Estados del puerto, atendido el régimen jurídico que éstos tienen.

Las medidas que el Estado del puerto puede adoptar son:

- Inspeccionar, cuando sea necesario, los documentos, los aparejos de pesca y la captura de los buques pesqueros que se encuentren voluntariamente en sus puertos y en sus terminales frente a la costa; y

- Prohibir los desembarcos y transbordos cuando existan *motivos razonables* para creer que las capturas de peces en el área de aplicación del Acuerdo se han efectuado contraviniendo las normas y medidas de conservación adoptadas por los Estados Partes o, en ausencia de tales medidas, cuando las capturas han menoscabado la eficacia de las medidas vigentes en las zonas bajo jurisdicción

nacional de los Estados ribereños, con respecto a las mismas poblaciones de peces.

3.- Consulta de Expertos y Consulta Técnica sobre Medidas Relativas al Estado Rector del Puerto destinadas a Combatir la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada (Efectuadas los años 2002 y 2004 respectivamente).

3.1.- La Consulta de Expertos para examinar las medidas relativas al Estado Rector del Puerto destinadas a Combatir la Pesca INDNR.

La Consulta de Expertos para examinar las medidas relativas al Estado Rector del Puerto destinadas a Combatir la Pesca INDNR (Doc. FIPL/RG692), se efectuó del 4 al 6 de noviembre de 2002. En ésta se trabajó en base a un documento elaborado por el Sr. Terje Lobach y se reconoció que un Memorándum de Acuerdo constituía un instrumento útil para Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca INDNR.

La Consulta estuvo de acuerdo en que los elementos a considerar en los Memorándums Regionales serían:

- Acceso a los Puertos: Los Estados rectores del puerto podrían, con base a objetivos y criterios no discriminatorios, establecer condiciones de entrada a sus puertos o denegar el acceso a ellos, a los buques pesqueros que practiquen o respalden la Pesca INDNR.
- Ámbito de Aplicación: El Memorándum se aplicaría a todos los buques que practiquen o respalden actividades pesqueras, incluidos los buques pesqueros y los que transporten pescados y productos pesqueros.
- Inspección: Junto con establecer métodos armonizados y coordinados de inspección se consideró el empleo de un sistema único de numeración de buques y un sistema armonizado de certificación de buques pesqueros, incluida la identificación precisa de propietarios y administradores.
- Aviso previo de Acceso a Puerto: Los Estados rectores del puerto deberían exigir a todos los buques pesqueros que realicen actividades pesqueras o que transporten pescados y productos pesqueros, que comuniquen anticipadamente la intención de utilizar sus puertos, desembarcaderos o instalaciones de transbordo.
- Sanciones: La Consulta señaló que el Estado rector del puerto debería ejercer su jurisdicción como Estado ribereño e iniciar los procedimientos que correspondan si se llega a la conclusión de que un buque hubiese violado la legislación aplicable en aguas de su jurisdicción. También el Estado rector del puerto podría aplicar otras medidas: negar el permiso para el desembarco de los pescados o productos pesqueros; confiscar el pescado o los productos pesqueros; o negar al buque el permiso de abandono del puerto en la espera de una consulta con el Estado del pabellón.

- Conocimiento de las medidas relativas al Estado rector del puerto: En la Consulta se reconoció que el conocimiento de las medidas relativas al Estado rector del puerto, era fundamental para la aplicación amplia y eficaz de cualquier Memorándum de Acuerdo.

- Incorporación de las medidas relativas al Estado rector del puerto en la legislación nacional: Se resaltó que era fundamental que las medidas del Memorándum de Acuerdo relativas al Estado rector del puerto, sean incorporadas en la legislación nacional, garantizando de esta manera el pleno cumplimiento de sus disposiciones.

También se señaló que las medidas del Estado rector del puerto destinadas a Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca INDNR, deberían ponerse en práctica con otro tipo de medidas a fin de abordar de manera exhaustiva la Pesca INDNR.

3.2- La Consulta Técnica para examinar las medidas relativas al Estado Rector del Puerto Destinadas a Combatir la Pesca INDNR.

La Consulta Técnica para examinar las medidas relativas al Estado Rector del Puerto Destinadas a Combatir la Pesca INDNR (FIPL/R759) se efectuó del 31 de agosto al 2 de septiembre de 2004. Ésta tuvo como objetivo la presentación y debate del “Informe de la Consulta de Expertos para examinar las medidas relativas al Estado Rector del Puerto Destinadas a Combatir la Pesca INDNR” (Doc. FIPL/RG692), efectuada en noviembre de 2002. El referido informe incluyó el Memorándum sobre medidas relativas al Estado Rector del Puerto destinadas a combatir la Pesca INDNR, el cual fue examinado y objeto de un intenso debate.

Del informe de la Consulta de Expertos, en la Consulta Técnica se destacaron los siguientes aspectos:

- La medida del Estado rector del puerto constituye un vínculo esencial en la cadena de esfuerzos para combatir la pesca INDNR.
- Los elementos propuestos por la Consulta de Expertos para el memorándum se refieren a memorándums de entendimientos regionales por no ser práctico contemplar un memorándum con medidas a nivel mundial.
- Los elementos que se incluyen en el memorándum de entendimiento deberían ser prácticos en su ejecución.
- Un importante elemento es el control del acceso de los buques a puerto.
- El memorándum debería aplicarse a todos los buques que participen y apoyen actividades de pesca, buques pesqueros así como los buques que enarbolan pabellones de incumplimiento o buques que tengan antecedentes de incumplimiento de medidas regionales de pesca.

- Se destacan las medidas de: sistema de numeración único de buques pesqueros; sistema armonizado de certificación; necesidad de notificación previa al puerto de acceso para un mejor control del buque cuando llegue a puerto; sanciones efectivas y viables cuando los buques pesqueros hayan violado la legislación en aguas sometidas a la jurisdicción del puerto; entre otras.

En la Consulta Técnica se informó por el delegado de la Organización Marítima Internacional (OMI) que su organización considera de gran importancia a las OROPs y que promueven la adopción de instrumentos vinculantes en relación a la pesca ilegal. Informó a la reunión sobre medidas de la OMI relacionadas con el Estado rector del puerto, destinadas a combatir la pesca INDNR:

- Identificación de propietarios.
- Registro sinóptico continuo obligatorio.
- Registro único de naves.
- Resolución sobre un nuevo plan sobre identificación de propietarios.
- Sistema mundial de información integrada sobre barcos con el apoyo del sector privado, seguros y clubes.

Se debatió en cuanto a la naturaleza jurídica del nuevo instrumento acordándose finalmente que éste sería un “Modelo de Sistema” que sería sometido a la aprobación del 26° Período de Sesiones del Comité de Pesca de FAO en marzo de 2005. El modelo será de carácter voluntario y se constituirá en el marco de referencia, un conjunto de requisitos mínimos que los Estados y OROPs y otras entidades regionales podrían utilizar y consultar para la formulación de medidas relativas al Estado rector del puerto. Asimismo, se dejó constancia que el “Modelo de Sistema” no afectaría a las competencias de las Organizaciones Regionales de Pesca con respecto a las medidas relativas al Estado rector de puerto.

Conforme a lo acordado en esta Consulta Técnica, el “Modelo de Sistema” debería utilizarse como referencia por parte de los Estados en la negociación y aprobación de Memorandums de Entendimiento Regionales o Resoluciones o Recomendaciones en Organismos Regionales de Pesca o como modelo para medidas nacionales por parte de los Estados rectores del puerto.

4.- El Modelo de Sistema sobre las Medidas del Estado Rector del Puerto destinadas a combatir la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada.

El Modelo de Sistema sobre las Medidas del Estado Rector del Puerto destinadas a combatir la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada, fue aprobado en el 26° Período de Sesiones del Comité de Pesca¹⁰ de la FAO en marzo de 2005.

El “Modelo de Sistema” en sus “Considerandos” hace referencia a la persistencia de la pesca INDNR y resalta la necesidad de medidas eficaces por parte de los Estados Rectores del Puerto para Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca INDNR. Asimismo se refiere a los instrumentos internacionales pertinentes, al Código de Conducta para la Pesca Responsable y el Plan de Acción Internacional para Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca INDNR.

El “Modelo de Sistema” contiene un conjunto detallado de disposiciones relativas a las medidas que debería adoptar el Estado rector del puerto. Se deja expresa constancia que los principios y directrices del Modelo no afectan el ejercicio de la soberanía de los Estados sobre los puertos de su territorio de conformidad con el Derecho Internacional.

Algunos aspectos destacables del “Modelo de Sistema” son:

Ámbito de Aplicación

En cuanto al ámbito de aplicación se señala que el concepto “puertos” incluye terminales en mar abierto y otras instalaciones para desembarcar, transbordar, repostar o reabastecerse. En cuanto a los buques se señala que incluye a cualquiera de los buques utilizados o destinados a ser utilizados para la pesca, incluidos los buques de apoyo y los buques de transporte o cualesquiera otros buques que participen directamente en operaciones de pesca.

Obligaciones de Estado rector del puerto

Se señalan las acciones que debería efectuar el Estado rector del puerto entre las cuales destacamos:

¹⁰ La Asamblea General de Naciones Unidas, el 17 de noviembre de 2004, aprobó la Resolución 59/25 sobre *“la pesca sostenible, incluso mediante el Acuerdo de 1995 sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios e instrumentos conexos”*. En esta Resolución en su Párrafo 38 se *“reconoce la necesidad de que los Estados del puerto aumenten el control para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, e insta a los Estados a que cooperen, especialmente a nivel regional y por conducto de las organizaciones y los arreglos regionales y subregionales de ordenación pesquera, así como mediante su participación, según proceda, en los esfuerzos de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, en colaboración con la Organización Marítima Internacional, para resolver cuestiones sustantivas relativas al papel del Estado del puerto observando que dichos esfuerzos incluyen la elaboración de un proyecto de sistema modelo de medidas que pueden adoptar los Estados del puerto, con el fin de prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada”*.

- Mantener un sistema eficaz de control por parte del Estado rector del puerto de los buques pesqueros extranjeros que hagan escala en su puerto, con vistas a potenciar la eficacia de las medidas de conservación y ordenación pertinentes.
- Exigir, antes de permitir a los buques pesqueros extranjeros el acceso a puerto, que el buque envíe una notificación, en un plazo razonable antes de la entrada en su puerto o en su ZEE con fines de acceso al puerto, que incluya dentro del debido respeto a las normas de confidencialidad, la identificación del buque, la autorización o autorizaciones de pesca, información sobre su viaje de pesca, la cantidad de pesca a bordo y otra documentación, con arreglo a la descripción del Anexo 1.
- No permitir a un buque la utilización de sus puertos para desembarcar, transbordar o elaborar pescado si el buque que ha capturado esa pesca enarbola una bandera de un Estado que no es Parte contratante o colaboradora de una organización regional de ordenación pesquera o se ha identificado como buque que practica o respalda actividades de pesca INDNR en la zona de dicha organización regional de ordenación pesquera, o en las aguas jurisdiccionales de un Estado ribereño pertinente, a menos que el buque pueda demostrar que la pesca se capturó de conformidad con las medidas de conservación y ordenación.
- En los casos en que haya motivos fundados para considerar que un buque pesquero ha practicado o respaldado la pesca INDNR en aguas fuera de los límites de su jurisdicción de pesca, denegar al buque el permiso para utilizar su puerto para desembarcar, transbordar, repostar o reabastecerse.

Inspecciones

Asimismo se establece un conjunto de normas sobre las inspecciones que cada Estado rector del puerto debería efectuar, así como, las medidas a adoptar cuando existan indicios razonables para que creer que un buque pesquero extranjero ha practicado o ha apoyado actividades de pesca INDNR.

Se dispone la creación de un mecanismo de comunicación que permita el intercambio informático directo entre Estados, entidades e instituciones interesadas. También se contempla la necesidad de que el Estado rector del puerto informe al Estado del pabellón del buque inspeccionado, a otros Estados pertinentes y en las Organizaciones Regionales de pesca pertinentes sobre los resultados de sus inspecciones en el marco del sistema.

Anexos

El modelo incluye cinco Anexos.

Anexo A, Información que los buques de pesca extranjeros deben facilitar con carácter previo.

Anexo B, Procedimientos de inspección de buques pesqueros extranjeros a cargo de los Estados rectores del puerto.

Anexo C, Resultado de las inspecciones efectuadas por el Estado rector del puerto.

Anexo D, Formación de los inspectores del Estado rector del puerto.

Anexo E, Sistema de Información sobre las inspecciones del Estado rector del puerto.

5.- Discusión a efectuarse en la IV Asamblea de la CPPS (Mayo de 2005)

Teniendo presente la lucha contra la pesca INDNR, se ha llegado a la conclusión que la coordinación regional respecto de las medidas que se adoptan en los puertos es fundamental para la eficacia de éstas. Sin perjuicio de los avances que puede significar la adopción y aplicación de políticas nacionales en relación al uso de los puertos para combatir la pesca INDNR, la eficacia de estas medidas sería mayor si existiera una coordinación o su adopción se hiciera en un contexto regional.

En el caso del océano Pacífico Sur Oriental la necesidad de coordinación entre los países ribereños es aún más apremiante, por cuanto existe certeza de la operación de naves pesqueras de aguas distantes en las zonas de alta mar adyacente a sus aguas jurisdiccionales. En tanto no entre en vigor el Acuerdo de Galápagos, la Comisión Permanente del Pacífico Sur continúa siendo el marco apropiado para la coordinación de medidas destinadas a asegurar el desarrollo sustentable de la actividad pesquera y la conservación de los recursos vivos marinos en el Pacífico Sudeste.

En la IV Asamblea de la CPPS se debiera, tomar conocimiento del “Modelo de Sistema” sobre las Medidas del Estado Rector del Puerto destinadas a combatir la Pesca INDNR aprobado en el Comité de Pesca de FAO; intercambiar información sobre las medidas de Estado del puerto existentes a nivel nacional; y evaluar la posibilidad de avanzar en la coordinación o aplicación regional de las medidas propuestas en el referido “Modelo de Sistema”.

Secretaría General CPPS.

Guayaquil, Ecuador, 11 de abril de 2005.

**MODELO DE SISTEMA
SOBRE LAS MEDIDAS DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO DESTINADAS A
COMBATIR LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA**

Al desarrollar y aplicar el presente [Sistema], los Miembros,

preocupados porque sigue persistiendo la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR);

poniendo de relieve que se requieren medidas eficaces por parte de los Estados rectores del puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR;

observando que en los instrumentos internacionales pertinentes se exige a los Estados rectores del puerto que adopten medidas para promover la efectividad de las medidas de conservación y ordenación subregionales, regionales y mundiales;

reconociendo que el Código de Conducta para la Pesca Responsable y el Plan de Acción Internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, fomentan el empleo de medidas para el control de los buques pesqueros por parte del Estado rector del puerto, con el fin de alcanzar los objetivos del Código y el Plan de acción;

deseando que se consiga la cooperación y coordinación en el control por parte del Estado rector del puerto en relación con la pesca de conformidad con el derecho internacional;

subrayando la necesidad de que Estados que no son Miembros y los organismos de pesca adopten medidas en consonancia con el presente [Sistema];

deberían regirse por lo siguiente:

General

1. En el presente [Sistema],

1.1 La referencia a los puertos incluye las terminales en mar abierto y otras instalaciones para desembarcar, transbordar, repostar o reabastecerse.

1.2 La referencia a buques pesqueros incluye cualesquiera buques utilizados o destinados a ser utilizados para la pesca, incluidos los buques de apoyo, los buques de transporte y cualesquiera otros buques que participen directamente en dichas operaciones de pesca.

2. El Estado rector del puerto debería:

2.1 Cumplir las disposiciones del presente [Sistema] y de sus anexos, que constituyen parte integrante del [Sistema];

2.2 Mantener un sistema eficaz de control por parte del Estado rector del puerto de los buques pesqueros extranjeros que hagan escala en su puerto, con vistas a potenciar la eficacia de las medidas de conservación y ordenación pertinentes¹;

2.3 Designar y dar a conocer los puertos a los que se puede permitir el acceso a los buques pesqueros extranjeros y asegurar que dichos puertos tengan capacidad para llevar a cabo inspecciones a cargo del Estado rector del puerto;

2.4 Exigir, antes de permitir a los buques pesqueros extranjeros el acceso a puerto, que el buque envíe una notificación, en un plazo razonable antes de la entrada en su puerto o en su ZEE con fines de acceso al puerto, que incluya, dentro del debido respeto a las normas de confidencialidad, la identificación del buque, la autorización o autorizaciones de pesca, información sobre su viaje de pesca, la cantidad de pescado a bordo y otra documentación, con arreglo a la descripción del Anexo 1.

2.5 No permitir a un buque la utilización de sus puertos para desembarcar, transbordar o elaborar pescado si el buque que ha capturado la pesca enarbola una bandera de un Estado que no es parte contratante o colaboradora de una organización regional de ordenación pesquera o se ha identificado como buque que practica o respalda actividades de pesca INDNR en la zona de dicha organización regional de ordenación pesquera, o en las aguas jurisdiccionales de un Estado ribereño pertinente, a menos que el buque pueda demostrar que la pesca se capturó de manera compatible con las medidas de conservación y ordenación;

2.6 En los casos en que haya motivos fundados para considerar que un buque pesquero ha practicado o respaldado la pesca INDNR en aguas fuera de los límites de su jurisdicción de pesca, denegar al buque el permiso para utilizar su puerto para desembarcar, transbordar, repostar o reabastecerse;

2.7 No permitir a un buque la utilización de sus puertos para desembarcar o transbordar en los casos en que una organización regional de ordenación pesquera haya determinado que la embarcación participa o apoya actividades pesqueras que vulneran medidas de conservación y ordenación;

2.8 Garantizar que las inspecciones efectuadas en el Estado rector del puerto se lleven a cabo de conformidad con lo establecido en el Anexo B²; y obtener en el transcurso de dichas inspecciones al menos la información que figura en el Anexo C; y

2.9 Consultar, cooperar e intercambiar información con [otros Estados] con el fin de facilitar la aplicación del presente [Sistema].

Inspecciones

3. Al aplicar el presente [Sistema], cada Estado rector del puerto debería:

¹ Podría ser necesario crear una lista de medidas de conservación y ordenación pertinentes para un [Sistema] de acuerdo determinado.

² Se ha de acordar un número total anual de inspecciones correspondientes por lo menos a un XX por ciento del número de buques a los que se aplica el [Sistema]. Al organizarse las inspecciones, deberá darse prioridad a los buques que enarbolan pabellones de Partes que no sean contratantes ni cooperadoras o a los buques cuando se piense que han participado en actividades de pesca INDNR, teniendo en cuenta que las inspecciones realizadas en puerto no deberán ser discriminatorias.

3.1 Llevar a cabo inspecciones en sus puertos con el fin de vigilar si se cumplen las medidas de conservación y ordenación pertinentes³;

3.2 Garantizar que lleven a cabo las inspecciones personas con la titulación apropiada autorizadas para ello, teniendo en cuenta lo establecido en el Anexo D;

3.3 Asegurarse de que, antes de una inspección, se exija a los inspectores que presenten al capitán del buque un documento de identificación apropiado;

3.4 Garantizar que un inspector pueda examinar cualquier parte del buque pesquero cuando sea necesario, la captura (esté elaborada o no), las redes u otros aparejos, el equipo y cualquier documento que el inspector considere necesario para verificar el cumplimiento con las medidas de conservación y ordenación pertinentes⁴; y

3.5 Asegurarse de que se exija al capitán del buque que proporcione al inspector toda la información y la asistencia necesarias, presente el material y los documentos pertinentes que sean necesarios, o copias certificadas de los mismos.

3.6 Con sujeción a los acuerdos apropiados con el Estado del pabellón de un buque, el Estado rector del puerto que realiza la inspección puede invitar al Estado del pabellón a participar en la inspección.

3.7 Al realizar la inspección, el Estado rector del puerto hará todo lo posible para evitar retrasar indebidamente a los buques y garantizar que se les causen las menores molestias y se evite la degradación de la calidad del pescado.

3.8 Garantizar que un intérprete del idioma del buque pesquero extranjero que se inspeccione acompañe al inspector, cuando sea posible y necesario.

3.9 Garantizar que la inspección no se lleve a cabo de un modo que constituya acoso al buque pesquero.

3.10 Garantizar que el resultado de la inspección realizada en puerto se presente al capitán del buque y que el informe sea cumplimentado y firmado por el inspector y el capitán. Éste debería poder añadir las observaciones oportunas al informe y ponerse en contacto con las autoridades competentes del Estado del pabellón, en particular cuando tenga serias dificultades para comprender el contenido del informe.

Medidas

4. Cuando a raíz de una inspección un inspector considere que hay indicios razonables para creer que un buque pesquero extranjero ha practicado o apoyado actividades de pesca INDNR que incluyan, sin limitarse a ellas, las siguientes⁵;

- a) pescar sin licencia, autorización o permiso válidos emitidos por el Estado del pabellón o el estado ribereño competente;
- b) no mantener registros precisos de las capturas y los datos relacionados con ellas;

³ Véase nota de pie de página 1.

⁴ Véase nota de pie de página 1.

⁵ Dicha lista podrá ser modificada en función de cada región, incluido por las OROP

- c) pescar en una zona vedada, durante una temporada de veda, sin cupo o después de alcanzarlo;
- d) pescar orientándose a una población sujeta a moratoria o cuya pesca está prohibida;
- e) usar aparejos de pesca prohibidos;
- f) falsificar u ocultar las marcas, la identidad o el registro del buque;
- g) ocultar, alterar o eliminar pruebas correspondientes a una investigación; o
- h) cometer múltiples infracciones que en conjunto constituyan una grave vulneración de las medidas aplicables a la conservación y ordenación pesqueras;
- i) incumplimiento de los registros de los sistemas de localización de buques vía satélite (SLB);
- j) las capturas o desembarques de pescado de tamaño inferior al reglamentario que contravengan las medidas aplicables de conservación y ordenación.

El Estado rector del puerto, debería notificarlo rápidamente al Estado del pabellón del buque y, cuando proceda a los Estados ribereños y las organizaciones regionales de ordenación pesquera pertinentes¹¹.

5. El Estado rector del puerto debería tomar debida nota de cualesquiera respuestas o medidas propuestas o adoptadas por el Estado del pabellón del buque inspeccionado¹².

El Estado rector del puerto no permitirá al buque desembarcar o transbordar pescado en sus puertos a menos que considere que el Estado del pabellón ha adoptado o adoptará las medidas adecuadas. El Estado rector del puerto podrá adoptar otras medidas con el consentimiento o a petición del Estado del pabellón.

Información

6. El Estado rector debería informar al Estado del pabellón del buque inspeccionado, a las Partes de este [Sistema], a otros Estados pertinentes y a las organizaciones regionales de ordenación pesquera pertinentes sobre los resultados de sus inspecciones en el marco del presente [Sistema].

7. El Estado rector del puerto debería crear un mecanismo de comunicación que permita el intercambio informatizado directo de mensajes entre los Estados, entidades e instituciones interesadas, con la debida atención a los requisitos de confidencialidad apropiados.

8. Es Estado rector del puerto debería manejar la información en forma normalizada y de conformidad con los procedimientos establecidos que figuran en el Anexo D.

Otros aspectos

9. Nada en el presente [Sistema] debería obstar para que un buque de pesca pueda tener acceso a un puerto con arreglo al Derecho Internacional en caso de fuerza mayor, situación de socorro o para prestar asistencia a personas, buques o aeronaves en situación de peligro o socorro.

¹¹ En cada región es posible que haya una referencia a los instrumentos internacionales aplicables.

¹² Se recomienda elaborar una lista de puntos de contacto en la administración pertinente de cada Parte en el Memorando.

10. Nada en el presente Modelo de Sistema afectará al ejercicio de la soberanía de los Estados sobre los puertos de su territorio de conformidad con el Derecho Internacional.

11. Todas las medidas previstas en el presente Modelo de Sistema y las medidas adicionales y más estrictas conexas se deberían adoptar y aplicar con arreglo al Derecho Internacional aplicable.

12. Todas las medidas previstas en el presente Modelo de Sistema se deberían aplicar de forma justa, transparente y discriminatoria.

Anexo A

Información que los buques de pesca extranjeros deben facilitar con carácter previo.

1. Identificación del buque

Nombre del buque;
Número externo de identificación;
Distintivo de radiollamada internacional;
Estado del pabellón;
Propietario del buque (nombre y dirección del propietario del buque);
Tipo de SLB requerido por el Estado del pabellón;
Nombre (s) y Estado (s) del pabellón anteriores, en su caso

2. Objetivo del acceso al puerto

3. Autorización de pesca (licencias/permisos)¹³

La (s) autorización (es) del buque para faenar;
Estados (s) emisor (es) de la (s) autorización (es);
Zonas, alcance y duración de la (s) autorización (es);
Especies y contingente autorizados
Artes de pesca autorizadas

4. Información sobre el viaje

Fecha de inicio del viaje (fecha en la que comenzó el viaje en curso);
Zonas visitadas (entrada y salida de distintas zonas);
Puertos visitados (entrada y salida de distintos puertos);
Fecha de finalización del viaje (fecha en la que terminó el viaje en curso)

5. Información sobre especies

Especies de peces y productos pesqueros a bordo, en particular los que se vayan a desembarcar
Zonas de captura
Presentación (forma del producto)
Peso transformado; y
Peso vivo equivalente

¹³ Para los buques de apoyo, los buques de transporte y otros buques similares, podrá exigirse otra información.

Anexo B

Procedimientos de inspección de buques pesqueros extranjeros a cargo de los Estados rectores del puerto.

1. Identificación del buque

El inspector del Estado rector del puerto debería:

- a) cerciorarse de que la documentación oficial a bordo sea válida, en caso necesario mediante el establecimiento de los contactos oportunos con el Estado del pabellón o consultando los registros internacionales de buques pesqueros;
- b) asegurarse de que el pabellón, el número de identificación externo (y el número de identificación del buque de la OMI si lo tuviera) y la señal de radiollamada internacional sean correctos;
- c) examinar si el buque ha cambiado de pabellón y, en este caso, tomar nota del nombre o nombres y el pabellón o pabellones anteriores;
- d) tomar nota del puerto de registro, el nombre y la dirección del propietario (y del explotador si fuera distinto del propietario) y el nombre del capitán del buque, incluidos el número de identificación único de la compañía y del propietario registrado, en su caso;
- e) tomar nota del nombre y la dirección del propietario o propietarios anteriores, si los hubiera.

2. Autorización o autorizaciones

El inspector del puerto debería verificar que la autorización o autorizaciones para pescar o transportar pescado y productos pesqueros sean compatibles con la información obtenida con arreglo al párrafo 1 y debería examinar la duración de la autorización o autorizaciones y su aplicación respecto de las zonas, especies y aparejos de pesca.

3. Otra documentación

El inspector del puerto debería examinar toda la documentación¹⁴ pertinente, que puede incluir diversos diarios de a bordo, en particular el diario de a bordo de pesca, así como los planos de estiba y los dibujos o descripciones de las bodegas de pesca, en su caso. Se pueden inspeccionar dichas bodegas o zonas con el fin de verificar si su tamaño y composición corresponden a esos dibujos y descripciones y si la estiba coincide con los planos de estiba. Cuando esté disponible, dicha documentación también debería incluir los documentos sobre capturas emitidos por cualesquiera organizaciones regionales de ordenación pesquera, los documentos comerciales o, cuando proceda, los documentos de la CITES.

4. Artes de pesca

- a) El inspector del puerto debería comprobar que las artes de pesca a bordo sean conformes con las condiciones de la (s) autorización (es). También podrá controlar los aparejos para garantizar que el tamaño de la malla (y los eventuales aparatos), la longitud de las redes, el tamaño de los anzuelos, etc., respeten la

¹⁴ Se entiende que en la documentación están incluidos los documentos en formato electrónico

normativa aplicable y que las marcas de identificación de las artes de pesca se correspondan con las que estén autorizadas para el buque.

- b) El inspector del puerto también podrá inspeccionar el buque en búsqueda de artes de pesca que puedan estar ocultas de la vista.

5. Pescado y productos pesqueros

- a) El inspector del puerto debería examinar, en la mayor medida posible, si el pescado y los productos pesqueros que están en el buque se han capturado de conformidad con las condiciones determinadas en la autorización. Al hacerlo, el inspector del puerto debería examinar el diario de a bordo de pesca y los informes presentados, incluidos los derivados del sistema de vigilancia de los barcos (VMS), según proceda.
- b) Si el inspector del puerto tiene motivos fundados para considerar que el buque ha practicado o respaldado la pesca INDNR, debería ponerse en contacto lo antes posible con las autoridades del Estado del pabellón para comprobar que el pescado y los productos pesqueros hayan sido capturados o recogidos en zonas registradas en los documentos pertinentes. A tal efecto, el inspector del puerto también podrá examinar la cantidad y composición de toda la captura a bordo, incluido mediante muestreo.
- c) A fin de determinar la cantidad y las especies frescas en hielo, congeladas pero no envasadas, elaboradas, envasadas o a granel, el inspector del puerto podrá examinar el pescado en la bodega o durante el desembarco. Al hacerlo, el inspector del puerto podrá abrir las cajas en los casos en que el pescado se haya preenvasado y mover el pescado o las cajas para comprobar la integridad de las bodegas de pesca.
- d) Si el buque está descargando, el inspector del puerto podrá verificar, en la medida de lo posible, las especies y las cantidades descargadas. Dicha verificación podrá incluir la presentación (forma del producto), el peso en vivo (cantidades determinadas según el diario de a bordo) y el factor de conversión utilizado para calcular el peso elaborado en relación con el peso en vivo. El inspector del puerto podrá examinar además toda posible cantidad de pescado retenida a bordo.

5. Informe

El resultado de la inspección del Estado del puerto se presentará al capitán del buque, y se completará un informe que firmarán el inspector y él. Se deberá dar al capitán la oportunidad de añadir al informe cualesquiera observaciones.

Anexo C

Resultados de las inspecciones efectuadas por el Estado rector del puerto

Los resultados de las inspecciones efectuadas por el Estado rector del puerto deberán contener como mínimo la información siguiente:

1. Referencias de la inspección

Autoridad que efectúa la inspección (nombre de la autoridad inspectora o del organismo suplente designado por la autoridad);
Nombre del inspector;
Puerto de inspección (lugar donde se inspecciona el buque); y
Fecha (fecha en la que finaliza el informe).

2. Identificación del buque

Nombre del buque;
Tipo de buque;
Número de identificación externo (número del costado del buque) y número de la OMI (si lo tuviera) u otro número que se considere apropiado;
Señal de radiollamada internacional;
Número de identidad del servicio móvil marítimo (ISMM), si lo tuviera;
Estado del pabellón (Estado en el que está registrado el buque);
Nombre o nombres y pabellón o pabellones anteriores, si los hubiera;
Señalar si el Estado del pabellón es parte en una organización regional de ordenación pesquera determinada;
Puerto de matrícula (puerto de registro del buque) y puertos de matrícula anteriores;
Armador del buque, responsable de la utilización del buque en el caso de que sea distinto del propietario;
Nombre y dirección del propietario o propietarios anteriores, si los hubiera; y nombre y certificado (s) del capitán.

3. Autorización de pesca (licencias y permisos)

Autorización o autorizaciones del buque para pescar;
Estado o Estados emisores de la autorización o autorizaciones;
Zonas, alcance y duración de la autorización o autorización;
Especies y aparejos de pesca autorizados; y
Registros y documentos de transbordo¹⁵ (cuando proceda).

4. Información sobre el viaje

Fecha de comienzo del viaje (fecha en la que comenzó el viaje actual);
Zonas visitadas (entrada y salida de diferentes zonas);
Zonas en las que se capturaron o recogieron el pescado y los productos pesqueros;

¹⁵ Los registros y documentos de transbordo deben incluir la información indicada en los párrafos 1 al 3 del presente Anexo B

Puertos visitados (entrada y salida de diferentes puertos); y
Fecha de finalización del viaje (fecha en la que el viaje actual terminó).

5. Resultado de la inspección de la descarga

Comienzo y final (fecha) de la descarga;
Especies de peces;
Presentación (forma del producto);
Peso en vivo (cantidad determinada según el diario de a bordo);
Factor de conversión pertinente;
Peso elaborado (cantidades desembarcadas por especies y presentación)
Equivalente de peso en vivo (cantidad desembarcada en equivalente de peso en vivo, como “peso del producto multiplicado por el factor de conversión”); y
Destino previsto del pescado y los productos pesqueros descargados.

6. Cantidades retenidas a bordo del buque

Especies de peces;
Presentación (forma del producto);
Factor de conversión (definido por el capitán para las especies, el tamaño y la presentación correspondientes);
Peso elaborado; y
Equivalente de peso en vivo.

7. Resultados de la inspección de los aparejos

Detalles del tipo de aparejos inspeccionados y accesorios, si los hubiera.

8. Conclusiones

Las conclusiones de la inspección, incluidas las violaciones presuntamente cometidas y una referencia a las normas presuntamente incumplidas.

Anexo D

Formación de los inspectores del Estado rector del puerto¹⁶

En el programa de formación de los inspectores del Estado rector del puerto se incluirán, como mínimo, los siguientes elementos:

- 1) Formación en procedimientos de inspección;
- 2) Información sobre las medidas de conservación y ordenación aplicables, así como las leyes y reglamentos pertinentes y la normativa aplicable del Derecho Internacional;
- 3) Fuentes de información, tales como diarios de a bordo y otra información en formato electrónico que pueda resultar útil para validar la información facilitada por el capitán del buque;
- 4) Identificación de las especies de peces y cálculo de las medidas;
- 5) Vigilancia del desembarco de las capturas, incluida la determinación de los factores de conversión para las diversas especies y productos;
- 6) Subida a bordo e inspección del buque, inspección de las bodegas y cálculo del volumen de las bodegas del buque; inspección y medición de los aparejos;
- 7) Recopilación, evaluación y conservación de pruebas;
- 8) Gama de medidas que podrían adoptarse tras la inspección; y
- 9) Formación lingüística pertinente, en particular en inglés.

¹⁶ Hay que elaborar criterios más amplios para la calificación de los inspectores del Estado rector del puerto (por ejemplo, conocimientos y aptitudes). Los conocimientos y aptitudes que figuran en la siguiente lista constituyen los requisitos mínimos.

Anexo E

Sistema de información sobre las inspecciones del Estado rector del puerto

1. La comunicación informatizada entre Estados y entre Estados organizaciones regionales de ordenación pesquera requeriría lo siguiente:

Caracteres de los datos;
Estructura para la transmisión de datos;
Protocolos para la transmisión; y
Modelos para la transmisión, incluidos los elementos de los datos con un código de campo correspondiente y una definición y explicación más detalladas de los diversos códigos.

2. Se utilizarán códigos acordados internacionalmente para identificar los siguientes elementos:

Estados: Código ISO-3 del país;
Especies de peces: código Alfa-3 de la FAO;
Buques pesqueros: código Alfa de la FAO;
Tipos de aparejos: código Alfa de la FAO;
Dispositivos/accesorios: código Alfa-3 de la FAO; y
Puertos: código LO de las Naciones Unidas.

3. En los elementos de datos se incluirán al menos los siguientes:

Referencias de la inspección;
Identificación del buque;
Autorización o autorizaciones de pesca (licencias/permisos);
Información del viaje;
Resultado de la inspección de la descarga;
Cantidades que permanecen a bordo del buque;
Resultado de la inspección de los aparejos;
Irregularidades detectadas;
Medidas adoptadas; e
Información del Estado del pabellón

