

Manual de ICCAT para la formación de inspectores de las MERP



Junio 2023



MRAG Ltd es una consultoría independiente sobre pesca y recursos acuáticos dedicada al uso sostenible de los recursos naturales mediante prácticas y políticas de ordenación robustas e integradas.

Desde su fundación en 1986, MRAG ha completado proyectos con éxito en más de 60 países. Nuestro personal es experto en una gran variedad de cuestiones técnicas, con experiencia práctica en todos los aspectos de la gestión y la planificación de recursos acuáticos, así como en la elaboración de políticas públicas en la materia, lo que nos permite plantear cada proyecto de forma multidisciplinar. Nuestra capacidad de dar respuesta a una extensa gama de necesidades relativas a la gestión de recursos se ve ampliada además gracias a nuestra red de asociaciones, que cuentan con expertos de reconocido prestigio internacional pertenecientes a instituciones académicas y organizaciones privadas de todo el mundo.

MRAG Ltd

18 Queen Street
Londres
W1J 5PN
Reino Unido

T: +44 (0) 20 7255 7755
F: +44 (0) 20 7499 5388
W: www.mrag.co.uk
E: enquiry@mrag.co.uk

CapFish cc es una empresa independiente de consultoría pesquera y ambiental, dedicada al seguimiento de pesquerías marinas y especializada en evaluaciones pesqueras en las regiones de los océanos Atlántico e Índico.

Capricorn Fisheries Monitoring cc

Unit 15 Foregate Square
Ciudad del Cabo
8001
Sudáfrica

T: +27 (0) 21 425 2161
F: +27 (0) 21 425 1994
W: www.capfish.co.za
E: chris@capfish.co.za

ICCAT - CICAA – CICTA

**COMISIÓN
INTERNACIONAL
para la CONSERVACIÓN
del ATÚN ATLÁNTICO**

www.iccat.int

Índice

Índice	i
Lista de tablas	iii
Lista de figuras	iv
Siglas	v
Introducción	1
1 Elementos de la Recomendación de ICCAT sobre Medidas del Estado Rector del Puerto que son importantes para su aplicación	4
Designación y formación de los inspectores	4
Designación de puertos y puntos de contacto.....	4
2 Aplicación de las MERP de ICCAT	5
3 La solicitud previa de entrada en puerto (AREP)	6
3.1 Elementos de la AREP.....	6
3.2 Evaluación de riesgo	7
3.3 Información requerida y procedimientos de mejores prácticas para la comprobación de la AREP	8
3.4 Búsqueda de anomalías en la AREP.....	8
3.5 Respuesta a la información remitida por otras CPC u OROP	11
3.6 Autorización o denegación a consecuencia de una evaluación de riesgo	12
4 Proceso de inspección del buque	16
4.1 Sesión informativa sobre la inspección.....	16
4.2 Material para la inspección	17
4.3 Salud y seguridad.....	18
4.4 Comunicación y responsabilidad del agente.....	18
4.5 Ética	18
4.6 Uniformes	19
4.7 Formulario de informe de inspección en puerto – CP28	19
4.8 Fotografías del buque previas a la visita.....	19
4.9 Inspección a bordo de un buque pesquero	20
4.9.1 Procedimiento de inspección de la CPC del puerto.....	20
4.9.2 Inspección a bordo y elaboración del informe de inspección	22
5 Supervisión de descargas y transbordos en puerto	24
5.1 Formularios de muestreo.....	25
5.2 Preparación y planificación de las actuaciones.....	25
5.3 Supervisión general de las operaciones de descarga.....	26
5.4 Descarga a tierra o transbordo a un buque de transporte desde un GPP.....	28
5.4.1 Puestos de supervisión	28
5.4.2 Procedimientos de muestreo para determinar el peso medio del pescado	30
5.4.3 Comparación del peso de los productos.....	31
5.5 Descarga desde cerqueros	34
5.5.1 Puestos de supervisión	35
5.5.2 Procedimientos de muestreo para determinar el peso medio del pescado	35
5.5.3 Determinación de la composición por especies en la cinta transportadora	36

5.6	Descarga desde buques de transporte	37
5.6.1	Puestos de supervisión	39
5.6.2	Procedimientos de muestreo para determinar el peso medio del pescado	39
6	Finalización de la inspección y seguimiento	40
6.1	Procedimiento en caso de infracción aparente	40
6.2	Recopilación de pruebas y acciones a seguir	41
6.3	Entrevista y comunicación con testigos periciales.....	44
6.4	Procedimientos de seguimiento e intercambio de información	46
6.4.1	Responsabilidades del inspector	46
6.4.2	Responsabilidades de la CPC del puerto en materia de seguimiento	46
6.4.3	Responsabilidades de la CPC del pabellón en materia de seguimiento.....	48
Anexo 1	AREP de ICCAT	49
Anexo 2	Listas de comprobación de la seguridad con anterioridad y con posterioridad a la subida a bordo.....	50
Anexo 3	Informe de inspección CP28	52
Anexo 4	Protocolos de actuación para la comprobación de la AREP	54
Anexo 5	Protocolo de actuación para la inspección en puerto	59
Anexo 6	Protocolo de actuación para la inspección y supervisión de la descarga desde un GPP	75
Anexo 7	Protocolo de actuación para la inspección y supervisión de la descarga desde un cerquero atunero	77
Anexo 8	Protocolo de actuación para la supervisión de la descarga desde un buque de transporte.....	80
Anexo 9	Especies de captura común en el Atlántico, códigos y nombres científicos.....	83
Anexo 10	Guía VMS para uso de los inspectores de las MERP de ICCAT	84

Lista de tablas

Tabla 1. Recursos disponibles en línea	3
Tabla 2. Resumen de la información recopilada durante la supervisión de la descarga o el transbordo y reflejada en el informe de inspección	27
Tabla 3. Tipos y códigos de producto de ICCAT	32
Tabla 4. Factores de conversión comunes (especies objetivo)	32
Tabla 5. Factores de conversión comunes (especies de tiburones).....	32
Tabla 6. Factores de conversión comunes (especies no objetivo)	33
Tabla 7. Ejemplo de conversión de pesos descargados constatados a peso vivo (entero).....	33

Lista de figuras

Figura 1. Proceso MERP: desde la AREP hasta la decisión de la CPC del puerto y las acciones de seguimiento	5
Figura 2. Proceso de evaluación de riesgo de la AREP presentada por un buque pesquero o un buque relacionado con la pesca extranjero	7
Figura 3. Ejemplo de matriz de riesgo básica con indicadores tipo semáforo.....	13
Figura 4. Descarga directa	30
Figura 5. Descarga de pescado mediante salabardo.....	30
Figura 6. Agregación de peces en cubierta	30
Figura 7. Báscula de gancho con transmisión por Bluetooth.....	31
Figura 8. Bodega y cubas para pescado (A) y plano de estiba (B) de un cerquero	34
Figura 9. Consola de operaciones	35
Figura 10. Supervisión de la descarga de atún en un cerquero.....	35
Figura 11. Registro del peso de cada salabardo izado y descargado	36
Figura 12. Ejemplo de plano de estiba de un buque de transporte	38
Figura 13. Pescado procedente de distintos buques donantes separado en la bodega de un buque de transporte.....	39
Figura 14. Foto de la ATF del buque tomada junto al GPS para verificar fecha, hora y posición de la inspección.....	61
Figura 15. Cuadernos de pesca de un buque: oficial (A) y oficioso, estilo ‘calendario’ (B).....	64
Figura 16. Dispositivo Argos MARGE con el interruptor de corriente encendido y su antena correspondiente	69
Figura 17. Ejemplo de salabardo utilizado para izar una tortuga a bordo (fuente: NOAA).....	70
Figura 18. Izado de una tortuga a bordo de un palangrero por medio de un salabardo (fuente: NOAA).....	70
Figura 19. Instrumentos con mango largo (de arriba a abajo): cuerda para tortugas, desanzuelador de anzuelos en J, cortalíneas, y desanzuelador de anzuelos ingeridos (fuente: NOAA)	70
Figura 20. Líneas espantapájaros, desplegadas y en cubierta.....	71
Figura 21. Aletas de tiburón A) adheridas frescas al tronco (marrajo dientuso y tintorera), B) adheridas congeladas, C) almacenadas en bolsas, D) ‘escondidas’ en un fardo en el armario de los artes	72

Siglas

AIS	Sistema de identificación automática (<i>siglas en inglés</i>)
AMP	Área marina protegida
AREP	Solicitud previa de entrada en puerto (<i>siglas en inglés</i>)
ATF	Autorización de pesca (<i>siglas en inglés</i>)
ATT	Autorización de transbordo (<i>siglas en inglés</i>)
CCSBT	Comisión para la Conservación del Atún Rojo del Sur (<i>siglas en inglés</i>)
CPC	Partes contratantes y Partes, Entidades o Entidades pesqueras no contratantes colaboradoras (<i>siglas en inglés</i>)
CSP	Centro de seguimiento de la pesca
DCP	Dispositivo de concentración de peces
EPI	Equipo de protección individual
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (<i>siglas en inglés</i>)
GPP	Gran(des) palangrero(s) pelágico(s)
GPS	Sistema de posicionamiento global (<i>siglas en inglés</i>)
ICCAT	Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (<i>siglas en inglés</i>), o CICAA (<i>siglas en español</i>)
IMO	Organización Marítima Internacional (<i>siglas en inglés, véase también OMI</i>)
IOTC	Comisión del Atún para el Océano Índico (<i>siglas en inglés</i>)
IRCS	Indicativo internacional de llamada de radio (<i>siglas en inglés</i>)
IUU	Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (<i>siglas en inglés</i>), o INDNR (<i>siglas en español</i>)
MCO	Medidas de conservación y ordenación, o CMM (<i>siglas en inglés</i>)
MERP	Medidas del Estado rector del puerto
OIG	Organizaciones intergubernamentales
OMI	Organización Marítima Internacional (<i>véase también IMO</i>)
OROP	Organización regional de ordenación pesquera
ORP	Organismo regional de pesca
PAI	Plan de acción internacional, o IPOA (<i>siglas en inglés</i>)
RMERP	Recomendación sobre las medidas del Estado rector del puerto
ROP	Programa Regional de Observadores (<i>siglas en inglés</i>)
SCV	Seguimiento, control y vigilancia
UNFSA	Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces (<i>siglas en inglés</i>)
VMS	Sistema de seguimiento de buques (<i>siglas en inglés</i>)
ZEE	Zona económica exclusiva

Introducción

La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR, más conocida como IUU, por sus siglas en inglés) es un término genérico que abarca una extensa variedad de actividades pesqueras y relacionadas con la pesca. El PAI-INDNR de la Organización para la Alimentación y la Agricultura (FAO) hace referencia a las grandes categorías de actividades que constituyen la pesca IUU, incluyendo las actividades pesqueras que se ejercen al margen de la ley. Los túnidos atlánticos y otras especies de la competencia de ICCAT son objeto de dichas actividades, que pueden conllevar graves implicaciones para la ordenación y la conservación de las pesquerías de túnidos del Atlántico. A escala global, se ha estimado que el Atlántico Central Oriental, en particular, cuenta con el nivel más elevado de capturas de pescado ilegales y no declaradas de todas las regiones oceánicas (Agnew *et al.* (2009))¹.

La pesca IUU y las actividades relacionadas con la misma se manifiestan de diversas formas, tales como pescar sin licencia, falsear las capturas declaradas, faenar en zonas de veda o capturar especies prohibidas (FAO (2019))². Además, las actividades relacionadas con la pesca incluirían transbordar o prestar apoyo de cualquier tipo a un buque que figure en una lista de buques IUU o que haya faenado en una zona sin autorización. ICCAT ha adoptado varios instrumentos a lo largo de los años destinados a identificar y combatir la pesca IUU de las especies de su competencia. Entre esos instrumentos, las medidas del Estado rector del puerto (MERP) son una herramienta desarrollada y aplicada recientemente para ayudar a combatir la pesca IUU. Las MERP pueden utilizarse para abordar muchos problemas derivados de la pesca IUU, al impedir que los buques sospechosos de estar involucrados en la pesca IUU desembarquen pescado en puerto. Así se corta de raíz una sección crucial de la cadena de suministro, impidiendo que el producto entre en los mercados nacionales e internacionales y eliminando el incentivo económico para que los buques operen de este modo.

En 2012, consciente de que las MERP son una herramienta de cumplimiento potente y rentable, ICCAT adoptó la *Recomendación 12-07 de ICCAT sobre un sistema ICCAT para unas normas mínimas para la inspección en puerto* [Recomendación 12-07], que entró en vigor en junio de 2013 y ha sido reemplazada por la Recomendación 18-09, que entró en vigor en junio de 2019. Las autoridades competentes de las Partes contratantes y Partes, Entidades o Entidades pesqueras no contratantes colaboradoras (CPC) de ICCAT, a través de sus administraciones pesqueras y/u otras administraciones pertinentes, son responsables de la aplicación de esta Recomendación vinculante a todos los buques extranjeros que se dediquen a la pesca, o que puedan prestar apoyo a buques o actividades de pesca, que entren en sus puertos.

Este manual forma parte de un conjunto de materiales de formación desarrollados como apoyo y en base al Plan de Estudios para la Formación de Inspectores de ICCAT, y debe utilizarse en asociación con otros materiales de apoyo a la formación y ayudas al trabajo para que los inspectores puedan realizar inspecciones de buques con pabellón extranjero que transporten especies gestionadas por ICCAT y/o productos de la pesca procedentes de dichas especies que no hayan sido desembarcados previamente (denominados “buques pesqueros extranjeros” en este manual), de conformidad con la Recomendación sobre medidas del estado rector del puerto de ICCAT y otras medidas aplicables de ICCAT. Concretamente, la Recomendación 18-09 define de manera general “pesca,” “buque pesquero,” y “actividades relacionadas con la pesca” como sigue:

¹ Agnew DJ, Pearce J, Pramod G, Peatman T, Watson R, et al. (2009) Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing. PLoS ONE 4(2): e4570. doi:10.1371/journal.pone.0004570

² FAO 2019. <http://www.fao.org/iuu-fishing/es/>

- por “pesca” se entiende la búsqueda, atracción, localización, captura, recogida o recolección de peces o cualquier actividad que pueda dar lugar, razonablemente, a la atracción, localización, captura, extracción o recolección de peces.
- por “buque pesquero” se entiende cualquier buque, barco de otro tipo o embarcación utilizado, equipado para ser utilizado o destinado a ser utilizado para la pesca o actividades relacionadas con la pesca.
- por “actividades relacionadas con la pesca” se entiende cualquier operación de apoyo o preparación de la pesca, con inclusión del desembarque, el empaquetado, la transformación, el transbordo o el transporte de pescado que no haya sido previamente desembarcado en un puerto, así como la provisión de personal, combustible, artes de pesca y otros suministros en el mar.

El Plan de Formación completo se dirige a inspectores portuarios formados que ya han cursado un programa básico de formación de inspección en puerto, pero que necesitan adquirir competencias adicionales específicas y disponer de una guía para la aplicación práctica de las medidas de ICCAT. Se ha desarrollado desde la perspectiva del inspector de pesca, y tiene en cuenta iniciativas existentes con respecto a las mejores prácticas para la realización de inspecciones en puerto, por ejemplo, las directrices MERP de la Comisión del Atún para el Océano Índico (IOTC), así como otros instrumentos internacionales, tales como los marcos jurídicos y las guías para la evaluación de las necesidades en materia de capacidad con vistas a apoyar la armonización y la normalización de la formación de inspectores pesqueros a escala global. Pretende poner en contexto los elementos expuestos en la Recomendación 18-09 y otras medidas pertinentes de ICCAT y puede adjuntarse o incorporarse a otras iniciativas de formación básica de inspectores portuarios existentes. El manual está diseñado primordialmente para alumnos MERP (se ha elaborado un manual separado para formadores MERP) y contiene elementos que pueden utilizarse como referencia tras completarse el curso y durante las inspecciones.

El manual está escrito desde la perspectiva del inspector y sigue a grandes rasgos el orden de las operaciones de una inspección real en el marco de la Recomendación MERP de ICCAT. Sin embargo, las circunstancias particulares de una inspección pueden imponer una secuencia de eventos distinta. Incluye listas de comprobación y orientaciones sobre qué hay que buscar antes de la entrada en puerto y durante una inspección a bordo. Existe además una serie de Anexos que contienen los protocolos de actuación, así como los formularios correspondientes para llevar a cabo cada parte del procedimiento.

La mayoría de los materiales de referencia para el manual se han puesto a disposición como recursos online (protegidos por contraseña), indicándose a lo largo del manual. Entre los recursos online figuran así mismo los materiales de formación, que incluyen autoformación y exámenes, y pueden encontrarse [aquí](http://www.mragcloud.net/moodle/course)³. En la Tabla 1 se ofrece un resumen de los recursos recopilados.

³ <http://www.mragcloud.net/moodle/course>

Tabla 1. Recursos disponibles en línea

Ítem	Contenido
Foro del curso de formación	Constituye una plataforma para preguntas y respuestas durante el curso
Formadores MERP de ICCAT	Manual para formadores, con presentaciones y recursos
Introducción a las MERP de ICCAT (curso de 5 días)	Presentaciones y recursos Evaluación final
Documentos y recursos	<p>Recomendaciones de ICCAT relevantes para la Recomendación sobre las medidas del Estado rector del puerto (RMERP) en 3 idiomas: se pueden consultar en https://iccat.int/es/RecRes.asp</p> <p>Sistema de códigos de datos de ICCAT: códigos ICCAT; códigos de artes de ICCAT; códigos de especies de ICCAT; códigos de áreas T1 de ICCAT</p> <p>Enlaces URL: registro ICCAT de buques; registro ICCAT de puertos; lista de buques IUU de ICCAT y de otras organizaciones regionales de ordenación pesquera (OROP)</p> <p>Descripción de pesquerías: descripciones de pesquerías de ICCAT en 3 idiomas</p> <p>Herramientas para la verificación de la identidad y la documentación de un buque: numerosos recursos para procesos de verificación. Se añadirá copia de la Autorización de Pesca, y de las licencias y contactos del Estado del pabellón.</p> <p>GUÍA Sistema de seguimiento de buques (VMS)</p> <p>Listas de comprobación</p>
Información e identificación de especies ICCAT	<p>Descripción de especies ICCAT en 3 idiomas</p> <p>Códigos de especies de ICCAT</p> <p>Fichas de identificación de especies de ICCAT</p> <p>Guías sobre productos de especies ICCAT, incluida la guía sobre productos de aletas de tiburón jaquetón y zorro.</p>
Seguridad y equipo de protección	Listas de comprobación del equipo de protección para la visita, herramientas para la evaluación de riesgo, etc. Guía Marpol.

1 Elementos de la Recomendación de ICCAT sobre Medidas del Estado Rector del Puerto que son importantes para su aplicación

Designación y formación de los inspectores

Los inspectores de pesca están investidos de su autoridad en virtud de su designación como inspectores con arreglo a su legislación pesquera nacional y deberían estar amparados por la legislación pesquera nacional para hacer cumplir su normativa. Los inspectores de pesca deben conocer y estar debidamente versados en sus potestades legales. Como representantes de su CPC, los inspectores de pesca designados ejercen los derechos soberanos de su CPC del puerto en la aplicación de las medidas del Estado rector del puerto a bordo de los buques pesqueros extranjeros que entran en sus puertos designados. Al llevar a cabo inspecciones en sus puertos, la CPC del puerto debe garantizar que las inspecciones las realicen inspectores debidamente cualificados y autorizados a tal efecto. A cada inspector autorizado deberán serle expedidas la documentación y la identificación oficiales que demuestren fehacientemente su designación y sus potestades como inspector.

Designación de puertos y puntos de contacto

Designación de puertos: El primer paso en la aplicación de la RMERP de ICCAT consiste en que cada CPC del puerto que permita el acceso de buques pesqueros extranjeros que lleven a bordo especies gestionadas por ICCAT y/o productos de pescado procedentes de dichas especies que no hayan sido desembarcados previamente, designe aquellos puertos a los que tales buques puedan solicitar la entrada y notifique esa información a la Secretaría de ICCAT. La Secretaría de ICCAT ha desarrollado el formulario CP24-AuthPorts_TRI para facilitar la presentación de dicha información. La Secretaría de ICCAT mantiene en su página web un registro actualizado de puertos designados basado en las listas proporcionadas por las CPC del puerto⁴.

Cada CPC del puerto que conceda acceso a sus puertos a buques extranjeros debe asegurarse también de que sus puertos designados disponen de la capacidad institucional en términos de inspectores formados para ejercer el nivel de inspección necesario para cumplir los requisitos MERP de ICCAT. No se deberá recibir a buques extranjeros en ningún otro puerto.

Puntos de contacto: Toda CPC que conceda acceso a sus puertos debe designar un punto de contacto al que los buques extranjeros pueden presentar su AREP. Además, todas las CPC de ICCAT deben designar un punto de contacto para la recepción de los informes de inspección. Las CPC deben notificar a la Secretaría de ICCAT el nombre y los datos de contacto de sus puntos de contacto. La Secretaría de ICCAT mantiene en su página web un registro actualizado de dichos puntos de contacto basado en las listas presentadas por las CPC. Al acceder a la lista de puertos vigente, se facilitan también los puntos de contacto junto con la información pertinente para presentar la AREP, así como el plazo de notificación previa, si este difiere del que estipula la RMERP (es decir, 72 horas al menos). Los inspectores deberían consultar tanto la lista de puertos como la lista de puntos de contacto si desean obtener información adicional al analizar una AREP.

⁴ <https://www.iccat.int/es/Ports.asp>

2 Aplicación de las MERP de ICCAT

Al igual que todos los demás sistemas de MERP, la RMERP de ICCAT se basa en cuatro elementos principales que se examinarán con más detalle a lo largo de este manual. A grandes rasgos, se trata de los siguientes:

- evaluación de riesgo de la solicitud previa de entrada en puerto (AREP) para seleccionar los buques que se van a inspeccionar;
- preparación y realización de la inspección en puerto a bordo del buque;
- supervisión de la descarga o el transbordo;
- comunicación y seguimiento de los resultados de la inspección.

La **Figura 1** ilustra el proceso MERP desde la presentación inicial de la AREP, pasando por la decisión de permitir o denegar la entrada y la decisión de inspeccionar o no inspeccionar, hasta las acciones de seguimiento resultantes de la inspección.

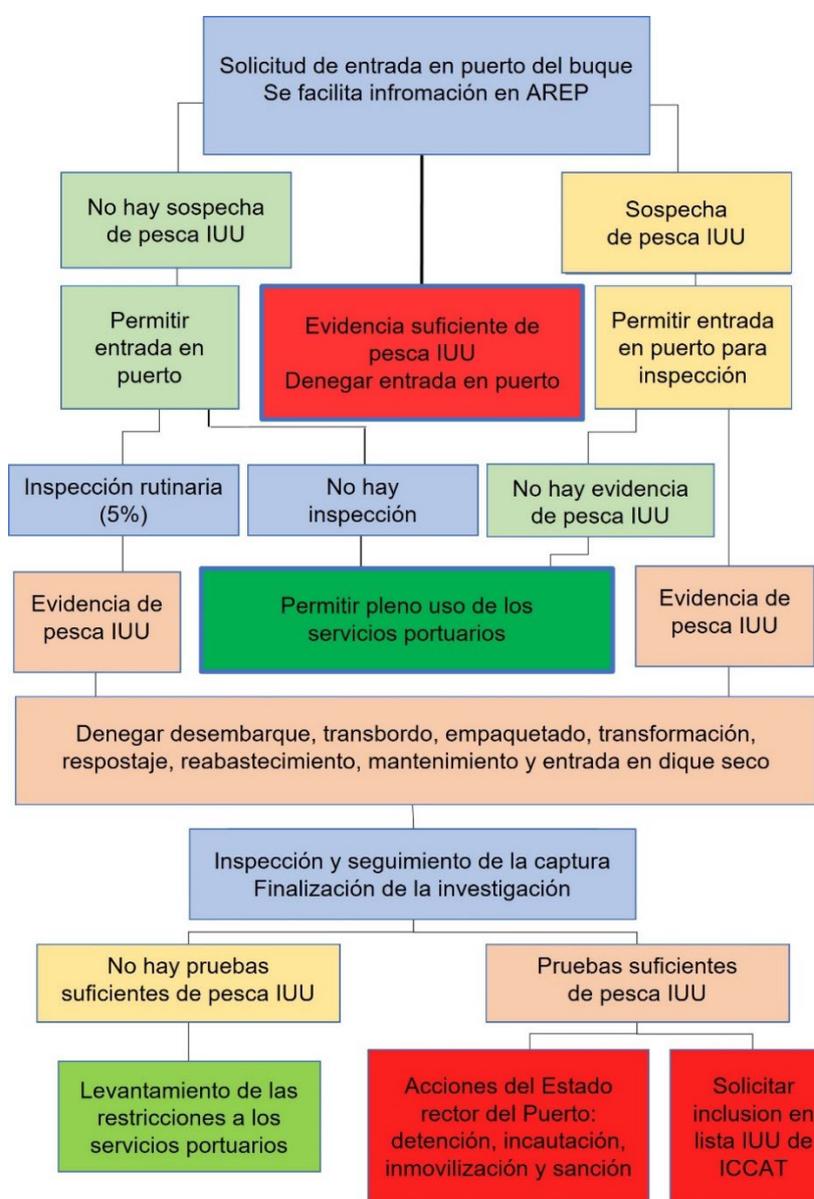


Figura 1. Proceso MERP: desde la AREP hasta la decisión de la CPC del puerto y las acciones de seguimiento

3 La solicitud previa de entrada en puerto (AREP)

La AREP es uno de los instrumentos fundamentales de las MERP, y los inspectores portuarios deberían estar familiarizados con su contenido y sus requisitos. La finalidad principal de la AREP consiste en proporcionar a la CPC del puerto información previa sobre un buque, de modo que dicha CPC pueda realizar una evaluación de riesgo al respecto y tomar la decisión de denegar la entrada en puerto, cuando existan pruebas suficientes de que el buque ha estado involucrado en actividades IUU, o de permitir la entrada si dichas pruebas no existen o son insuficientes. De permitirse la entrada, el inspector deberá decidir si se lleva a cabo una inspección o no. En aquellos casos en que una CPC del puerto disponga de evidencia suficiente de que un buque ha incurrido en pesca IUU o la ha apoyado, y decida permitir que el buque entre en su puerto, será con el propósito exclusivo de inspeccionarlo y emprender cualquier otra acción oportuna con arreglo a la legislación internacional. La CPC del puerto denegará a dichos buques el uso de sus puertos con fines de desembarque, transbordo, empaquetado, transformación o acceso a otros servicios portuarios, tales como repostaje y reabastecimiento, mantenimiento, y entrada a dique seco, entre otros.

3.1 Elementos de la AREP

Un buque extranjero debe presentar la AREP con antelación a su llegada a puerto, bien directamente o bien a través de su agente. La AREP de ICCAT se incluye en el Anexo 1 a título de referencia. La información que debe requerirse y proporcionarse en la AREP es, como mínimo, la siguiente:

- información para la identificación del buque, incluyendo:
 - nombre del buque,
 - Estado del pabellón,
 - número de registro ICCAT,
 - número IMO, e
 - indicativo Internacional de llamada de radio (IRCS);
- nombre del puerto designado al que pretende solicitar la entrada, propósito de la escala y fecha y hora de llegada a puerto;
- copia de la autorización de pesca del buque expedida por el Estado de su pabellón, enumerando las especies ICCAT a las que se permite que se dirija el buque;
- copia de cualquier otra autorización de pesca que pueda haberle sido expedida al buque por parte de un Estado costero, enumerando las especies ICCAT a las que puede dirigirse el buque;
- copia de las declaraciones de transbordo, enumerando las especies ICCAT que se llevan a bordo.

En la AREP debe incluirse así mismo la siguiente información adicional, que ayudará al inspector en la planificación de la inspección:

- lista de las especies ICCAT que lleva a bordo el buque, incluyendo su zona de captura asociada;
- las cantidades estimadas en kg de cada especie de ICCAT y/o de productos de pescado procedentes de dichas especies a bordo, con las zonas de captura asociadas; y
- las cantidades estimadas en kg de cada especie de ICCAT y/o de productos de pescado procedentes de dichas especies que se van a desembarcar o transbordar, con las zonas de captura asociadas.

El modelo de AREP de ICCAT, que contiene la información mencionada anteriormente, está disponible en la sección "Inspección en puerto" de la página web de ICCAT⁵.

3.2 Evaluación de riesgo

El análisis y la verificación de la información contenida en la AREP por parte de la CPC del puerto es el primer paso crítico en la aplicación de las MERP. Es fundamental a la hora de decidir si permite o no que un buque pesquero extranjero entre en sus puertos, así como el nivel de inspección que proceda aplicar. Cabe destacar que la AREP es una información presentada por un buque pesquero extranjero con antelación a su llegada a puerto, bien directamente o bien a través de su agente. Los inspectores portuarios u otras autoridades pesqueras afectadas, en particular el centro de seguimiento de la pesca (CSP), deberían elaborar un protocolo normalizado para analizar todas las AREP, teniendo en consideración tanto los requisitos de la RMERP de ICCAT como los requisitos en caso de declararse fuerza mayor o dificultad grave.

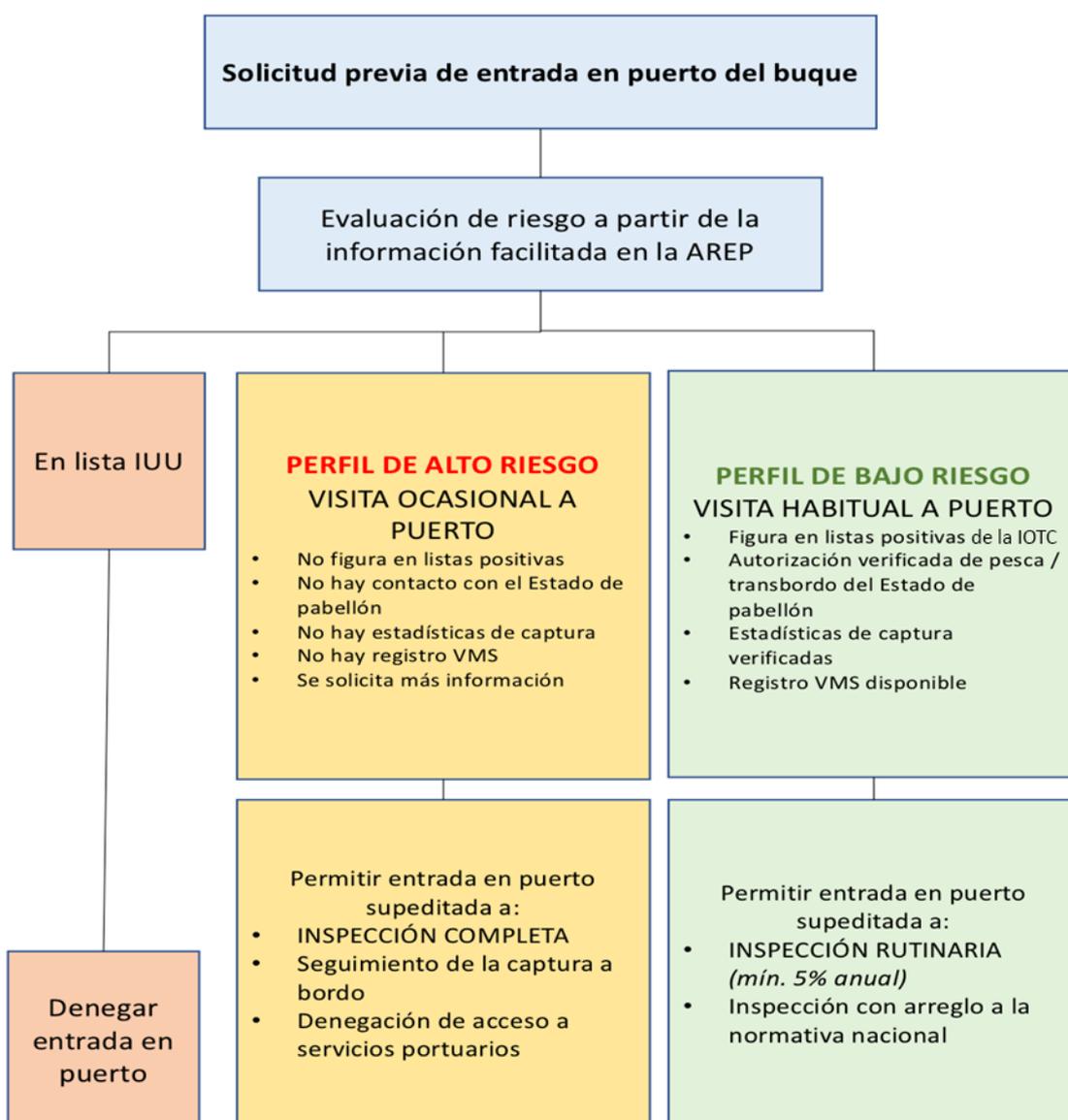


Figura 2. Proceso de evaluación de riesgo de la AREP presentada por un buque pesquero o un buque relacionado con la pesca extranjero

⁵ <https://www.iccat.int/es/portinspection.html>

Proceso de evaluación de riesgo tras una solicitud previa para entrar en un puerto designado de una CPC enviada por un buque pesquero o un buque relacionado con la pesca extranjero.

3.3 Información requerida y procedimientos de mejores prácticas para la comprobación de la AREP

Los protocolos de actuación para la comprobación de una AREP figuran en el Anexo 4. La recepción de la AREP inicia el proceso de evaluación de riesgo mediante la verificación de la información facilitada en la AREP para determinar la probabilidad de que el buque haya incurrido en pesca IUU o haya estado asociado con la misma. El análisis de riesgo entraña varios procesos:

- contrastar la exactitud de la información proporcionada en la AREP con la información que figura en la página web de ICCAT y, según corresponda, otras fuentes de información pertinentes;
- investigar anomalías; y
- responder a la información facilitada por otras CPC del puerto/Estados rectores del puerto u otras OROP.

En lo tocante a la RMERP de ICCAT, el primer paso a la hora de evaluar la AREP consiste en determinar si un buque pesquero extranjero que pretende entrar en puerto ha incurrido en pesca IUU o en actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la misma, en cuyo caso se le denegará la entrada en puerto a menos que se determine que se debería permitir la entrada con el exclusivo propósito de inspeccionarlo, así como para emprender otras acciones apropiadas con arreglo a la legislación internacional que sean al menos tan eficaces como la denegación de entrada en puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca IUU y las actividades relacionadas con la pesca IUU. La decisión de denegar la entrada debe comunicársele al patrón del buque o a su representante.

La evidencia directa de la situación IUU de un buque puede determinarse a partir de la lista ICCAT de buques IUU (a saber, la “Lista de buques supuestamente implicados en actividades de pesca IUU en la zona del Convenio ICCAT y en otras zonas”) y cotejando con las listas de buques IUU de otras OROP para ver si el buque aparece en ellas⁶. En la lista de buques IUU también hay que comprobar los nombres anteriores de los buques, disponibles en el registro de buques⁷.

3.4 Búsqueda de anomalías en la AREP

La información facilitada en la AREP debería verificarse, entre otros, cotejándola con la información de la página web de ICCAT y con otras fuentes de información pertinentes. Al examinar la AREP, las situaciones que pueden generar sospechas o requerir investigación adicional incluyen, pero no se limitan, a las siguientes:

- el buque no figura en la lista ICCAT de buques autorizados ni en ninguna lista pertinente de buques autorizados de otra OROP;
- el buque figura en la lista ICCAT de buques autorizados, pero tiene antecedentes de pesca IUU;
- cambio de nombre reciente o frecuente;
- cambio de pabellón reciente o frecuente;
- cambio de titularidad reciente o frecuente;
- los esfuerzos para comunicar con la CPC/el Estado del pabellón resultan infructuosos;

⁶ <https://www.iccat.int/es/IUUlist.html>

⁷ <https://www.iccat.int/es/VesselsRecord.asp>

- los registros VMS/AIS no están disponibles previa petición;
- no es posible verificar la información sobre el último puerto de escala;
- la autorización de transbordo desde/hacia otro buque no está disponible;
- las declaraciones de transbordo desde/hacia otro buque no están disponibles o son incompletas, o
- falta información en la(s) autorización(es) de pesca o esta información no es válida.

Cualquiera de estos factores, o cualquier otra anomalía, debería alertar al inspector de que el buque puede tener mayor prioridad de inspección. Cabe recordar que proporcionar información incorrecta en la AREP, u omitir información intencionadamente, es así mismo fraudulento.

Es responsabilidad del inspector analizar ulteriormente cualquier información que no sea clara o de fácil acceso.

La Secretaría de ICCAT ofrece una serie de recursos a los que puede acceder el inspector para asistirle en la comprobación de la información presentada en la AREP. Puede consultarlos a través de la página web u obtenerlos previa petición. Se trata, entre otros, de los siguientes:

- Registro ICCAT de buques,
- programas de observadores y de inspección (que incluirán declaraciones de transbordo e informes de inspección),
- programas de documentación de capturas / Documento Estadístico,
- capturas mensuales de atún rojo y patudo,
- informes de fletamento,
- acuerdos de acceso, y
- lista de infracciones y acciones adoptadas por las CPCs del puerto (protegida con contraseña).

Los inspectores pueden recurrir a los puntos de contacto que figuran en la página web de ICCAT para solicitar información adicional sobre un buque, como por ejemplo la autorización de pesca de la CPC del pabellón o de una CPC costera. Una investigación ampliada incluiría acceder a cualquier dato disponible a través del Programa conjunto ICCAT de inspección internacional y de inspecciones anteriores del buque seleccionado. En el caso de un buque de transbordo, esto incluiría el historial de cualquiera de los buques con los que ha transbordado. Para facilitar la tarea, el inspector puede solicitar información a cualquiera de las partes relevantes asociadas con el buque para corroborar la validez de la información recibida (por ejemplo, copia de los informes de inspección anteriores y las declaraciones de transbordo). El análisis de los registros ICCAT puede que indique también que otra CPC del puerto le ha denegado al buque la entrada en puerto previamente.

Una parte significativa de la información relativa a un buque puede consultarse además online mediante buscadores disponibles al público, tales como:

IHS Fairplay

La página web de IHS requiere registro, pero puede obtenerse información sobre un buque por medio de su número IMO (o número de la OMI, la Organización Marítima Internacional). Se trata de un identificador único para buques, armadores registrados y empresas gestoras de buques, compuesto por las tres letras "IMO" seguidas de un número de siete dígitos. Como el número va asociado al casco del buque en el momento de su construcción, y no cambia cuando este cambia de titularidad o de nombre o sufre modificaciones, es una de las mejores maneras de identificar un

buque. Consultar <http://www.imonumbers.lrfairplay.com> o enviar un correo electrónico a: data-audit@lrfairplay.com

Otras fuentes de información son las siguientes⁸:

Lista consolidada de buques autorizados (CLAV).

Lista global de buques pesqueros atuneros autorizados. Actualizada diariamente, constituye una instantánea dinámica de las listas de buques autorizados de las OROP de tónidos. Para conocer las listas definitivas debería consultarse la página web de cada una de las OROP, ya que se han detectado algunas incongruencias. <http://clav.iotc.org>

Registro mundial de buques de pesca, transporte refrigerado y suministro (Registro mundial).

Iniciativa colaborativa global para la difusión de datos certificados por las autoridades estatales sobre buques y actividades relacionadas con los mismos. Aunque no se trata de datos en tiempo real, sí proporcionan un historial reciente del buque (hasta las 24 horas anteriores, aproximadamente). En caso necesario, los datos de posición recientes deberían confirmarse con el Estado del pabellón. <http://www.fao.org/global-record/tool/%20extended-search/en>

Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI (GISIS).

Contiene información sobre buques, incluidos los datos de contacto de las empresas. <https://gisis.imo.org>

Listas de buques IUU de las OROP.

Puede accederse a los enlaces a las listas de buques IUU de las OROP a través de la lista que mantiene la FAO. <http://www.fao.org/global-record/information-system/rfb-iuu-vessels-lists/es>

Lista IUU combinada.

Mantenida por Trygg Mat Tracking, proporciona información actualizada sobre todos los buques que aparecen en las listas de buques pesqueros IUU publicadas por las OROP, así como sobre los buques pesqueros que han sido objeto de una notificación morada de Interpol. Al igual que en el caso de la CLAV, para conocer las listas definitivas debería consultarse la página web de cada una de las OROP, ya que se han detectado algunas incongruencias. <https://iuu-vessels.org>

Los inspectores deberían estar atentos ante cualquier posible tergiversación de la información proporcionada, como por ejemplo la grafía del nombre del buque, y deberían contrastar ese dato con el IRCS y el número IMO declarados. En ese sentido, el número IMO (si se dispone de él) constituye una herramienta valiosa para cotejar los nombres anteriores de un buque, así como su titularidad, que pueden haber estado asociados con actividades IUU.

Aun cuando no sea posible identificar a un buque con ningún buque incluido en una lista IUU, cualquier discrepancia en la información facilitada en la AREP seguiría situándolo en una categoría de alto riesgo para ser sometido a inspección. También puede clasificarse a un buque como de alto riesgo si se trata de su primera visita al puerto designado.

En caso de que toda la información proporcionada en la AREP esté completa y pueda verificarse fácilmente su exactitud, y el buque acceda periódicamente al puerto designado, se le puede clasificar como de bajo riesgo.

⁸ Extraído de *Stop Illegal Fishing and Trygg Mat Tracking (2019) Document Verification Manual for Fisheries Enforcement: Vessel Identity Gaborone. Botswana*

Es importante que las CPC del puerto establezcan protocolos de actuación y criterios para la evaluación de riesgo.

3.5 Respuesta a la información remitida por otras CPC u OROP

Los inspectores de la CPC del puerto deberían además responder a la información remitida a sus autoridades competentes por otra CPC o por una OROP solicitando la inspección de un buque específico. En tales situaciones, el inspector portuario puede solicitar pruebas con carácter rutinario o si el buque es o ha sido sospechoso de incurrir en actividades IUU. Dichas pruebas pueden consistir en pruebas fotográficas, informes de inspección anteriores o informes que indiquen que otra CPC del puerto ha denegado al buque la entrada en puerto o el acceso a los servicios portuarios. Si a un buque se le permitió la entrada en puerto, pero se le denegó el acceso a los servicios portuarios, el inspector puede solicitar, a través de sus autoridades competentes, copia del informe de inspección a la CPC del puerto que la realizó.

Otra pieza fundamental son los datos del VMS y AIS del buque siempre que se disponga de ellos y proceda utilizarlos. A la hora de solicitarlos y analizarlos deben seguirse varios procesos clave. Se puede acceder fácilmente online a los datos AIS a través de diversos portales, tales como <https://www.marinetraffic.com>, sin embargo, carecen del mismo nivel de seguridad SCV que los datos VMS, que son datos seguros a los que solo puede accederse cuando se solicitan oficialmente al Estado del pabellón de un buque, a la autoridad competente de un Estado costero o a una OROP que gestione datos VMS.

Toda solicitud de datos siempre debería dirigirse por vía oficial a la CPC/el Estado del pabellón del buque de que se trate, citando los acuerdos bilaterales o multilaterales (p. ej., en el marco de una OROP) en virtud de los que se formula la solicitud. Los motivos de la solicitud deben exponerse claramente, así como el período para el que se solicitan los datos (p. ej., el mes anterior) y la frecuencia de comunicación de estos (p. ej., cada dos horas). Conviene poner de relieve que se preservará la confidencialidad de los datos y que no se compartirán con terceros.

Una vez que se reciban los datos, debería llevarse a cabo una serie de comprobaciones para determinar su alcance e integridad:

- ¿se han proporcionado los datos del período solicitado?;
- ¿son completos los datos proporcionados? (es decir, ¿se ha facilitado el número necesario de informes de posición en función de la frecuencia de comunicación?). Como indicador de lo anterior, se puede utilizar una medición de la integridad de los datos (número de informes recibidos / número de informes esperados) expresada en términos porcentuales.

A continuación, pueden analizarse las posiciones VMS mediante la elaboración de un simple diagrama GIS de los datos facilitados, superponiéndolo a capas que representen tierra, puertos, aguas territoriales, zonas económicas exclusivas (ZEE), Áreas Marinas Protegidas (AMP) y cualquier otra capa que pueda resultar pertinente. Marcar encima cualquier visita a puerto o inspección que pueda verse o se conozca.

Identificar cualquier posible laguna en los datos proporcionados entre dos informes de posición consecutivos previstos. Un indicador podría ser, por ejemplo, el lapso de tiempo entre ambos y la distancia recorrida durante el mismo, prestando atención a cualquier posible actividad que hubiera podido ocurrir dentro de una zona identificada (p. ej., una ZEE o una AMP).

Identificar la distancia recorrida y la diferencia de tiempo entre cada par de puntos adyacentes del conjunto de datos proporcionado, y calcular seguidamente la velocidad entre cada par de puntos. Debería resaltarse cualquier caso en que los datos hayan superado los niveles acordados de tiempo y distancia entre puntos adyacentes. Dependerá del tipo de buque, pero el rango acordado puede oscilar entre menos de 1 nudo y más de 14 nudos.

Identificar cualquier zona en la que pueda haber faenado el buque. También dependerá del tipo de buque (cerquero o palangrero) y de su estrategia de pesca, pero debería comprobarse toda actividad desarrollada dentro de una ZEE o una AMP para ver si disponía de la autorización oportuna.

Si se ha identificado actividad sospechosa, definir el marco temporal, la zona y la presunta actividad claramente tanto en el texto como visualmente mediante mapas, gráficos de velocidad y diagramas de frecuencia de comunicación para argumentar la posible pesca IUU y clasificar el buque como de alto riesgo.

3.6 Autorización o denegación a consecuencia de una evaluación de riesgo

El proceso de inspección en un buque requiere mucho tiempo y, dependiendo del personal disponible y del número de buques que remitan AREP, puede resultarle difícil a las autoridades inspeccionar todos los buques que entran en sus puertos designados. El proceso de evaluación del riesgo es esencial, por tanto, con vistas a centrar los esfuerzos del personal disponible allá donde vayan probablemente a tener mayor eficacia.

Los riesgos pueden evaluarse en función de la probabilidad de que se produzca una infracción (por ejemplo, pescar sin una autorización válida) y las consecuencias o daños que podría causar esa infracción (dependiendo del estado biológico del stock, por ejemplo). La matriz de riesgo mostrada a continuación en la **Figura 3** ilustra lo anterior empleando cinco grados de riesgo, con los niveles de riesgo identificados mediante distintos colores. Si se piensa que es improbable que se produzca un riesgo (baja probabilidad) y, de producirse, su impacto sería leve, se puntuará como riesgo bajo (o verde). Si se considera que es probable que se produzca un riesgo, y que este podría tener un impacto grave, se puntuará como riesgo extremo (o rojo).

Ref. ISO 31000	Consecuencia				
Probabilidad	Insignificante	Menor	Moderada	Importante	Catastrófica
Casi seguro	Moderada	Alta	Extrema	Extrema	Extrema
Probable	Moderada	Alta	Alta	Extrema	Extrema
Posible	Baja	Moderada	Alta	Extrema	Extrema
Improbable	Baja	Baja	Moderada	Alta	Extrema
Raro	Baja	Baja	Moderada	Moderada	Alta

Figura 3. Ejemplo de matriz de riesgo básica con indicadores tipo semáforo⁹

A consecuencia de la evaluación, debería asignársele un nivel de riesgo (p. ej., alto, medio o bajo) a los potenciales buques objetivo disponibles para inspección, y debería tomarse una decisión informada sobre qué buque inspeccionar.

El proceso para identificar el objeto de una inspección se ha reflejado en la Figura 2. La decisión de inspeccionar un buque viene determinada por una serie de factores que pueden ponerse de relieve durante el análisis de riesgo realizado sobre la AREP. Estos factores se enumeran en la RMERP de ICCAT, y debería priorizarse en particular la inspección de aquellos buques que entren en alguna de las categorías siguientes, aunque otras categorías pueden ser también aplicables caso por caso:

- el buque solicita acceso al puerto por primera vez;
- el buque no ha sido controlado por la autoridad portuaria competente en los últimos [3] meses;
- se sospecha que el buque no está aplicando las disposiciones pertinentes de ICCAT sobre VMS;
- la información presentada en la AREP es incompleta o inexacta;
- el análisis de los registros ICCAT¹⁰, protegidos por contraseña o facilitados por la Secretaría previa petición, indica que otro Estado rector/otra CPC del puerto ha denegado al buque la entrada en puerto; y,
- cualquier otra información obtenida de cualquier otra fuente o informe de inspección que se haya presentado con anterioridad ante ICCAT o cualquier otra organización internacional/regional, como por ejemplo Interpol, así como otras OROP u Organismos Regionales de Pesca (ORP), que apunte claramente a la posibilidad de que el buque haya incurrido en actividades IUU.

⁹ Adaptado de la Norma ISO 31000:2009 - Gestión de riesgos. Principios y directrices

¹⁰ <https://www.iccat.int/es/portinspection.html>

La decisión de inspeccionar un buque puede venir determinada también por una información o solicitud recibida de otro Estado rector/otra CPC del puerto o de otra OROP.

En virtud de la soberanía de la CPC del puerto y de cualquier legislación nacional de esta que rijan la entrada de buques en sus puertos, aunque ninguno de los criterios mencionados anteriormente fuera relevante, los inspectores siempre podrán decidir inspeccionar un buque por cualquier otra razón que consideren necesaria, en línea con la orientación recibida de sus autoridades competentes.

En caso de que una CPC del puerto no identifique ningún buque extranjero que solicite entrar en sus puertos y pueda clasificarse como de alto riesgo con arreglo a la RMERP de ICCAT, sigue existiendo el requisito de que inspeccione al menos un 5% de las operaciones de desembarque y transbordo en sus puertos designados, lo que puede requerir la selección aleatoria de algunos buques para su inspección.

Tras comprobarse la AREP y, dependiendo de si hay pruebas de que el buque haya incurrido en actividades pesqueras IUU o si se percibe el riesgo de que el buque pueda haber infringido las medidas de conservación y ordenación (MCO) de ICCAT, debe adoptarse una de las tres decisiones siguientes y comunicársela al buque: (1) denegar la entrada en puerto, (2) permitir la entrada en puerto solo con fines de inspección y denegar el acceso a los servicios portuarios, (3) permitir la entrada en puerto y el acceso a los servicios portuarios atendiendo a los procedimientos de evaluación de riesgo de la CPC para la priorización de inspecciones.

1) Alto riesgo - Denegación de la entrada en puerto

Cuando la información facilitada en la AREP, o una investigación subsiguiente, proporcione pruebas suficientes de que un buque ha incurrido en actividades IUU, la CPC del puerto o bien a) debería denegar al buque el acceso al puerto o bien b) podría autorizar la entrada al buque exclusivamente a fin de inspeccionarlo y tomar otras medidas apropiadas con arreglo a la legislación internacional. No obstante, esta decisión está supeditada a que exista una solicitud del buque por motivos de salud y seguridad de la tripulación o a que este notifique una situación de fuerza mayor que pueda poner en peligro al buque y a la tripulación.

En caso de que la CPC del puerto decida denegar la entrada del buque en su puerto, debe notificarlo:

- al buque o a su representante;
- al Estado/la CPC del pabellón del buque;
- a la Secretaría de ICCAT para que lo publique en la parte segura de la página web de ICCAT; y, según proceda y en la medida de lo posible, a:
 - los Estados costeros pertinentes;
 - otras organizaciones o acuerdos regionales de ordenación pesquera (A/OROP);
 - y
 - otras organizaciones intergubernamentales (OIG).

2) Alto riesgo - Autorización de la entrada en puerto para inspección y denegación de acceso a los servicios portuarios, si procede tras la inspección

Esta categoría de decisión cubre dos situaciones distintas, a saber:

(A) Como se indicaba anteriormente, cuando se permite la entrada en puerto de un buque del que se sabe que ha incurrido en pesca IUU, será con el propósito exclusivo de inspeccionarlo y tomar otras medidas apropiadas con arreglo a la legislación internacional. En ese caso, la CPC del puerto denegará el uso de todos los servicios portuarios, de conformidad con la legislación internacional.

(B) Cuando no existan suficientes pruebas de pesca IUU como para denegar la entrada, pero sí la sospecha de que el buque pueda haber participado en pesca IUU o infringido de otro modo una o varias MCO de ICCAT, debería también denegársele al buque en adelante el acceso a cualquier servicio portuario tras la inspección, en caso de que esta revele, o se obtenga evidencia adicional de que:

- el buque no dispone de una autorización válida y aplicable para dedicarse a la pesca o las actividades relacionadas con la pesca en la zona del Convenio de ICCAT;
- existan pruebas claras de que el pescado que se encuentra a bordo fue capturado contraviniendo las MCO de ICCAT;
- la CPC del pabellón no confirme en un plazo razonable de tiempo, tras serle solicitado por la CPC del puerto, que el pescado que se encuentra a bordo fue capturado de conformidad con las MCO pertinentes de ICCAT; o bien
- exista cualquier otro motivo fundado para creer que el buque puede haber incurrido en pesca IUU, o en actividades relacionadas con la pesca IUU, en la zona del Convenio de ICCAT, incluido el apoyo a un buque que figure en la *Lista ICCAT de buques supuestamente implicados en actividades de pesca IUU en la zona del Convenio ICCAT y en otras zonas*, a menos que el buque pueda demostrar:
 - que actuó de forma acorde con las MCO pertinentes de ICCAT;
 - en el caso de avituallamiento del personal, repostaje de combustible, abastecimiento de artes y otros suministros en el mar a un buque que figure en la lista IUU de ICCAT, que el buque aprovisionado no estaba incluido en la lista IUU de ICCAT en el momento en que tuvo lugar dicho aprovisionamiento.

(3) Bajo riesgo - Permitir la entrada en puerto y el pleno acceso a los servicios portuarios, susceptible de inspección rutinaria

Cuando el análisis de la AREP no arroje pruebas o sospechas de que el buque haya incurrido en ninguna práctica contraria a las MCO de ICCAT, se podrá clasificar al buque como de “bajo riesgo” y someterlo a una inspección rutinaria, de conformidad con el requisito de que se efectúe una inspección completa y se realice el seguimiento de al menos un 5% de los buques que entran en el puerto de una CPC.

4 Proceso de inspección del buque

4.1 Sesión informativa sobre la inspección

Un equipo de inspección suele estar dirigido por un funcionario de control de pesca de rango superior y debería estar compuesto por al menos cuatro personas, de modo que siempre haya un mínimo de dos inspectores trabajando juntos.

Como parte de los materiales de apoyo a los inspectores, y para asistirles en la preparación de la inspección, debería organizarse una sesión informativa para el equipo inspector. Dicha sesión informativa ayudará a guiar a los inspectores hacia áreas específicas donde probablemente existirán discrepancias en la información facilitada en la AREP. Dependiendo del nivel de inspección requerido, es decir, inspección completa, incluyendo documentos, artes y captura, o inspección rutinaria de documentos y seguimiento de la captura descargada, la sesión permitirá que el equipo de inspección, en su caso, prepare su material y sus equipos de protección individual (EPI) para la inspección de artes de pesca y para entrar en compartimentos cerrados o a temperaturas bajo cero durante el ejercicio de sus funciones.

Puntos en el orden del día de la reunión previa a la sesión informativa

- Lugar, fecha y hora
- Nombre del buque y nacionalidad
- Puerto y amarre
- Tipo de buque (sector pesquero, de apoyo, de transporte)
- Resultados de la evaluación de la solicitud previa de entrada en puerto;
 - resumen de la investigación de la evaluación del riesgo;
 - indicando específicamente cualquier información que debería ser verificada y recibir más atención en el proceso de inspección;
 - evaluación de las declaraciones de transferencia, *cuando estén disponibles*;
 - evaluación de los registros VMS/AIS, *cuando estén disponibles* y
 - lista de artes del buque que se prevé que estén a bordo;
- Autorización o credenciales del inspector que va a realizar la inspección
- Papeles y responsabilidades del equipo de inspección
- Equipamiento y procedimientos de salud y seguridad del personal
- Evaluación de riesgo de salud y seguridad de conformidad con las directrices ISO 31000:2018
- Lista de comprobación de documentos
- Lista de comprobación de artes
- Requisitos de comunicación de información

No se puede insistir suficientemente en la importancia de los preparativos previos a subir a bordo de un buque en puerto. Todas las actividades que se desarrollarán posteriormente en el transcurso de la inspección dependerán de la minuciosidad de esas comprobaciones.

4.2 Material para la inspección

Los inspectores deberían llevar consigo los documentos, las guías de identificación y el equipo necesario para consignar los pormenores relativos a las especificaciones de los artes, así como para la medición de estos. La lista de comprobación de materiales de apoyo que debe llevar consigo un inspector para la realización de una inspección a bordo incluiría:

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • documento de identidad y/o tarjeta de acreditación del inspector pesquero; • documentación de la AREP; • tarjetas identificativas de especies/productos de pescado; • calculadora; • cámara digital; • equipo de medición: calibrador de malla de red, calibrador o pie de rey y cinta métrica flexible; • herramienta multifunción tipo “Leatherman”; | <ul style="list-style-type: none"> • cuaderno; • bolígrafos / rotuladores; • tarjetas de traducción; • teléfono móvil / radio; • copia de las licencias y reglamentaciones pertinentes; • formularios de inspección / informe de acciones de cumplimiento; • linterna de mano; • ropa y guantes de protección; • material de defensa personal con arreglo a la legislación nacional; • kit para toma de muestras de ADN: bolsas de plástico con cierre hermético precintable y etiquetas impermeables; y • materiales de incautación / preservación de pruebas. |
|--|--|

La lista de comprobación de documentos que acompañan a la inspección debería incluir:

- Resumen de la investigación de la evaluación del riesgo, indicando específicamente cualquier información que debería ser verificada con detalle
- Detalles del buque y detalles del capitán y del patrón de pesca
- Copia del mandato de la CPC del puerto autorizando la inspección, haciendo referencia a las Recomendaciones pertinentes de ICCAT y a la legislación del país
- Copia de la notificación al buque pesquero tras una solicitud de entrada en puerto
- lista de artes que van a estar a bordo
- Lista de códigos de producto y peso de las especies objetivo y de captura fortuita que el buque ha declarado que están a bordo
- Tablas de traducción, si están disponibles
- Copias en blanco de los formularios de informe de la inspección
- Cuadernos para consignar información adicional
- Detalles del observador a bordo, si están disponibles
- Tablas y fórmulas para calcular las mediciones volumétricas de las bodegas de pescado

4.3 Salud y seguridad

Al subir a bordo de buques que se encuentren junto al muelle o en las proximidades del puerto, los inspectores deben estar bien preparados y anticiparse a situaciones imprevistas. El principal objetivo de la formación en salud y seguridad consiste en garantizar que los inspectores estén en posesión de las competencias y conocimientos necesarios para ejercer sus funciones con seguridad. La formación pretende cultivar una mentalidad y un compromiso con las prácticas laborales seguras que intensifique la concienciación sobre los temas de seguridad, reduciendo así el riesgo de accidentes y lesiones a bordo del buque y durante las inspecciones.

La salud y la seguridad a bordo son responsabilidad de todos, no solo de cara a la seguridad personal sino también para la seguridad de otros y del buque.

La evaluación de riesgo en materia de salud y seguridad es una parte esencial de la sesión informativa previa a la inspección a fin de que todos los integrantes del equipo de inspección sean plenamente conscientes de sus responsabilidades, recordando que la inspección tampoco debería plantear riesgos para el buque ni la tripulación. En el Anexo 2 se incluyen sendas listas de comprobación recomendadas, con anterioridad y con posterioridad a la subida a bordo.

4.4 Comunicación y responsabilidad del agente

El jefe del equipo de inspección debería disponer de un medio de comunicación (teléfono móvil o radio) para poder estar en contacto con su oficina, siempre que sea posible. Esto le permitirá realizar consultas sobre la documentación y la información de seguimiento del buque durante el proceso de inspección, o pedir consejo sobre cualquier aspecto que no se haya cubierto en la sesión informativa previa o en el análisis de la AREP.

Las comunicaciones previas con el buque se habrán producido, en la mayoría de los casos, a través del agente del buque. Aunque es preferible recurrir a un intérprete oficial, el agente puede prestar asistencia con las traducciones, ya que muy probablemente tendrá contacto directo con el operador y / o el armador o armadores del buque. Organizarse previamente para contar con la presencia del agente durante la inspección puede facilitar la comunicación y el propio proceso de inspección. Cuando no haya nadie para ayudar con la traducción, se recomienda el uso de “tarjetas de traducción” para ayudar en la comunicación a la hora de pedir la documentación y poderse comunicar durante el proceso de inspección de artes y captura. Esto puede ralentizar el proceso, y los inspectores tendrán que mantener un protocolo estricto, mostrándose a la vez firmes y pacientes, sobre todo cuando se trate de un buque que visita el puerto por primera vez.

4.5 Ética

Se espera de los inspectores que cumplan el código ético normativo y el código de conducta inherentes a su cometido, que incluyen:

- integridad,
- imparcialidad,
- asunción de responsabilidad, y
- respeto.

4.6 Uniformes

La apariencia y el traje de uniforme son elementos importantes cuando se inspecciona un buque. El uniforme representa una autoridad en consonancia con la importancia del proceso de inspección. Los inspectores, investidos con la autoridad de la Administración Pesquera, representan además a su Estado en el buque. Sin embargo, también deben tenerse en consideración los aspectos prácticos que implica moverse por el buque. Puede ocurrir que los miembros de un mismo equipo de inspección vayan vestidos de manera diferente. El jefe del equipo de inspección irá de uniforme para la realización de las presentaciones y la inspección de documentos, mientras que los demás miembros del equipo llevarán una vestimenta más adecuada para circular por el buque inspeccionando artes. La inspección de cámaras frigoríficas requerirá así mismo el uso de la ropa de protección apropiada.

En todos sus aspectos, la indumentaria debería tener en cuenta las normas de salud y seguridad, así como el requisito de utilizar botas de protección, casco de protección y chaleco reflectante. Los guantes de trabajo son útiles para proteger las manos de objetos punzantes, con la ventaja añadida de mantener las manos limpias mientras se inspeccionan y manipulan artes a bordo.

4.7 Formulario de informe de inspección en puerto – CP28

El formulario de informe de inspección en puerto complementa al formulario AREP y servirá de guía al inspector a lo largo del procedimiento de inspección, desde la fase previa hasta la fase posterior a la visita. Está disponible en el área Programa de Inspección en Puerto de la página web de ICCAT (<https://www.iccat.int/es/portinspection.html>). La sección 4.9 explicará en detalle cómo cumplimentar los distintos campos del formulario y qué hacer con este una vez cumplimentado, tanto si se han detectado infracciones como si no.

4.8 Fotografías del buque previas a la visita

Un inventario detallado de imágenes digitales de buques constituye una herramienta valiosa para la identificación positiva de estos y mitigar los efectos de los cambios de nombre y matrícula de los buques IUU. Ayudarán a cumplimentar los campos 1 a 6 y 8 a 9 del formulario de informe de inspección en puerto. Si no se ha inspeccionado previamente un buque, suelen poderse descargar de internet imágenes de este, utilizando su número IMO como criterio de búsqueda. Dichas imágenes a menudo ayudan a identificar al buque en el puerto.

Independientemente de lo anterior, al llegar al muelle, una de las primeras acciones del equipo de inspección consistirá en tomar una serie completa de fotografías del buque, que deberían centrarse en:

- la estructura física del buque;
- el marcado del buque:
 - en la castillería, mostrando IRCS, número de matrícula y número IMO;
 - en la popa, mostrando nombre y puerto del buque;
 - en la proa;
- la posición relativa del puente;
- la pasarela y la borda, y
- la línea de antenas situada encima del puente y cualquier pabellón izado.

Fotos detalladas del casco que muestren daños físicos, tales como abolladuras o marcas de soldadura, permiten conocer características únicas que pueden utilizarse para la identificación

positiva de un buque, incluso después de que este haya pasado por modificaciones y pintura. Debería crearse y mantenerse un registro fotográfico de todos los buques que visitan el puerto y, cuando se necesite, compartir imágenes con otra CPC del puerto/otro Estado rector del puerto. Para más orientación sobre la toma de fotografías y la identificación del buque, se ruega consultar el documento de acompañamiento descargable “Photo Manual for Fisheries Enforcement”¹¹ o los recursos online.

4.9 Inspección a bordo de un buque pesquero

La cooperación interinstitucional entre los distintos organismos nacionales es esencial para la aplicación efectiva de las MERP, y no se debería permitir que ninguna autoridad portuaria, ni ningún otro organismo, autorice al buque a acceder a los servicios portuarios hasta tener constancia escrita del visto bueno de la autoridad pesquera a tal efecto.

Esto significa que la autoridad pesquera debería formar parte del primer equipo en subir a bordo (junto con Aduanas, Inmigración, etc.), por lo que debería ser avisada antes del atraque del buque y encontrarse presente durante el mismo.

En caso de que la evaluación de riesgo requiera que un buque sea inspeccionado antes de permitir su acceso a cualquier servicio portuario, esto debe ponerse claramente en conocimiento de todos los demás organismos portuarios.

4.9.1 Procedimiento de inspección de la CPC del puerto

Tras la recepción de la AREP y la decisión de permitir que un buque pesquero extranjero entre en puerto, el siguiente componente a la hora de aplicar la RMERP es la inspección a bordo. Los elementos esenciales de esta sección de la RMERP estipulan que:

- las inspecciones serán efectuadas por inspectores debidamente cualificados pertenecientes a una autoridad competente de la CPC del puerto; y
- las CPC del puerto inspeccionarán al menos un 5% de las operaciones de desembarque y transbordo en sus puertos designados mientras estas son realizadas por buques pesqueros extranjeros.

Se requiere que dichas inspecciones supervisen toda la operación de descarga o transbordo e incluyan un cotejo entre las cantidades por especie desembarcadas o transbordadas con las declaradas en la AREP.

Esta información debe contrastarse así mismo con la información proporcionada por el observador ICCAT a bordo del buque de transporte siempre que sea posible. Una vez completado el desembarque o transbordo, el inspector verificará y constatará las cantidades por especie del pescado que queda a bordo.

¹¹ Stop Illegal Fishing and Trygg Mat Tracking (2017) Photo Manual for Fisheries Enforcement https://docs.wixstatic.com/ugd/1ae030_1356b1099c03416fa2eed4e872b29cd9.pdf

La Recomendación dispone que la realización del proceso de inspección se atenga a unas normas mínimas que se exponen a continuación:

- los inspectores tienen la obligación de presentarle al patrón del buque un documento apropiado que los identifique, expedido por la CPC del puerto;
- los inspectores deben examinar todas las zonas pertinentes del buque, el pescado que se encuentre a bordo, las redes y cualquier otro arte, los equipos y cualquier documento o registro a bordo que resulte pertinente para verificar el cumplimiento de las MCO pertinentes;
- el patrón de un buque abanderado por una CPC de ICCAT tiene la obligación de proporcionar a los inspectores toda la asistencia e información necesarias, y de facilitar los materiales y documentos pertinentes que se le soliciten, o copia certificada de los mismos;
- cuando proceda, invitar al Estado/la CPC del pabellón del buque a participar en la inspección;
- cuando proceda, invitar a inspectores de otra CPC a que acompañen al equipo de inspección y observen la inspección de operaciones de desembarque o transbordo de recursos pesqueros capturados por buques pesqueros que enarbolan el pabellón de otra CPC distinta;
- facilitar la comunicación con el patrón u otros oficiales de la tripulación del buque, incluyendo, en la medida de lo posible y cuando sea necesario, la presencia de un intérprete que acompañe al inspector;
- garantizar que las inspecciones se desarrollan de modo imparcial, transparente y no discriminatorio, y que no constituyen acoso a ningún buque;
- permitir que el patrón se comunique con las autoridades del Estado del pabellón con arreglo a la legislación internacional;
- cerciorarse de que las inspecciones se lleven a cabo de modo que importunen o interfieran lo menos posible en las actividades del buque pesquero, y evitando en la medida de lo posible la degradación de la calidad de la captura.

Los requisitos de los procedimientos de inspección del Estado rector del puerto se contemplan en la RMERP. Los protocolos de actuación para inspecciones se proponen a título orientativo en los Anexos, y los equipos de inspección de la CPC del puerto tendrían que desarrollarlos, utilizarlos y modificarlos en función de la situación en el momento de la inspección o de las circunstancias a bordo. Su contenido se divide en tres grandes secciones:

- inspección de la documentación en el puente;
- inspección del buque, artes, bodega y compartimentos, y
- supervisión de descargas y transbordos.

La primera presentación formal al personal del buque y los protocolos seguidos son de particular importancia a la hora de preparar el terreno de cara al proceso de inspección completa, ya que ponen de relieve la importancia y el significado de la inspección que se desarrollará a continuación. Antes de subir al buque por primera vez, si un oficial o el agente no sale al muelle a recibir a los miembros de equipo de inspección, estos deberán quedarse en el propio muelle o junto a la pasarela, y esperar a que un representante del buque les conduzca a bordo para llevarles directamente al puente. En ese momento se harán las presentaciones y se mostrará la identificación pertinente, independientemente de que se haya visitado antes el buque o de que se conozca al personal, dado que se trata de algo que puede tener implicaciones en caso de que se entable un proceso judicial a raíz de cualquier infracción descubierta y comunicada tras la inspección.

Las costumbres de cada país varían en lo tocante a darse la mano y a las fórmulas de cortesía iniciales. Puede tomarse ejemplo del tratamiento dispensado por el personal del buque, y en algunos buques orientales lo más educado puede ser una leve reverencia. Tras saludar y mostrar las tarjetas de identificación oficiales, se darán los nombres y cargos de los miembros del equipo de inspección. Conviene averiguar en cuanto sea posible el rango de los oficiales o miembros de la tripulación que reciben al equipo, y en adelante dirigirse a ellos por su rango.

Se solicitará entonces un lugar de trabajo adecuado a bordo para examinar los documentos. Los buques de transporte de mayor tamaño cuentan con una “sala de visitas” para el patrón, que sirve de oficina y resulta idónea. Habida cuenta del limitado espacio a bordo de un buque pesquero, un espacio de trabajo adecuado podría ser la mesa para las cartas de navegación, la sala de radio o un espacio conveniente en el puente.

4.9.2 Inspección a bordo y elaboración del informe de inspección

Los inspectores de pesca siempre deben comportarse de manera cortés, educada y profesional con todos los miembros de la tripulación, recordando que, aunque uno sea inspector de pesca, también es un representante de la autoridad pesquera y, en el caso de un buque extranjero, un representante de su país. Es importante evitar entablar conversaciones personales con personas a bordo del buque y evitar expresar opiniones sobre las reglamentaciones, procedimientos y políticas pesqueras, ya que esto puede menoscabar la autoridad del equipo de inspección y, por ende, la efectividad del proceso de inspección.

Suele ocurrir que el patrón de un buque pesquero extranjero le ofrezca algún tipo de regalo a los funcionarios cuando visitan su buque. En este sentido, a menudo se les ofrece alguna bebida, incluso bebidas alcohólicas. Rechazarlo puede percibirse también como un insulto en algunos casos. Las CPC deberían contar con procedimientos claros sobre cómo tratar estas situaciones en consonancia con sus costumbres y cultura particulares.

El procedimiento para la realización de la inspección de un buque pesquero en puerto consta de varios elementos fundamentales que nunca cambian, pero las respuestas del patrón sobre los hechos que se averigüen a bordo pueden dar lugar a situaciones y procedimientos de seguimiento distintos. Deberían desarrollarse tarjetas en distintos idiomas que incluyan los principales componentes de la inspección y pueden utilizarse como referencia, pero el inspector a bordo del buque pesquero tendrá que hacer gala de un sólido criterio profesional en numerosas instancias imprevistas y que podrán hacer necesario recurrir a un intérprete profesional.

Los protocolos de actuación detallados para las inspecciones a bordo figuran en el Anexo 5 y proporcionan una descripción de las etapas operativas a seguir. Cada etapa se vincula con el campo correspondiente del informe de inspección (CP28, Anexo 3). Las acciones de cada etapa deberán completarse formalmente y efectuarse en la práctica, aun en el caso de estar familiarizados con el buque.

También puede resultar necesario inspeccionar buques de apoyo, entre los que se incluyen aquellos que plantan y recuperan dispositivos de concentración de peces (DCP) en la pesquería de cerco, y puede que no lleven captura o artes a bordo. Las inspecciones de dichos buques podrán centrarse más en los detalles de la licencia, los diarios de navegación y de comunicaciones del buque y cualquier otra documentación que arroje información sobre las actividades del buque. Los inspectores deberían comprobar además los buques con los que está asociado para determinar si figuran en la lista positiva o en las listas IUU de las distintas OROP.

Tras la inspección, y si no se ha detectado infracción, el Estado rector/la CPC del puerto puede autorizar al buque a descargar la captura y utilizar los servicios del puerto. El inspector jefe puede informar a sus autoridades nacionales para que se conceda la autorización de descarga al buque pesquero y efectuar las gestiones oportunas con el patrón para la supervisión de la descarga de la captura.

5 Supervisión de descargas y transbordos en puerto

La supervisión de la descarga o el transbordo de la captura es el tercer paso en la aplicación de las MERP y constituye una parte esencial de la inspección y de la verificación de la información facilitada en la AREP. El proceso y los medios para supervisar la descarga dependen en muchos sentidos del tipo de buque desde el que se descarga o se transborda el pescado.

Los protocolos de actuación para supervisar la descarga y el transbordo figuran en el Anexo 6, el Anexo 7 y el Anexo 8. La supervisión de la descarga de la captura a contenedores o a una instalación en tierra puede tardar bastante tiempo, y puede requerir un equipo de personal dedicado en exclusiva a esa labor que trabaje de forma independiente y después informe al resto del equipo de inspección. El proceso incluye:

- inspeccionar las bodegas de almacenamiento de pescado, e
- identificar especies, pesos, tallas y productos para ver si coinciden con los pesos declarados de captura y producto.

Las comprobaciones realizadas a la AREP habrán determinado si se permite o no al buque la entrada en puerto. El proceso de evaluación de riesgo pone en marcha el proceso para enfocar la inspección y cotejar la captura descargada con las declaraciones de captura y la composición por especies consignada en el cuaderno de pesca del buque, con las declaraciones de transbordo y con otra información sobre la captura indicada en la AREP. Esto puede ocurrir si se ha identificado al buque como de alto riesgo o por el requisito de que la CPC del puerto realice una inspección y una supervisión completa de los desembarques o transbordos de al menos 5% de todos los buques pesqueros y relacionados con la pesca extranjeros que entran en su(s) puerto(s) designado(s) cada año.

Las inspecciones de las cubas de pescado de un cerquero o de las bodegas refrigeradas de un palangrero son difíciles de realizar por razones prácticas, y es poco probable que proporcionen información precisa sobre el peso y las especies del pescado a bordo. Por tanto, la supervisión del proceso completo de descarga o transbordo es un componente esencial de las tareas del equipo de inspección. Una vez completada la descarga de la captura, deberían inspeccionarse las bodegas y las cubas de estiba del buque con vistas a consignar cualquier pescado que permanezca a bordo.

El conocimiento de los productos y procedimientos empleados para descargar o transbordar la captura desde los distintos tipos de buques, así como los métodos empleados para muestrear y verificar el peso y la composición por especies, es importante y permite que los inspectores puedan planificarse con antelación y supervisar debidamente dichas operaciones en puerto.

Por consiguiente, toda la información que se derive de la operación de descarga quedará reflejada en el informe de inspección (campos 30 y 31) y se comparará con la información indicada en la AREP. Si en ese momento existe cualquier prueba de que el buque haya falseado dicha información, se le denegará en adelante cualquier servicio portuario.

Fundamentalmente, la descarga a una instalación en tierra o el transbordo a otro buque requieren procedimientos de supervisión similares. La principal diferencia radica en que la descarga a una instalación en tierra ofrecerá probablemente mayor oportunidad de consignar la composición por especies y el peso de la captura descargada. La supervisión de un transbordo ofrece menor oportunidad de pesar el pescado, pero sí constituye un medio de verificar el número de peces e

identificar especies, poniendo de manifiesto cualquier discrepancia significativa con lo consignado en los cuadernos de pesca o las declaraciones de transbordo.

La descarga puede tardar varias horas o varios días. Se trata, por tanto, de un proceso cuya supervisión idónea requerirá una planificación minuciosa para poder observarse de manera óptima.

5.1 Formularios de muestreo

Debido a la variabilidad y al tiempo que se tarda en completar un transbordo, es necesario disponer de formularios detallados para la consignación de la diversa información recabada durante la tarea. La información consignada se resumirá posteriormente para elaborar un resumen global de las cantidades y las especies transbordadas que pueda utilizarse para verificar la información declarada que figura en la AREP y en las declaraciones de transbordo.

Este formulario detallado debería permitir la consignación de distintos niveles de información, dejando margen para la variación de métodos de transbordo durante una misma operación.

Los formularios de descarga pueden dividirse en cuatro secciones:

- datos administrativos genéricos del buque;
- información de observación detallada;
- información estadística sobre:
 - tiempos observados;
 - pesos y códigos de producto por especie;
 - información sobre los izados, y
- resumen de la captura total.

5.2 Preparación y planificación de las actuaciones

Al igual que ocurre con la preparación de la inspección, planificarse y preparar previamente los documentos y el equipo son un componente esencial para la debida supervisión de las operaciones de desembarque.

Una lista de comprobación detallada del material (véase también el apartado 4.2. anterior) debería incluir:

- documentación
 - manifiesto de carga / plano de bodegas / plano de cubas,
 - registros de captura y producto,
 - pormenores de las especies, productos y pesos a descargar,
 - sumario del producto a descargar,
 - destino (industria / cámara frigorífica / buque de transporte) del producto a descargar,
 - modelo del informe de inspección.
- material
 - portapapeles,
 - básculas (de plataforma y/o de gancho),
 - cinta métrica para la medición de bodegas o compartimentos,
 - calibrador para la medición de peces y calibrador Vernier (pie de rey) para la medición de artes,
 - linterna de mano,

- cámara.
- ropa de protección
 - protección ocular,
 - casco de protección,
 - chaleco reflectante,
 - botas de protección,
 - guantes, y
 - traje para congeladores.

Como se describe en la Sección 3.1, la AREP requiere que el buque facilite información sobre las cantidades y la composición por especies del pescado que se encuentra a bordo. Adicionalmente, tras la entrada en puerto y antes de que el buque dé comienzo a la descarga, los inspectores deberían recibir una copia del manifiesto de producto que se va a descargar. Las autoridades portuarias y los estibadores a cargo de la operación también requerirán que se les proporcione dicha copia.

Para mayor apoyo en la supervisión, los inspectores deberían obtener toda la documentación relativa a la captura que conste a bordo, lo que incluye, entre otros:

- diarios de captura y de refrigeración en el caso de los palangreros;
- formulario de carga de cubas en el caso de los cerqueros;
- formulario del manifiesto de carga en el caso de los buques de transporte de pescado, y
- documentos estadísticos para el pez espada (SWO), el patudo (BFT) y documentos de captura para el atún rojo (BFT).

La información pormenorizada sobre las especies, productos y cantidades que se encuentren en las bodegas congeladoras y en las cubas de pescado ayudarán a planificar las estrategias de muestreo durante la operación.

5.3 Supervisión general de las operaciones de descarga

Los inspectores pueden situarse en varios puestos clave para supervisar la descarga, que son:

- en la bodega de pescado: donde se montan las cuerdas de peces o se apilan los salabardos;
- en la cubierta de un palangrero: donde se iza el pescado desde la bodega;
- en la cubierta de un cerquero: donde se vacía el pescado de las cubas de estiba, o
- en tierra: donde se descarga el pescado y se almacena en un contenedor o en instalaciones frigoríficas.

Es necesario que los puestos de supervisión permitan disponer de una visión clara del producto que se descarga, facilitando el recuento del número de unidades y la determinación de los pesos y la composición por especies. Tanto para el transbordo como para la descarga a tierra, los inspectores tienen que colocarse en lugares donde puedan supervisar el pescado que se iza desde la bodega durante el máximo período posible en que sean visibles en el aire.

Los productos que se descargan a una instalación en tierra se suelen pesar y reempaquetar. Supervisar la zona en que baja la grúa y se vacía el pescado del salabardo permite disponer de un entorno controlado en el que los peces pueden contarse, identificarse y pesarse. En la Tabla 2 aparece un resumen de la información que debe consignarse durante la descarga.

Tabla 2. Resumen de la información recopilada durante la supervisión de la descarga o el transbordo y reflejada en el informe de inspección

Datos a consignar	Detalles
Especie(s)	Deberá supervisarse el pescado descargado y, cuando sea necesario, deberá muestrearse para verificar el número y peso de cada especie. Las especies deberían identificarse llegando hasta el nivel científico más bajo posible, y deberían consignarse utilizando los códigos ASFIS alfa-3 (conocidos como códigos de especies FAO). Por ejemplo: <i>YFT</i> para el rabil (<i>Thunnus albacares</i>). La lista completa se encuentra en el Anexo 9.
Forma del producto	Debería consignarse la forma del producto de cada especie descargada, ya sea transformada o no (p. ej., filetes sin piel y sin espinas, congelados; sin cabeza, partido en mitades y en salazón; entero, refrigerado en agua de mar). Se proporcionan los códigos de transformación para las distintas especies en la guía de identificación de especies.
Zona(s) de captura	A partir de los registros del buque, los inspectores deberían averiguar la zona geográfica/estadística donde se realizó la captura descargada correspondiente. Remitirse a los códigos estadísticos o a las coordenadas geográficas utilizadas para consignar dicha captura en el cuaderno de pesca y cotejar con los registros VMS.
Cantidades declaradas	El buque tiene que declarar las cantidades de pescado (por especies) que lleva a bordo y las cantidades que se van a descargar. Esta información debería facilitarse al inspector antes de que se descargue ningún producto, y debería constar en el informe de inspección.
Cantidades descargadas	Los inspectores deberían consignar la cantidad (por especies) descargada que hayan constatado.
Diferencia entre la cantidad declarada y la descargada	Los inspectores deberían determinar la diferencia entre las cantidades declaradas para descarga y las cantidades descargadas que hayan constatado. <i>Por ejemplo:</i> <i>YFT declarado para descarga: 65 toneladas</i> <i>YFT descargado constatado por los inspectores: 80 toneladas</i> <i>Lo que equivale (80 – 65) a una diferencia de 15 toneladas entre las cantidades declaradas y las descargadas.</i>
Captura retenida a bordo (cantidades)	El pescado retenido a bordo después de la descarga debería reflejarse en un listado por especie, peso y forma de producto.

Los principales tipos de buque que tendrán que supervisar los inspectores serán probablemente, entre otros:

- grandes palangreros pelágicos (GPP),
- cerqueros atuneros, y
- buques de transporte.

Aunque los procedimientos son similares para la mayoría de los buques, existen diferencias que hay que tener presentes, por ejemplo, a la hora de calcular la composición por especies y las cantidades. Las siguientes secciones pasan revista a los procedimientos relativos a cada uno de estos tres tipos de buque, y los protocolos de actuación resumidos figuran en el Anexo 6, el Anexo 7 y el Anexo 8, respectivamente.

5.4 Descarga a tierra o transbordo a un buque de transporte desde un GPP

Los GPP y los buques de transporte de menor tamaño que llevan pescado o productos transformados suelen transbordar total o parcialmente su captura en puerto a buques de transporte de mayor tamaño. Los procedimientos y la preparación para la supervisión de transbordos de un buque a otro son esencialmente los mismos que para la supervisión de la descarga a una industria o a una cámara frigorífica en tierra.

Los GPP se dirigen a los túnidos más grandes y al pez espada, que se transforman inmediatamente después de su captura y se ultracongelan individualmente. El procedimiento normal consiste en realizar una congelación rápida del pescado a -60°C y seguidamente almacenarlo refrigerado a -45°C aproximadamente. Se mantiene el pescado a esa baja temperatura para que mantenga su calidad y su valor comercial, y conviene tener esto presente a la hora de supervisar la descarga. Antes de la congelación se les enhebra un corto bucle de cuerda por la cola a fin de que resulte más fácil ensartar varios peces juntos para descargarlos en estado congelado.

Las bodegas de los palangreros van llenándose a medida que se captura el pescado, y una misma bodega probablemente contendrá una mezcla de especies de peces de diversas tallas. Esto se reflejará durante la descarga o el transbordo.

5.4.1 Puestos de supervisión

Los inspectores deberían solicitar el manifiesto con el número y las especies del pescado en bodega. El análisis del número de peces y el peso total por especie proporcionará una estimación del peso medio de los peces. La supervisión de cuerdas de ejemplares individuales brindará la oportunidad de contar el número de peces que se descargan y de identificar las especies o grupos de especies y productos afines.

Dependiendo del tamaño del palangrero y del producto, existen tres métodos principales de descarga:

1. transferencia directa: cuando el pescado en “*cuerdas de ejemplares individuales*” se saca de las bodegas del buque pesquero mediante una grúa del muelle o la grúa de un buque de transporte (Figura 4).
2. método indirecto: se utiliza un salabardo que se llena a bordo del buque pesquero (Figura 5);
3. transferencia indirecta: cuando el pescado en “*cuerdas de ejemplares individuales*” se iza primero desde la bodega utilizando los artes del buque, y después dichas cuerdas se combinan formando cuerdas más grandes que se izan desde el buque mediante una grúa situada en tierra o en el buque de transporte (Figura 6). Los peces pueden identificarse y contarse mientras están en cubierta. En los palangreros más pequeños los peces se pasan por un “tobogán” y se apilan en contenedores en tierra.

Los buques con escotillas grandes muy probablemente izarán directamente desde la bodega al muelle o al buque de transporte. Se trata de un proceso rápido que no ofrece mucha oportunidad de supervisar el número y el peso de las especies de pescado que se descargan.

En buques con escotillas demasiado pequeñas para izar directamente, el pescado se iza primero a cubierta en pequeños lotes utilizando el propio equipo del buque. Esto sí ofrece una buena oportunidad de contar el número de peces y consignar especies. Se combinan entonces varios lotes en una cuerda más grande para transferirlos a tierra mediante la grúa del muelle o transbordarlos a un buque de transporte.

Los palangreros pueden dividir su captura para la descarga. Los grandes túnidos, así como el pez espada transformado y los troncos de especies no objetivo como marlines y tiburones, se descargan a tierra o se transbordan a un buque de transporte en cuerdas de unidades individuales. A continuación, se descargan los pequeños túnidos y las especies no objetivo mediante salabardo.

Resulta más difícil contar e identificar con precisión el pescado que se iza mediante salabardo. Los inspectores tendrán que supervisar en los puestos donde se llena la red en el buque pesquero, recordando que puede tratarse de la bodega del buque, o bien donde se baja el salabardo a tierra para pesarlo y vaciarlo.

Las operaciones de transbordo brindan menos oportunidades para contar e identificar especies. Al supervisar transbordos, los inspectores deberían seleccionar un puesto desde el que puedan observar el pescado según se iza desde la bodega del buque pesquero y sean visibles las cuerdas de peces en el aire un máximo período de tiempo. Mientras los peces son visibles habría que llegar a una estimación precisa de su número y composición por especies. Debido al método de transformación y a que la visión de los peces queda parcialmente obstruida en el izado, puede que no sea posible una identificación precisa de las especies. En dichos casos se podrá consignar una agregación de dos o más especies (por ejemplo, mezcla de rabil y patudo).

Los GPP de mayor tamaño con pescado de grado sashimi y alto valor comercial preferirán una transferencia directa del pescado desde la bodega del buque pesquero hasta la bodega del buque de transporte. Puede tratarse de un proceso rápido en cada cuerda individual sea visible durante menos de un minuto y en el que a menudo la visión de los peces quede entorpecida por la bruma que rodea el izado.



Figura 4. Descarga directa



Figura 5. Descarga de pescado mediante salabardo



Figura 6. Agregación de peces en cubierta

5.4.2 Procedimientos de muestreo para determinar el peso medio del pescado

Básicamente pueden utilizarse tres métodos para estimar el peso del pescado que se descarga o transborda desde un buque:

1. utilizar un medio de pesaje independiente, como por ejemplo una báscula de gancho (Figura 7) colgada del gancho de la grúa para constatar el peso total del izado, o bien una báscula de plataforma o una báscula puente situada en tierra donde se pesa toda la captura descargada o transbordada. Cabe destacar que, dependiendo de la legislación nacional de la CPC del puerto, puede ser obligatorio que dichas básculas estén certificadas;
2. seleccionar muestras aleatorias de peces individuales de distintas especies y categorías de talla, pesarlas y multiplicar el número de unidades contadas por los pesos medios respectivos, o
3. utilizar los pesos y números declarados por el buque para calcular el peso unitario medio por especie y multiplicar el número de unidades contadas por dicho peso medio.

La evaluación independiente y su nivel de precisión a la hora de determinar los pesos descargados o transbordados dependerá del método empleado. La constatación de los pesos realizada independientemente por el inspector mediante una báscula de gancho o pesando muestras seleccionadas de pescado será preferible a que este se limite a utilizar la información facilitada por el buque. Sin embargo, el uso de cada uno de estos métodos tiene ventajas y desventajas claras, así como sus propias implicaciones prácticas.

Las escalas de gancho funcionan bien en condiciones estables en puerto, y la mayoría de los buques de transporte las usan para sus propios registros. Una de las desventajas es que si están mezcladas las especies, no se puede calcular el peso medio de una de ellas en concreto. Sin embargo, suele poderse realizar una medición precisa del peso de especies afines y, en caso de cuerdas de una misma especie, se obtendrá el peso medio de dicha especie. Con la colaboración del buque, también podrá utilizarse la báscula de gancho para pesar peces individuales.

El muestreo aleatorio de peces por especies tiene la ventaja de proporcionar la talla media de cada una de las especies. Si se efectúa durante todo el proceso de descarga o transbordo, también puede adaptarse para tener en cuenta la variabilidad entre las distintas clases de talla de una misma especie y calcular así el peso estimado por especie.

La principal desventaja de este método radica en la dificultad de pesar peces grandes (de más de 50 kg), que además pueden ser peligrosos de manipular en su estado congelado. Debe también tomarse en la debida consideración el deterioro de un producto de alto valor causado por la exposición prolongada a altas temperaturas.



Figura 7. Báscula de gancho con transmisión por Bluetooth

Utilizar los números y pesos declarados por el buque pesquero tiene la ventaja práctica de requerir la mínima manipulación del pescado, pero no ofrece una estimación totalmente independiente de los pesos descargados o transbordados. Será, sin embargo, una guía útil para los inspectores y, junto con un recuento preciso de las unidades transbordadas, permitirá poner de relieve cualquier discrepancia significativa con las cantidades declaradas.

5.4.3 Comparación del peso de los productos

En un palangrero, el peso total del pescado entero y sin transformar capturado y consignado en el cuaderno de pesca del buque no se corresponderá necesariamente con el peso del pescado transformado descargado o transbordado. Puede que sea necesario aplicar un factor de conversión

para calcular el peso del producto constatado y compararlo con datos relativos a los pesos del pescado entero y sin transformar consignados en el cuaderno de pesca del buque.

Los factores de conversión realizan una 'retroconversión' del peso del pescado transformado en peso sin transformar o peso vivo, y varían en función de la especie y del método de transformación. Las tablas que aparecen a continuación ofrecen un conjunto genérico de factores de conversión para las especies más comunes que se encontrarán probablemente en descargas o transbordos.

Tabla 3. Tipos y códigos de producto de ICCAT¹²

Códigos	Producto	Descripción del tipo de producto
LW	Peso vivo, fresco y sin transformar	Peso total de un pez antes de su transformación
NR	Número	Número de peces
GG	Eviscerado y sin agallas	Peso vivo (pueden haberse quitado las aletas, pero el tronco está completamente entero y sin transformar)
RD	Peso vivo	Pueden haberse quitado las aletas, pero el tronco está completamente entero y sin transformar
FL	En filetes	Filetes de pescado
DR	Canal	Canal (sin agallas, eviscerado, total o parcialmente sin cabeza, sin aletas)
BM	Ventresca	Canal sin cabeza ni aletas, pero con los pedúnculos caudales presentes
OT	Otro	Cualquier otro producto, como por ejemplo huevas de atún, productos de atún altamente transformados

Tabla 4. Factores de conversión comunes (especies objetivo)

Factores de conversión y códigos de transformación para especies objetivo			
Especie	Nombre común	Transformación	Factor de conversión
YFT	Rabil	GG	1,09
		DW	1,43
BET	Patudo	GG	1,09
		DW	1,43
ALB	Atún blanco	GG	1,10
SKJ	Listado	GG	1,09

Tabla 5. Factores de conversión comunes (especies de tiburones)

Factores de conversión y códigos de transformación para especies de tiburones			
Especie	Nombre común	Transformación	Factor de conversión
BSH	Tintorera	DR	1,33
		GG	1,13
BTS	Zorro ojón	GG	1,13
FAL	Tiburón jaquetón	DR	1,33
		GG	1,13

¹² Extraída del sistema de códigos de datos de ICCAT - https://www.iccat.int/en/stat_codes.html

MSK	Jaquetones, marrajos nep	DR (HDD)*	1,33
		DR (PDD)**	1,55
		GG	1,13
		DR	1,33
SPY	Cornudas, etc. nep	DR	1,33
THR	Zorros nep	DR	1,33
TIG	Tiburón tigre	DR	1,33

*Canal sin cabeza ni aletas, con los pedúnculos caudales presentes

**Canal sin cabeza ni aletas, con los pedúnculos caudales retirados

Tabla 6. Factores de conversión comunes (especies no objetivo)

Factores de conversión y códigos de transformación para especies no objetivo			
Especie	Nombre común	Transformación	Factor de conversión
BIL	Agujas, marlines, peces vela nep	GG	1,33
BUM	Aguja azul del Atlántico	GG	1,13
SFA	Pez vela	DR	1,33
		GG	1,13
OIL	Escolar clavo	DR	1,33
		GG	1,13
DOP	Galludo ñato	DR	1,33
SSP	Marlín trompa corta	DR	1,43
SWO	Pez espada	DR	1,33
		GG	1,18
WAH	Peto	DR	1,33
		GG	1,13

En la Tabla 7 se ofrece un ejemplo del uso de los factores de conversión para convertir el peso del producto descargado en peso vivo.

Tabla 7. Ejemplo de conversión de pesos descargados constatados a peso vivo (entero)

Nombre común	Peso descargado total	Código de transformación	Factor de conversión	Peso vivo calculado
Atún blanco	13.227	GG	1,09	14.418
Patudo	60.533	GG	1,09	65.981
Pez espada	2.805	DR	1,33	3.731
Tintorera	5.250	DR	1,33	6.983
Tiburones mako	1.325	DR	1,43	1.895
Totales	83.140			93.008

5.5 Descarga desde cerqueros

Es poco probable que el pescado capturado que se encuentre a bordo de los cerqueros esté transformado, y las principales especies, así como las capturas fortuitas con valor comercial, se suelen congelar en salmuera en estado entero. En el momento de su introducción en el salabardo, el pescado puede clasificarse por clases de talla y especies, a fin de que la congelación en salmuera cumpla con los requisitos del mercado o de la industria. Por tanto, es probable que los juveniles de rabil, patudo y atún blanco (de menos de 10 kg) se mezclen con listado de la misma talla. El rabil y el patudo de mayor tamaño podrían estar congelados cada uno por separado, o los de la misma talla de ambas especies estar congelados juntos (Figura 8 A).

En los cerqueros industriales, los atunes se preservan en cubas de 20 a 40 toneladas métricas cada una (en total, de 800 a 2.000 toneladas métricas por buque), con la salmuera en congelación a -20 °C. En los cerqueros artesanales de menor tamaño, el atún puede estar descongelado y mantenerse en agua marina helada.

Antes de la descarga, los inspectores deberían solicitar un “plano de carga” (o plano de estiba) con los detalles de la captura de cada cuba (Figura 8 B), que les servirá de apoyo a la hora de planificar el muestreo del pescado según se vacían las cubas.

La colocación de la captura en las cubas de estiba situadas bajo cubierta debería corresponderse con los números respectivos de las cubas. Obsérvese que cada cuba tiene un número asignado precedido por la letra E o B dependiendo de si se trata del costado de estribor o de babor. Por ejemplo, “B6” sería la cuba nº 6 del costado de babor.

Es importante que los inspectores constaten la secuencia de carga de las cubas a fin de identificar especies y tallas durante la descarga o el transbordo. El inspector debería consultar tanto al patrón de pesca como al jefe de máquinas para obtener dicha información antes de que estos den comienzo a las operaciones.

A)



B)



Figura 8. Bodega y cubas para pescado (A) y plano de estiba (B) de un cerquero

5.5.1 Puestos de supervisión

En un cerquero, el proceso de descarga consiste en vaciar las cubas de estiba en una cinta transportadora que traslada el pescado a un salabardo que se iza posteriormente a tierra o al buque de transporte. El pescado se suele volver a clasificar por especies y categorías de peso en ese momento.

Para constatar las especies y los pesos que se descargan, los inspectores deberían colocarse en un lugar desde el que puedan observar el pescado que se descarga directamente desde las cubas, o bien según se cargan los salabardos antes de izarse fuera del buque.

Los puestos de supervisión deberían ofrecer una visión clara del pescado y permitir que se consigne la siguiente información:

- submuestras de pescado para la determinación de tallas;
- submuestras de pescado para la determinación del peso unitario medio.

La Figura 9 muestra un ejemplo de consola de operaciones que controla maquinilla y pluma. Según se iza el pescado desde la bodega, una báscula electrónica de gancho envía su lectura por Bluetooth a un monitor, y puede consultarse fácilmente. La Figura 10 muestra ejemplos de la supervisión de la descarga de un cerquero.



Figura 9. Consola de operaciones



Figura 10. Supervisión de la descarga de atún en un cerquero

5.5.2 Procedimientos de muestreo para determinar el peso medio del pescado

La verificación independiente del peso y la composición por especies de la captura descargada o transbordada constituye uno de los principales objetivos del equipo de inspección. Pueden seguirse varios procesos para conseguirlo:

- estimar en metros cúbicos el volumen de pescado en las cubas;
- contar el número de peces descargados y multiplicarlo por el peso medio del pescado, o
- constatar el peso de cada izado.

En la mayoría de los cerqueros industriales, el pescado se pesa con precisión en cada izado o bien, si el pescado se descarga a una industria en tierra, este se pesa con precisión antes de que entre en la misma. Los inspectores pueden supervisar los puestos donde se consignan dichos pesos.

Cuando esto no sea posible o no resulte práctico, el plano de cubas debería proporcionar los datos relativos al volumen de cada cuba, y el plano de estiba de las cubas debería así mismo dar detalles sobre las especies y las clases de talla del pescado de cada cuba.

El pescado que se vacía de una cuba pasará normalmente a una cinta transportadora desde la que se cargará en un salabardo para su izado a tierra o a un buque receptor. El número de peces puede constatarse contándolos según van pasando por la cinta durante todo el período de descarga. Sin embargo, en los grandes cerqueros la descarga puede estar realizándose simultáneamente desde las escotillas de proa y de popa, y serán necesarios dos equipos de inspectores para supervisarla.



Figura 11. Registro del peso de cada salabardo izado y descargado

Para conocer el peso medio del pescado de una cuba, seleccionar cada enésimo pez de la cinta y constatar su peso individual utilizando una báscula de muelle o de plataforma (también puede medirse la talla del pez en ese momento). Este proceso debería repetirse varias veces, especialmente si se observa un cambio de talla significativo.

Calcular el peso total de la muestra sumando todos los pesos del pescado muestreado de una cuba. El peso total se dividirá entonces por el número de peces muestreado para obtener el peso medio por pez en dicha cuba.

5.5.3 Determinación de la composición por especies en la cinta transportadora

Hay que verificar la composición por especies del pescado descargado o transbordado para cotejarla con la captura declarada del buque. Nota: la especie y la talla del pescado capturado se suelen indicar por evento de pesca, y así deberían constar en el cuaderno de pesca del buque. Sin embargo, es posible que el pescado se haya colocado en distintas cubas atendiendo a su talla y su especie.

Para supervisar la composición por especies, el inspector tendrá que submuestrear continuamente durante todo el período de descarga. En algunas situaciones, antes de su descarga, el pescado se clasifica por especies o, más frecuentemente, por categorías de talla, a fin de separar entre peces más grandes destinados a un mercado, y peces más pequeños destinados a otro. En dichas situaciones, una clase se suele cargar en contenedores y la otra puede enviarse a una instalación de transformación en tierra.

El submuestreo de esas categorías de talla puede proporcionar un desglose de la composición por especies. Como alternativa, las submuestras de todo el pescado descargado pueden arrojar una estimación de la proporción relativa (ratio) de las distintas especies. Esto puede hacerse constatando las especies durante un tiempo predeterminado según van pasando por la cinta transportadora, o tomando muestras aleatorias de un número fijo de peces a intervalos regulares. Una vez obtenido la ratio, se multiplicará por el peso total constatado del pescado descargado.

Otra posibilidad consiste en constatar la composición por especies de un mismo izado y multiplicar el ratio obtenido por el número de izados realizado para vaciar una cuba. Para mejorar la precisión, este proceso debería repetirse con la mayor frecuencia posible.

5.6 Descarga desde buques de transporte

La RMERP de ICCAT incluye la supervisión de las descargas o los transbordos de los buques de transporte mientras están en puerto, y los protocolos de actuación correspondientes se encuentran resumidos en el Anexo 8. El tamaño de los buques de transporte puede oscilar entre menos de 100 toneladas y más de 6.000 toneladas, que descargarán más de 2.000 toneladas de pescado. Los buques de transporte de mayor tamaño tendrán además múltiples bodegas con varias capas de cubierta en cada una. Los buques de transporte más pequeños suelen ser buques pesqueros reconvertidos con una sola bodega, que entran en puerto para transbordar a un buque de transporte más grande con destino a los mercados internacionales.

La principal diferencia de un buque de transporte con un pesquero radica en que todo el pescado a bordo procederá de transbordos previos, y en su solicitud previa de entrada en puerto (números de campo 20 y 21 de la AREP), debería constar la información detallada de cada uno. Además, la declaración de transbordo, por su parte, debería incluir el peso por especies del pescado recibido durante el transbordo en el mar.

El objetivo de las inspecciones en puerto consiste en verificar la información facilitada en la AREP y consignar los resultados de la inspección en el informe de inspección en puerto (campos 28 y 29).

La información que se debe consignar incluye:

Autorización o autorizaciones de transbordo pertinente(s), incluyendo:

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• identificador del buque pesquero de captura o buque donante (por ejemplo, n° ICCAT);• validez de la autorización de transbordo; | <ul style="list-style-type: none">• autoridad emisora del Estado/CPC del pabellón del buque. |
|--|--|

Información de transbordo relativa a los buques donantes, incluyendo:

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• nombre del buque donante;• n° de identificación;• forma del producto de cada especie;• cantidades | <ul style="list-style-type: none">• Estado/CPC del pabellón;• especie(s) transbordada(s);• zona de captura. |
|--|---|

Fundamentalmente, la descarga de pescado desde un buque de transporte es similar a la descarga desde un buque pesquero, con la excepción de que las cantidades de pescado son significativamente superiores. Existe también la posibilidad de que se descargue la captura simultáneamente desde más de una bodega, de modo que habrá que ocupar varios puestos a la vez a fin de poder supervisar la operación en su totalidad. Toda la operación requerirá un equipo de inspectores que trabajen por turnos.

Pueden darse varios escenarios en la descarga o el transbordo entre buques de transporte:

- descarga a tierra desde grandes buques de transporte con múltiples bodegas, lo que implicará varios miles de toneladas de pescado;
- descarga de menos de 1.000 toneladas desde la única bodega de un buque de transporte pequeño, o
- transbordo desde un buque de transporte a otro buque de transporte.

El procedimiento de supervisión del transbordo desde los buques de transporte más pequeños será básicamente el mismo que el de un palangrero. La supervisión de la descarga desde buques de transporte con múltiples bodegas será una operación más compleja que requerirá una planificación pormenorizada.

Antes de que dé comienzo a la descarga, deberían obtenerse copias de los siguientes documentos a fin de poder seguir la pista al movimiento de productos:

- información de transbordo relativa a los buques donantes con los datos del producto. Puede tratarse de una copia de la declaración de transbordo de cada buque donante; y
- manifiesto de carga detallado que muestre la posición del producto en bodega en correspondencia con los datos de cada buque donante (Figura 12). El pescado procedente de cada uno de los buques donantes suele separarse en la bodega del buque de transporte mediante salabardos (Figura 13).

Durante el proceso de descarga, los inspectores deberían consultar continuamente los datos del producto que se descarga, a fin de cotejar las cantidades descargadas con la correspondiente declaración del buque donante.

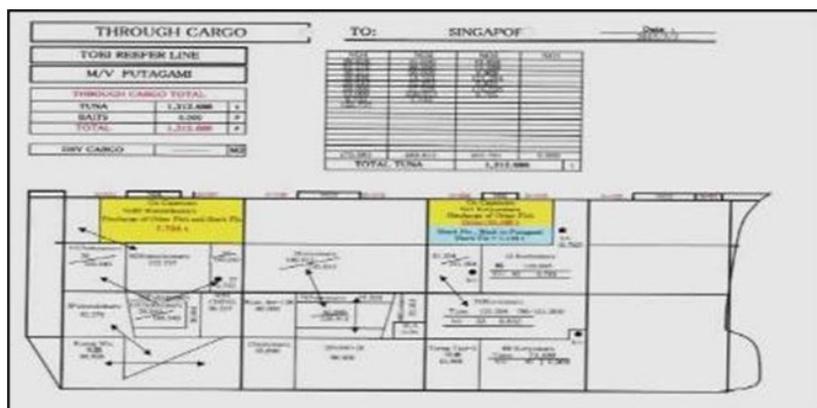


Figura 12. Ejemplo de plano de estiba de un buque de transporte



Figura 13. Pescado procedente de distintos buques donantes separado en la bodega de un buque de transporte

5.6.1 Puestos de supervisión

El pescado se saca de la bodega mediante salabardos o en cuerdas de peces. Las escotillas de los buques de transporte son más grandes y permitirán sacar números y pesos de pescado significativamente mayores en un solo izado.

El primer puesto de supervisión debería ofrecer una visión clara del pescado que se iza desde la bodega. La zona de cubierta, que es más amplia en un buque de transporte, facilitará la colocación de un puesto de supervisión junto a las escotillas desde el que puedan contarse las cuerdas de peces y constatarse las principales especies. Deberían tomarse las disposiciones pertinentes para poder constatar los pesos con una báscula de gancho. Una buena comunicación con el piloto de la grúa facilitará que se mantenga el izado en posición estacionaria durante breves segundos a fin de permitir su recuento y la lectura de la báscula de gancho antes de que el pescado se lleve a tierra o al buque receptor.

Se puede establecer un segundo puesto de supervisión en el lugar donde se descarga el pescado a tierra y se depositan los izados. Este puesto puede proporcionar además la oportunidad de confirmar la composición por especies y de tomar muestras unitarias para obtener los pesos medios. Los cestos en los que se descarga el pescado se pesan así mismo en ocasiones, lo que puede consignarse también.

5.6.2 Procedimientos de muestreo para determinar el peso medio del pescado

Para determinar los pesos unitarios de las distintas especies que se descargan, pueden ser apropiados cualquiera de los métodos utilizados en la descarga desde palangreros o una combinación de estos. Sin embargo, lo más práctico y preciso será emplear una báscula de gancho colgada del gancho de la grúa, constatar el peso total de un izado y dividirlo por el número de unidades de pescado de dicho izado. La colaboración con el personal del buque para que se cargue una cuerda con ejemplares de una sola especie también ayudará a mejorar la precisión.

6 Finalización de la inspección y seguimiento

6.1 Procedimiento en caso de infracción aparente

Una vez completados los distintos elementos de la inspección, el inspector jefe deberá convocar una reunión del equipo de inspección para poner en común los hallazgos de esta. El aspecto más importante de este proceso consiste en decidir si se ha descubierto alguna infracción de la legislación pesquera nacional, las obligaciones internacionales o las Recomendaciones de ICCAT.

Al concluir la inspección, debería proporcionarse una copia preliminar de la información consignada al patrón del buque. Si existiera alguna discrepancia o infracción aparente, debería indicarse claramente, haciendo referencia tanto a la legislación nacional pertinente como a los instrumentos jurídicos internacionales y Recomendaciones de ICCAT oportunos. Deberían constar así mismo los comentarios y reacciones del patrón del buque/miembros de la tripulación.

Dependiendo de la legislación nacional, puede corresponderle al inspector jefe o al inspector que presencié la supuesta transgresión decidir si se ha cometido una presunta infracción. De ser así, hay que leerle al patrón del buque los derechos que le amparan en virtud de la legislación nacional (si procede), antes de formularle ninguna pregunta. Es esencial que el patrón confirme que comprende dichos derechos. Utilizar tarjetas de traducción si es necesario. Se consignará todo ello en el informe de inspección o en el cuaderno del inspector.

El inspector jefe debe explicar la índole de la infracción y solicitar una explicación. Tanto las preguntas como las respuestas deberían consignarse en el informe de inspección o en el cuaderno del inspector para su uso futuro.

Llegado ese punto, la CPC del puerto tiene ante sí varias opciones:

- al haberse detectado infracción, el inspector jefe debe informar a sus autoridades nacionales sobre la índole de la misma y puede dar orden al patrón de no descargar la captura ni utilizar los servicios portuarios hasta nuevo aviso;
- en caso de documentarse una infracción cuando la captura ya se haya descargado, esta puede tener que incautarse y notificársele al patrón la denegación del uso de los servicios portuarios a partir de ese momento y hasta esclarecerse los hechos;
- la CPC del puerto podrá tomar ulteriores medidas contra el buque, el armador y el patrón dependiendo de la índole de la infracción (detención, confiscación de la captura y/o los artes, orden de abandonar el puerto, etc.). Deberán consignarse la reacción y el comportamiento del patrón y la tripulación ante esta decisión (p. ej., actitud cooperativa, agresiva, hostil). La RMERP describe el procedimiento que deberían seguir los inspectores portuarios en caso de detectar un potencial incumplimiento o infracción. La RMERP describe el procedimiento que deberían seguir los inspectores portuarios en caso de detectar un posible incumplimiento o infracción:

“Cuando la inspección incluya el hallazgo de un posible incumplimiento la CPC del puerto transmitirá una copia del informe de inspección a la Secretaría de ICCAT a más tardar 14 días a partir de la fecha de finalización de la inspección. Si el informe de inspección no puede transmitirse en un plazo de 14 días, la CPC

del puerto deberá notificar a la Secretaría de ICCAT, dentro de ese plazo de 14 días, los motivos del retraso y cuándo se remitirá el informe”.

Seguidamente describe el procedimiento para comunicar la infracción aparente al Estado del pabellón del buque:

“En caso de que la inspección arroje pruebas de que un buque pesquero o un buque de apoyo a la pesca haya cometido una infracción de las MCO de ICCAT, el inspector deberá:

- a) consignar la infracción en el informe de inspección;*
- b) transmitir el informe de inspección a la autoridad competente de la CPC del puerto, que remitirá sin demora una copia a la Secretaría de ICCAT y al punto de contacto del Estado del pabellón y, en su caso, al Estado costero pertinente;*
- c) garantizar la custodia segura de las pruebas relativas a dicha infracción, incluyendo los documentos originales cuando proceda. Si la CPC del puerto pone la infracción en manos del Estado del pabellón para las acciones subsiguientes, la CPC del puerto proporcionará sin demora las pruebas recopiladas al Estado del pabellón”.*

Cuando se tomen medidas para impedir la descarga o la retirada de pruebas, o para confiscar la captura y/o los artes, estas deberían consignarse en detalle.

Firma del informe de inspección

Acciones a realizar:

El inspector jefe y el patrón deben firmar el informe de inspección.

Preguntar al patrón si hay alguna queja sobre el modo en que se ha llevado a cabo la inspección. Cualquier queja existente debe ponerse por escrito, firmarse, fecharse y llevar estampado el sello del buque. Si el patrón se negara a firmar el informe por cualquier motivo, será necesario obtener la presencia de un testigo que lo constate y mencionarlo en el informe.

En cualquier caso, tanto si el patrón accede a firmar como si no, consignar que se le hizo la pregunta. Agradecer al patrón su cooperación y abandonar el buque.

Remitir el informe de inspección al superior directo.

6.2 Recopilación de pruebas y acciones a seguir

Cuando existan motivos fundados para sospechar que un buque perteneciente a una CPC de ICCAT ha incurrido en pesca IUU, una tarea importante que puede requerirse del equipo de inspección consistiría en recabar y consignar pruebas que apoyen dichas sospechas. Sin embargo, esto dependerá de que los inspectores cuenten con la autoridad legal para recabar pruebas. De no ser así, deberían trabajar con las autoridades competentes pertinentes. Estas pruebas deben poseer validez judicial y tendrán que serle remitidas a la Secretaría de ICCAT y al Estado/la CPC del pabellón del buque.

Una vez obtenidas dichas pruebas, la RMERP prevé que la CPC del puerto debe denegar inmediatamente al buque cualquier servicio portuario adicional. Además de lo anterior, en virtud de la normativa de ICCAT, tales pruebas deben serle comunicadas de inmediato al Estado/la CPC del pabellón del buque y, cuando proceda, al Estado costero pertinente, si las mismas indican que las actividades tuvieron lugar dentro de la jurisdicción de ese Estado costero. Las pruebas deben proporcionársele así mismo a la Secretaría de ICCAT a la mayor brevedad posible y al menos 70 días antes de la siguiente reunión anual, de modo que el buque pueda ser incluido en el proyecto de lista IUU de ICCAT. La información relativa a las actividades IUU debe transmitírsele al Secretario ejecutivo en el formato estipulado.

Las pruebas de que el buque haya incurrido en pesca IUU pueden variar en gran medida, pero permitirán presuponerlo cuando los inspectores de una CPC del puerto presenten pruebas de que el buque:

- ha capturado tónidos y especies afines en la zona del Convenio y no está registrado en la correspondiente lista ICCAT de buques autorizados a pescar tónidos y especies afines en la zona del Convenio de ICCAT;
- ha capturado tónidos y especies afines en la zona del Convenio, y el Estado del pabellón del buque carece de cuota, o bien ha rebasado el límite de capturas o de asignación de esfuerzo según las MCO pertinentes de ICCAT;
- no ha consignado o comunicado las capturas realizadas en la zona del Convenio de ICCAT, o ha presentado comunicaciones falsas;
- ha capturado o desembarcado pescado de talla inferior a la mínima establecida, contraviniendo las medidas de conservación de ICCAT;
- ha pescado durante períodos de veda o en zonas de veda, contraviniendo las medidas de conservación de ICCAT;
- ha utilizado artes de pesca o métodos de pesca prohibidos, contraviniendo las medidas de conservación de ICCAT;
- ha transbordado o participado en otras operaciones, tales como reabastecimiento o repostaje, con buques incluidos en la lista de buques IUU;
- ha capturado tónidos o especies afines en aguas bajo la jurisdicción nacional de un Estado costero en la zona del Convenio sin autorización para ello, o ha infringido las leyes y normas de ese Estado, sin perjuicio de los derechos soberanos de los Estados costeros de adoptar medidas contra dichos buques;
- no tiene nacionalidad y ha capturado tónidos o especies afines en la zona del Convenio de ICCAT, y/o
- ha incurrido en pesca o actividades relacionadas con la pesca contrarias a cualquier otra MCO de ICCAT.

Los inspectores deberían poseer un conocimiento fundado de cómo reconocer, recopilar, preservar y consignar pruebas que satisfagan los requisitos procesales del Estado del pabellón del buque y/o del Estado costero en el que se haya producido la presunta infracción, en el supuesto de que uno de ellos o ambos decidan seguir el caso por la vía judicial.

Es importante atenerse estrictamente al régimen probatorio aplicable en virtud de la legislación de la CPC del puerto en lo tocante a la forma de manipular y almacenar los medios de prueba

(filmaciones, tarjetas de memoria, documentos, etc.). En términos generales, se suelen respetar las fases siguientes a la hora de recabar y preservar pruebas:

- realizar un examen visual;
- evaluar la situación;
- buscar pruebas;
- recopilar pruebas fotográficas/de vídeo;
- recopilar declaraciones (de testigos y directas);
- tomar notas, y
- empaquetar y precintar las pruebas.

Dependiendo de la legislación nacional de la CPC del puerto, también puede requerirse que los inspectores se presenten en calidad de testigos periciales, bien a petición de un Estado del pabellón, bien en procesos judiciales entablados para exigir una compensación. Reviste por tanto una importancia crítica que se sigan estrictamente los procedimientos de recopilación y almacenamiento de las pruebas. Los inspectores tendrían que dominar con seguridad tanto dichos procedimientos como las reglamentaciones y las MCO de ICCAT para poder prestar declaración ante un tribunal.

Cada situación será distinta, y probablemente el tipo de pruebas variará de un caso a otro. Dependiendo de la legislación nacional de la CPC del puerto, los ejemplos de dónde buscar elementos probatorios que deberían tener presentes los inspectores incluyen, entre otros:

- anotaciones o asientos en registros tales como:
 - el diario de navegación,
 - el cuaderno de pesca del buque,
 - los cuadernos de pesca del patrón,
 - los cuadernos de congeladores;
- marcas en las cartas de navegación;
- indicios de manipulación del equipo VMS;
- equipo informático de navegación (en ordenadores portátiles);
- trazadores (plotters) electrónicos;
- ordenadores utilizados para las comunicaciones;
- ordenadores personales y dispositivos móviles.

Las muestras de capturas y los indicios de cualquier posible especie prohibida, así como de otras capturas supuestamente realizadas contraviniendo las condiciones de la licencia o las medidas de ordenación, constituyen también pruebas valiosas, pero la certeza al 100% en la identificación de estas es esencial. Los inspectores deberían poseer un conocimiento exhaustivo de la identificación de las especies y ser capaces de informar con plena confianza acerca de cómo han identificado una especie y qué elementos de diagnóstico se han utilizado a tal efecto. Cuando sea posible, la recopilación de muestras de ADN es así mismo de gran importancia tanto para verificar la especie como para poder presentar pruebas del lugar dónde se capturó el pescado. Al tomar muestras de ADN, deberían seguirse estrictamente los métodos correctos y la documentación justificativa pertinente.

Otras pruebas pueden incluir los datos VMS (si los hay) o cualquier avistamiento desde medios aéreos o navales nacionales o de otra Parte colaboradora. Cada vez se van aceptando más tipos de pruebas como admisibles en casos relacionados con la pesca: en algunos países las fotos de

actividades ilegales tomadas desde una aeronave, y refrendadas por el piloto de esta como habiendo sido tomadas a la hora y en el lugar especificados, se consideran pruebas admisibles.

Para sustentar las pruebas de pesca IUU, *como mínimo* debería recopilarse lo siguiente:

- copias, donde se pongan de manifiesto anotaciones o asientos incorrectos, de:
 - registros: diario de navegación; cuaderno de pesca; cuadernos de transformación, de congeladores y de estiba;
 - inventarios de la captura a bordo;
 - declaraciones de transbordo de pescado desde el buque o hacia este;
 - documentos de matriculación del buque;
 - la autorización o autorizaciones de pesca expedidas al buque por su Estado de pabellón;
 - licencia y cualquier otro documento de otra CPC que permita al buque faenar en sus aguas;
 - planos del buque que muestren su estiba y otros diseños esquemáticos; e
 - informes VMS.
- pruebas fotográficas de:
 - trazados de navegación, diarios de navegación, equipo del puente si procede;
 - artes a bordo del buque;
 - marcado del buque;
 - indicios visibles de manipulación del dispositivo o la antena VMS;
 - captura ilegal,
 - especies prohibidas.

6.3 Entrevista y comunicación con testigos periciales

Cualquier incidencia o anomalía significativa constatada durante el proceso de inspección y supervisión debería fotografiarse como base para pruebas futuras. Es una práctica habitual que uno de los miembros del equipo de inspección lleve consigo una cámara de vídeo que empieza a grabar a partir del momento en que sube a bordo el equipo de inspección. Las copias electrónicas de fotos, vídeos o grabaciones de voz deben etiquetarse y ser almacenadas de forma segura por el inspector para su uso posterior. Pueden utilizarse grabadoras para grabar las entrevistas con el patrón o con otros miembros de la tripulación. Sin embargo, es esencial que:

- se informe al patrón o al miembro de la tripulación de que su entrevista está siendo grabada;
- se le lean sus derechos al patrón o al miembro de la tripulación antes iniciar una entrevista que puede desembocar en un proceso judicial;
- siempre estén presentes dos inspectores portuarios en la sala de entrevistas;
- el preámbulo de la entrevista contenga siempre una declaración clara del inspector entrevistador enunciando lo siguiente:

“Soy [NOMBRE DEL INSPECTOR EN PUERTO] a bordo del buque pesquero [NOMBRE DEL BUQUE].

A fecha [FECHA], a las [HORA]..., estoy entrevistando al capitán del buque [NOMBRE]... respect a ... [NATURALEZA DE LA POSIBLE INFRACCIÓN] ...

El Sr, [NOMBRE DEL CAPITÁN] ha sido informado de sus derechos legales y los comprende.

Participa en esta entrevista de forma voluntaria.

Están presentes también en la sala ... [NOMBRE DE OTRO INSPECTOR EN PUERTO Y CUALQUIER OTRA PERSONA PRESENTE EN LA SALA].

Al final de la entrevista, el inspector debería concluir enunciando la hora de finalización de esta y terminar entonces la grabación. Las notas relativas a los puntos principales de la entrevista deben consignarse en el cuaderno. La grabación debería etiquetarse y guardarse en lugar seguro una vez completada. Dicha etiqueta debería indicar quién ha participado en la entrevista, así como su fecha, hora y lugar.

Las entrevistas al patrón del buque y a otros miembros de la tripulación pueden constituir una fuente vital de pruebas (siempre y cuando se hayan realizado voluntariamente). Además de seguirse las directrices en cuanto a fechas, horas, nombres y firmas, deben tenerse en cuenta otras directrices importantes:

- ¿se solicitó/proporcionó un intérprete?
- ¿se les advirtió de las sospechas y de las consecuencias?
- ¿eran conscientes de los requisitos de las inspecciones de la CPC del puerto y de cuáles son sus derechos con arreglo a los acuerdos internacionales?
- ¿se les permitió contar con la presencia de otro miembro de la tripulación o de su agente (esto suele ser útil si existe una significativa barrera lingüística)?

Será necesario que las copias originales de todas las declaraciones de testigos estén debidamente firmadas y cumplimentadas de forma correcta. Deberían leerse todas las declaraciones de testigos, comprobando lo siguiente:

- ¿prueban los cargos que se han presentado/se van a presentar?;
- ¿contienen afirmaciones inadmisibles o injustamente perjudiciales (p. ej., testimonios de oídas)?;
- ¿se refiere el/la testigo a los medios de prueba que él/ella mismo/a aporta?;
- ¿se necesita una declaración suplementaria del testigo para aclarar algo o añadir algo útil?;
- ¿constituyen las declaraciones el necesario fundamento de hecho? (p. ej., algunas leyes pesqueras estipulan que si un funcionario sospecha que todo o parte del pescado al que se refieren los cargos se ha capturado en una zona particular de las aguas y presta declaración sobre los motivos en los que se basa su sospecha, estimándola entonces razonable el tribunal, a falta de pruebas contrarias, se considerará que el pescado se ha capturado de esa forma). Todas las notas que hayan recopilado los inspectores serán por tanto vitales.

Teniendo presente el riesgo de pérdida de información electrónica de carácter probatorio, es importante contar con copias de seguridad de toda la información original, así como almacenar el material original de forma segura. Debe llevarse una gestión estricta de todas las copias de seguridad con miras a prevenir cualquier vulneración de la confidencialidad.

6.4 Procedimientos de seguimiento e intercambio de información

A raíz de una inspección de la CPC del puerto, se exigen distintas responsabilidades a:

- la propia CPC del puerto que ha realizado la inspección;
- el Estado del pabellón del buque inspeccionado;
- la Secretaría de ICCAT y,
- cuando proceda, al Estado costero en el que supuestamente ha pescado el buque.

6.4.1 Responsabilidades del inspector

Al concluir la inspección, el inspector debería cumplimentar el informe de inspección y, con arreglo a la RMERP, deberían seguirse los siguientes procedimientos:

- se debería presentar al patrón del buque pesquero extranjero el informe de inspección donde consten los hallazgos de esta, incluyendo las posibles medidas subsiguientes que podría adoptar la CPC del puerto;
- el informe debería ser firmado por el inspector y por el patrón, y debería advertirse a este último que su firma en el informe solo sirve para acusar recibo de una copia del informe;
- se debería dar al patrón la oportunidad de añadir cualquier comentario u objeción al informe, y de contactar con la autoridad competente del Estado del pabellón, en particular cuando el patrón tenga graves dificultades para comprender el contenido del informe, y
- se debería proporcionar al patrón una copia del informe.

En caso de que la inspección arroje pruebas de que un buque pesquero o un buque de apoyo a la pesca haya cometido una infracción de las MCO de ICCAT, el inspector debería:

- consignar la infracción en el informe de inspección;
- transmitir el informe de inspección a la autoridad competente de la CPC del puerto, y
- garantizar la custodia segura de las pruebas relativas a dicha infracción, incluyendo los documentos originales cuando proceda.

6.4.2 Responsabilidades de la CPC del puerto en materia de seguimiento

Acciones en caso de existir pruebas de que un buque pesquero o un buque de apoyo a la pesca haya cometido una infracción de las MCO de ICCAT

Cuando la inspección incluya el hallazgo de un posible incumplimiento, la RMERP estipula lo siguiente:

- la CPC del puerto transmitirá una copia del informe de inspección a la Secretaría de ICCAT a más tardar 14 días a partir de la fecha de finalización de la inspección, y

- si el informe de inspección no puede transmitirse en un plazo de 14 días, la CPC del puerto deberá notificar a la Secretaría de ICCAT, dentro de ese plazo de 14 días, los motivos del retraso y cuándo se remitirá el informe.

Es responsabilidad de la autoridad competente de la CPC del puerto remitir sin demora una copia del informe:

- a la Secretaría de ICCAT;
- al punto de contacto del Estado/la CPC del pabellón y,
- en su caso, al Estado costero donde pueda haberse producido la infracción.

Si la CPC del puerto pone la infracción en manos del Estado del pabellón para las acciones subsiguientes, la CPC del puerto debería proporcionar sin demora las pruebas recopiladas al Estado del pabellón.

En virtud del derecho internacional, la CPC del puerto también puede emprender acciones además de denegar el uso de los servicios portuarios. En dicho caso, la CPC del puerto debería notificar sin demora su intención y las acciones adoptadas:

- al Estado/la CPC del pabellón;
- al Estado costero pertinente, si procede, y
- a la Secretaría de ICCAT, que publicará sin demora dicha información en la parte protegida de la página web de ICCAT.

En virtud del derecho internacional, y con arreglo al Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces (UNFSA): *“Cuando, después de subir a bordo y realizar una inspección, haya motivos claros para creer que el buque ha incurrido en una actividad contraria a las [MCO de una OROP], el Estado que realiza la inspección [...] notificará prontamente la presunta infracción al Estado del pabellón”.*

En dicho caso, el *artículo 6, sección 21, del UNFSA* requiere que el Estado del pabellón del buque responda en un plazo de tres días hábiles a partir de la recepción de la notificación. Si el Estado del pabellón no responde en el plazo de tiempo estipulado, la CPC del puerto puede emprender acciones adicionales contra el buque y denegarle el uso del puerto con fines de desembarque, transbordo, empaquetado, transformación, repostaje, reabastecimiento, mantenimiento y entrada en dique seco.

La excepción a lo anterior consistiría en permitir el uso de servicios portuarios cuando estos resulten esenciales para la seguridad o la salud de la tripulación o para la seguridad del buque o, en su caso, para el desguace del buque.

Cuando la infracción no recaiga dentro de la jurisdicción de la CPC del puerto y no se emprendan acciones, habría que ponerlo en conocimiento:

- del Estado/la CPC del pabellón, y
- cuando proceda, del Estado costero pertinente.

Si la inspección aporta pruebas de que el buque ha incurrido en pesca IUU o apoyado las actividades de pesca IUU en cualquier modo, la CPC del puerto debería:

- denegar en adelante al buque cualquier servicio portuario;
- comunicar el hallazgo al Estado/la CPC del pabellón del buque;
- comunicar el hallazgo a cualquier Estado costero pertinente en el que puedan haberse producido dichas actividades IUU, y
- notificar y proporcionar las pruebas justificativas a la Secretaría de ICCAT a la mayor brevedad posible.

6.4.3 Responsabilidades de la CPC del pabellón en materia de seguimiento

Al recibir la copia del informe de inspección de una CPC del puerto que incluya cualquier prueba que implique que un buque que enarbola su pabellón ha infringido las MCO de ICCAT, y si la CPC del puerto no ha emprendido acciones, la CPC del pabellón debería investigar la infracción sin demora y notificar a la Secretaría de ICCAT el estado de la investigación y cualquier acción de ejecución que se pueda haber emprendido, en un plazo de seis meses a contar desde la recepción del informe de inspección.

Si la CPC del pabellón no puede notificar a la Secretaría de ICCAT este informe sobre el estado de la investigación en los 6 meses posteriores a dicha recepción, la CPC del pabellón notificará a la Secretaría de ICCAT en dicho plazo de seis meses las razones del retraso y la fecha en que se enviará dicho informe.

Al recibir el Estado/la CPC del pabellón el informe de un Estado rector/una CPC del puerto de que un buque que enarbola su bandera ha estado implicado en una infracción de las MCO de ICCAT y de que el Estado rector/la CPC del puerto tiene la intención de emprender acciones con arreglo a la RMERP, el Estado/la CPC del pabellón debería proporcionar cualquier información solicitada a la CPC del puerto con vistas a facilitar en adelante cualquier investigación o acción emprendida. Dicha información puede incluir, *inter alia*, copias certificadas de los siguientes documentos:

- Autorización de pesca (ATF) del Estado/la CPC del pabellón;
- Autorización de transbordo (ATT) del Estado/la CPC del pabellón;
- cuaderno de pesca;
- certificado de matrícula del buque pesquero;
- declaraciones de transbordo de ICCAT (relativas a la operación u operaciones de transbordo con los buques donantes);
- registro VMS, y
- cualquier otra información/documento pertinente a las irregularidades.

Anexo 1 AREP de ICCAT

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN PREVIA DE ENTRADA EN PUERTO									
Información que los buques que soliciten la entrada en puerto deben facilitar con carácter previo									
1 Puerto de escala previsto									
2 Estado rector del puerto									
3 Fecha y hora de llegada estimadas		____/____/____				____H____mn			
4 Finalidad									
5 Puerto y fecha de la última escala		____/____/____							
6 Nombre del buque						7 Estado del pabellón			
8 Tipo de buque						9 IRCS			
10 Información de contacto del buque									
11 Propietario(s) del buque									
12 Identificador del certificado de registro						13 ID OMI			
14 Identificador externo						15 ID ICCAT			
16 VMS		<input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Sí				Tipo:			
17 Dimensiones del buque		Eslora		Manga		Calado			
18 Nombre y nacionalidad del patrón del buque									
19 Autorización(es) de pesca pertinente(s)									
<i>Identificador</i>	<i>Expedida</i>	<i>Validez</i>	<i>Zona(s) de pesca</i>	<i>Especies</i>	<i>Arte</i>				
20 Autorizaciones de transbordo pertinentes									
<i>Identificador</i>			<i>Expedida por</i>				<i>Validez</i>		
21 Información de transbordo sobre buques donantes									
<i>Fecha</i>	<i>Localización</i>	<i>Nombre</i>	<i>Estado del pabellón</i>	<i>Nº de ID</i>	<i>Especies</i>	<i>Forma del producto</i>	<i>Área de captura</i>	<i>Cantidad</i>	
22 Captura total a bordo							23 Captura a desembarcar/transbordar		
<i>Especies</i>		<i>Forma del producto</i>	<i>Área de captura</i>	<i>Cantidad (kg)</i>		<i>Cantidad (kg)</i>			

Anexo 2 Listas de comprobación de la seguridad con anterioridad y con posterioridad a la subida a bordo

Lista de comprobación de la seguridad con anterioridad a la subida a bordo	
Subida a bordo del buque y desembarque	Comprobar que el medio de subida a bordo del buque desde el muelle es seguro. Existen normas internacionales de seguridad para la colocación de la pasarela que permite subir a bordo de un buque (rampa o plancha de embarque). Deberían aplicarse e incluir como mínimo una barandilla de seguridad y una red de seguridad.
Meteorología	Antes de subir a bordo, tener en cuenta las condiciones meteorológicas y estar preparado para las que ocurran. El tiempo húmedo y las precipitaciones pueden afectar a la seguridad al circular por cubierta. El calor intenso puede afectar tanto al trabajo en cubierta como en los compartimentos y bajo cubierta si no hay una ventilación adecuada o aire acondicionado.
Comprobar la presencia de animales de compañía	Antes de subir a bordo, comprobar si hay animales de compañía a bordo. Pedir al agente que lo averigüe y, en caso afirmativo, solicitar que se les confine antes de proceder a subir a bordo.
Armas de fuego u otras armas a bordo	Preguntar al agente y al patrón del buque si hay personal de seguridad contratado a bordo y/o cualquier arma de fuego. En caso afirmativo, pedir que lo declaren y confirmar que toda arma de fuego se guarde bajo llave en lugar seguro.
Evacuación (<i>incendio o inundación</i>)	Preparar un plan de acción de emergencia por si hubiera que evacuar el buque por cualquier motivo. Dicho plan debería incluir una señal de radio, un silbato audible o cualquier otro medio para llamar inmediatamente la atención del equipo de inspección. Identificar puntos de reunión tanto en el buque como en tierra para esos casos.
Primeros auxilios	El equipo de inspección debería llevar entre su material un botiquín de primeros auxilios. Al menos uno de los miembros del equipo de inspección debería estar cualificado para prestar primeros auxilios. <i>Recordando que existe riesgo de hipoxia al inspeccionar compartimentos cerrados, el botiquín de emergencia debería incluir oxígeno.</i>
Llamada de asistencia	Todos los miembros del equipo de inspección deberían disponer de los números de contacto del personal o instituciones de emergencia en tierra. El personal de emergencia debería incluir al menos: <ul style="list-style-type: none"> • asistencia médica • policía • bomberos • servicios de inmigración • autoridades portuarias
Comunicaciones	Tendría que existir un medio de comunicación fiable entre todos los miembros del equipo de inspección en todo momento. Podría tratarse, por ejemplo, de radios portátiles, teléfonos móviles y algún tipo de equipo sonoro, como un silbato o una bocina para emergencias.
Comunicación con el patrón y la	Recordar que el patrón y la tripulación del buque pueden expresarse en diversos idiomas. Llevar a mano tarjetas de traducción para ayudar con la comunicación. Como muy probablemente el agente del buque pueda

tripulación del buque	comunicarse con fluidez con el patrón del buque, pedir que el agente esté presente y a disposición antes de subir a bordo para asistir con el proceso de embarque y las presentaciones al patrón del buque.
Lista de comprobación de la seguridad con posterioridad a la subida a bordo	
Circulación por el buque (<i>resbalones, tropiezos, caídas</i>)	<p>Comprobar el estado del buque. Estar atentos a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • escotillas abiertas y actividades en cubierta que podrían plantear riesgos, tales como el movimiento de pescado o equipo por encima de las cabezas; • maquinaria en funcionamiento y artes sueltos o equipo por el suelo que podrían obstaculizar los movimientos; • vertidos de aceite o sustancias químicas en cubierta, y • escalerillas oxidadas y poco seguras de la cubierta a la castillería o para acceder a las bodegas y compartimentos bajo cubierta.
Conflicto con la tripulación	<p>Observar si el patrón o la tripulación del buque muestran alguna actitud hostil (se plantan con brazos cruzados y mirada hostil, agitan los brazos y gritan).</p> <p>En tales circunstancias, no subir a bordo o desembarcar inmediatamente, y avisar al agente del buque de que se va a interrumpir de inmediato tanto la inspección como la prestación de cualquier servicio portuario hasta que se resuelva la situación.</p>
Entrada y salida de espacios confinados	<p>Solicitar un plano del buque que muestre claramente la distribución de todos los compartimentos. Dicho plano también debería encontrarse expuesto en algún lugar del buque para acciones de emergencia y simulacros.</p> <p>Pedir al patrón del buque que indique dónde se encuentran almacenados el pescado y el producto, y dónde están estibados los artes o cualquier otro equipo.</p>
Actividades de búsqueda	Planificar las actividades de búsqueda con el equipo de inspección, teniendo en cuenta la distribución del buque, y preparar los EPI y los protocolos correspondientes para su realización.
Maquinaria en cubierta	<p>Comprobar que no hay maquinaria en funcionamiento en cubierta y que esté inmovilizada de modo que no pueda activarse accidentalmente.</p> <p>Si hubiera alguna maquinaria en funcionamiento, solicitar que se pare o tener presentes las precauciones de seguridad aplicables con ese tipo de operaciones.</p>
Electricidad	<p>Hacer una comprobación de la conexión eléctrica para ver si hay cables al descubierto o empalmes poco seguros.</p> <p>Comprobar que los compartimentos cerrados cuentan con suministro eléctrico, iluminación y ventilación antes de entrar en cualquiera de ellos.</p>

Anexo 3 Informe de inspección CP28

Formulario ICCAT de informe de inspección en puerto

1. N.º de informe de inspección				2. Estado rector del puerto			
3. Autoridad de inspección							
4. Nombre del inspector principal				ID			
5. Puerto de inspección							
6. Comienzo de inspección		AAAA		MM		DD	
7. Final de la inspección		AAAA		MM		DD	
8. Notificación previa recibida		Sí				No	
9. Finalidad		DESEM	TRANS	PRO		OTROS (especificar)	
10. Puerto, Estado y fecha de la última escala				AAAA		MM	
11. Nombre del buque							
12. Estado del pabellón							
13. Tipo de buque							
14. Indicativo internacional de radio							
15. Identificador del certificado de registro							
16. Identificador OMI del buque, si está disponible							
17. Identificador externo del buque, si está disponible							
18. Puerto de registro							
19. Propietario(s) del buque							
20. Propietario(s) efectivo(s) del buque, si se conoce y no es el armador							
21. Operador(es) del buque, si no es el armador							
22. Nombre y nacionalidad del patrón del buque:							
23. Nombre y nacionalidad del patrón de pesca:							
24. Agente del buque							
25. VMS		No		Sí		Tipo:	
26. Situación en ICCAT, lo que incluye cualquier inclusión en listas de buques IUU							
Identificador del buque	OROP	Régimen del Estado del pabellón		Buque incluido en la lista de buques autorizados		Buque incluido en la lista IUU	
27. Autorización(es) de pesca pertinente(s)							
<i>Identificador</i>	<i>Expedida por</i>	<i>Validez</i>	<i>Zona(s) de pesca</i>		<i>Especies</i>	<i>Arte</i>	
28. Autorizaciones de transbordo pertinentes							
<i>Identificador</i>		<i>Expedida por</i>		<i>Validez</i>			

<i>Identificador</i>		<i>Expedida por</i>		<i>Validez</i>		
29. Información de transbordo sobre buques donantes						
<i>Nombre</i>	<i>Estado del pabellón</i>	<i>Nº identificación</i>	<i>Especies</i>	<i>Forma del producto</i>	<i>Zona(s) de captura</i>	<i>Cantidad</i>
30. Evaluación de la captura desembarcada (cantidad)						
<i>Especies</i>	<i>Forma del producto</i>	<i>Zona(s) de captura</i>	<i>Cantidad declarada</i>	<i>Cantidad desembarcada</i>	<i>Diferencia entre la cantidad declarada y la cantidad determinada, si procede</i>	
31. Captura retenida a bordo (cantidad)						
<i>Especies</i>	<i>Forma del producto</i>	<i>Zona(s) de captura</i>	<i>Cantidad declarada</i>	<i>Cantidad retenida</i>	<i>Diferencia entre la cantidad declarada y la cantidad determinada, si procede</i>	
32. Examen de los cuadernos de pesca y otra documentación				<i>Sí</i>	<i>No</i>	<i>Comentarios</i>
33. Cumplimiento de los programas de documentación de capturas aplicables				<i>Sí</i>	<i>No</i>	<i>Comentarios</i>
34. Cumplimiento de los programas de documento estadístico aplicables				<i>Sí</i>	<i>No</i>	<i>Comentarios</i>
35. Tipo de arte utilizado						
36. Arte examinado			<i>Sí</i>	<i>No</i>	<i>Comentarios</i>	
37. Conclusión(es) del inspector						
38. Infracción(es) aparente(s) constatadas, incluir referencia al instrumento(s) legal(es) pertinente(s)						
39. Comentarios del patrón						
40. Acción emprendida						
41. Firma del patrón*						
42. Firma del inspector						

* La firma del patrón solo sirve como acuse de recibo de una copia del informe de inspección.

Anexo 4 Protocolos de actuación para la comprobación de la AREP

La siguiente sección presenta un procedimiento detallado para analizar los campos del formulario AREP de ICCAT con vistas a facilitar la comprobación de los datos facilitados por el buque mediante los Procedimientos Prácticos y las fuentes de información recomendados. Se puede encontrar el modelo de AREP de ICCAT en el área RMERP de la página web de ICCAT¹³.

Nombre del buque pesquero

Fuente de información recomendada

Buscar los datos del buque en las herramientas online de ICCAT [<https://www.iccat.int>], para obtener acceso a:

- Registro ICCAT de buques autorizados [<https://www.iccat.int/es/VesselsRecord.asp>]
- Lista ICCAT de buques IUU [<https://www.iccat.int/es/IUUIlist.html>], donde también se proporcionan los enlaces a las listas de buques IUU de otras OROP.

Información objetivo

Verificación de los siguientes campos del formulario de solicitud:

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Estado/CPC del pabellón;• IRCS;• certificado del número de matrícula;• eslora;• especies autorizadas; | <ul style="list-style-type: none">• tipo de buque;• armador(es) del buque;• número ICCAT;• arte(s) especificado(s) en la licencia;• cuota, si procede¹⁴. |
|---|---|

Historial del buque: el registro ICCAT de buques autorizados proporcionará los datos en cuatro categorías de información:

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• identificación del buque;• datos administrativos; | <ul style="list-style-type: none">• características del buque;• historial del buque. |
|--|---|

La búsqueda de un buque en la lista positiva de buques de una organización puede no arrojar resultados, lo que puede deberse a la ortografía del nombre del buque o a razones administrativas. En dicho caso conviene contactar directamente con la organización, aportando la información disponible en la AREP.

Proceso de verificación

Si el buque no figura en la lista positiva de ICCAT, verificar si aparece en la lista positiva de otra organización, o en cualquiera de los sitios enumerados en la Sección 3.3. Comprobar la siguiente información:

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• nombres anteriores - en casos en que haya habido frecuentes cambios de nombre (comprobar todos los nombres anteriores con las listas IUU); | <ul style="list-style-type: none">• utilizar el número IMO (cuando se disponga de él) para comprobar con otras listas; |
|--|--|

¹³ <https://www.iccat.int/es/portinspection.html>

¹⁴ Actualmente esto solo se aplica al atún rojo del Atlántico Oriental y del Mediterráneo. Las cuotas se asignan a cada CPC a título individual, dividiéndose entre sus buques registrados.

- cambios frecuentes de pabellón;
- utilizar el IRCS del buque para la búsqueda y el cruce de información.

Conviene recordar que un buque IUU puede aparecer en más de una lista.

Cuando un buque hubiera estado incluido previamente en una lista IUU y se haya reabanderado, es esencial contactar con el Estado/la CPC del pabellón para verificar la nueva matrícula y averiguar si dicho Estado/CPC era concededor del historial IUU del buque. Es importante comprobar si se produjo un cambio de titularidad con dicho reabanderamiento o si los antiguos armadores siguen teniendo participaciones en el mismo.

Tomar nota de la respuesta recibida de la organización. Si esta sigue sin ser concluyente, apuntaría hacia la posibilidad de que el buque esté tratando de utilizar un nombre falso. En dicho caso habría que contactar con el Estado/la CPC del pabellón para que formule comentarios o para una verificación ulterior de las credenciales del buque. Si cualquier otra información proporcionada en la AREP resultara ser incorrecta o imposible de verificar, ello puede constituir prueba suficiente para denegarle al buque el acceso al puerto o permitir su entrada en puerto a fin de inspeccionarlo y adoptar otras acciones apropiadas con arreglo a la legislación internacional que sean al menos tan eficaces como la denegación de entrada en puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca IUU y las actividades relacionadas con la pesca en apoyo de la pesca IUU.

Número OMI

Fuente de información recomendada

IHS Fairplay presta el servicio previa remisión de un formulario de solicitud de número IMO debidamente cumplimentado. Contacto: IHS Fairplay, Lombard House, 3 Princess Way, Redhill, Surrey RH1 1UP Reino Unido. Fax internacional: +44 1737 379040. Teléfono: +44 1737 379043.

- <http://www.imonumbers.lrfairplay.com/>
- Email: data-audit@lrfairplay.com

Información objetivo y proceso de verificación

Obtener datos para la verificación de los siguientes campos del formulario de solicitud:

- puerto y fecha de la última escala en puerto;
- Estado del pabellón actual;
- IRCS;
- armador(es) del buque;
- nombre anterior del buque;
- tipo de buque;
- información de contacto del buque;
- certificado del número de matrícula.

Nota: El AIS también puede proporcionar información sobre el último puerto de escala de un buque y su ubicación actual.

<https://www.marinetraffic.com/> <https://www.vesselfinder.com/>

Autorizaciones de pesca

Fuente de información recomendada

Comunicarse con las entidades que hayan proporcionado al buque la ATF y/o ATT (del Estado/la CPC del pabellón) o la licencia de pesca expedida por un Estado costero:

- Estado del pabellón;
- Estado costero (con relación a las zonas bajo la jurisdicción de dicho Estado).

Información objetivo

Solicitar detalles sobre la autorización expedida al buque en lo tocante a:

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• identificador;• IRCS;• zona de pesca autorizada;• arte(s); | <ul style="list-style-type: none">• autoridad emisora;• período de validez de la autorización;• especie(s) objetivo autorizada(s);• registros VMS. |
|---|---|

Si el buque ha pescado dentro de la jurisdicción pesquera de otro país, solicitar detalles sobre la autorización expedida por este y repetir el proceso.

Proceso de verificación

Con la información facilitada, verificar lo siguiente:

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• autorización expedida por un agente autorizado;• comparar la zona de pesca autorizada con los lugares donde ha declarado pescar el buque;• arte(s) autorizado(s); | <ul style="list-style-type: none">• validez del permiso;• especie(s) objetivo autorizada(s);• registros VMS. |
|---|--|

Cualquier discrepancia observada en una ATF será motivo de sospecha. Si hubiere sospechas sobre la validez de la autorización de pesca del Estado/la CPC del pabellón facilitada por el buque en la AREP, contactar seguidamente con las autoridades competentes del Estado/la CPC del pabellón y solicitar detalles con respecto a:

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• identificador;• período de validez de la autorización;• zona de pesca autorizada;• arte(s); | <ul style="list-style-type: none">• autoridad emisora;• IRCS;• especie(s) objetivo autorizada(s);• registros VMS. |
|--|--|

Autorización o autorizaciones de transbordo expedidas al buque receptor (cuando proceda)
Comprobar con respecto a cada uno de los buques de los que se recibió el pescado (buques donantes)

Fuente de información recomendada

Verificar la información relativa a la autorización de transbordo expedida por la autoridad pesquera del Estado/la CPC del pabellón.

Página web de ICCAT para acceder a la lista de buques de transporte autorizados: [<https://www.iccat.int/es/VesselsRecord.asp>]. Seleccionar “CARRIER” (buque de transporte) en el menú Tipo de Buque, seleccionar “TODOS” los pabellones declarantes y a continuación pulsar “Buscar”.

Los transbordos en alta mar son gestionados por ICCAT y están prohibidos en la actualidad, salvo para los GPP que deben llevar un observador a bordo como parte del Programa Regional de Observadores (ROP). Estos deben además disponer previamente de una ATT expedida por el Estado de su pabellón, y cada transbordo debería ir acompañado de una Declaración de Transbordo (TD, por sus siglas en inglés) que debería estar refrendada por el observador. Todos los demás buques deben transbordar en puerto. El transbordo de atún rojo, tanto oriental como occidental, está también prohibido.

Información objetivo

Verificar los datos de cada buque donante:

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• nombre del buque;• número de registro ICCAT;• indicativo (número) de matrícula nacional; | <ul style="list-style-type: none">• situación administrativa de la autorización;• Estado del pabellón;• IRCS. |
|--|---|

Verificar las características de cada buque donante:

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• tipo;• eslora; | <ul style="list-style-type: none">• arqueo;• arte(s) utilizado(s) (recordando que solo los GPP pueden transbordar en alta mar). |
|---|--|

Verificar los datos administrativos:

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• armador; | <ul style="list-style-type: none">• operador. |
|--|---|

Verificar los antecedentes del buque.

Nota: Si el buque de transporte no figura en la lista de ICCAT, comprobar las listas de buques autorizados de otras OROP. Los buques de transporte pasan por aguas bajo la competencia otras OROP, y pueden verse tentados de utilizar la excusa de que están registrados en otra OROP y pensaban que podían realizar operaciones en la zona de competencia de ICCAT también.

Proceso de verificación

Verificar la validez y los datos de la autoridad competente que hay expedido la autoridad de transbordo. Fijarse en si el buque está incluido en la lista de buques de transporte autorizados de ICCAT. Contrastar la información como se indica a continuación:

- referenciar y verificar la información de la AREP;
- cotejar con la ATT para ver si la zona contemplada en la ATT coincide con la localización del transbordo;
- cotejar las fechas con el período de validez de la ATT.

Información sobre el transbordo relativa a los buques donantes

Fuente de información recomendada

Cuando existan dudas de que el Estado/la CPC del pabellón vaya a proporcionar la información o no se facilite copia de esta junto con la AREP, solicitarla a la Secretaría de ICCAT y comprobar la identidad y la información con el observador de ICCAT asignado al buque si dicho observador sigue a bordo del buque, o con la Secretaría de ICCAT¹⁵ y/o el proveedor de servicios de observadores¹⁶ si el observador ha abandonado el buque.

Información objetivo

La autorización de transbordo original concedida a los buques donantes y las declaraciones tanto del buque donante como del buque receptor.

¹⁵ info@iccat.int

¹⁶ iccatrop@mrag.co.uk; capfish@mweb.co.za

Proceso de verificación

En caso de que un buque de transporte haga escala en el puerto, se recomienda que el Estado rector/la CPC del puerto le solicite las declaraciones de transbordo a fin de:

- verificar que dichas declaraciones se encuentran a bordo del buque de transporte y se le han comunicado a la Secretaría de ICCAT;
- verificar los datos contenidos en la declaración de transbordo (zona(s), especie(s), etc.) y que está firmada por el observador de ICCAT asignado al buque.

Captura total a bordo

Fuente de información recomendada

Información facilitada en:

- la AREP;
- las declaraciones de transbordo expedidas por el Estado/la CPC del pabellón;
- otras fuentes, tales como sistemas de entrada/salida y sistemas de comunicación de capturas por radio/internet si se dispone de ellos; VMS/AIS para las posiciones.

Información objetivo

Las cantidades totales de pescado a bordo por especie y código de producto.

Proceso de verificación

Verificar:

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• zona de captura con ATF;• que las especies coinciden con las contempladas en la ATF;• para las aletas de tiburón, comprobar su porcentaje con relación al peso total de los troncos de tiburón; | <ul style="list-style-type: none">• que la captura total no supera la captura admisible contemplada en la autorización;• comprobar el límite de captura fortuita con relación al peso total de las especies objetivo. |
|---|--|

Cabe señalar que la verificación inicial puede hacerse a partir del análisis del cuaderno de capturas del buque o de las declaraciones de transbordo. Sin embargo, la supervisión de la descarga o del transbordo en puerto es el proceso de verificación definitivo para obtener esta información.

Anexo 5 Protocolo de actuación para la inspección en puerto

Embarque inicial

Embarque en el buque pesquero que se va a inspeccionar N° de campo del informe: 1 a 6 y 8 a 9

Acciones a realizar:

- determinar si existen signos de hostilidad a bordo antes de embarcar en el buque;
- si el patrón no está presente a la llegada, los inspectores deberían pedir que se les lleve ante su presencia;
- los inspectores deberían presentarse indicando el nombre, la institución/administración a que pertenecen y el cargo: “*inspector de pesca del Estado rector/la CPC del puerto...*”;
- a continuación, deberían mostrar las tarjetas de identificación profesional y hacer referencia al mandato legal para la realización de la inspección en puerto;
- debería pedirse la colaboración con el equipo de inspección;
- solicitar que el patrón confirme el propósito de la visita y el acceso al puerto;
- si no se ha facilitado previamente, pedir que el patrón presente la autorización de entrada;
- informar brevemente sobre el proceso de inspección que se va a desarrollar y las posibles consecuencias en caso de encontrarse irregularidades (denegación del uso del puerto, medidas de ejecución del Estado rector del puerto, solicitud de inclusión en la lista de buques IUU de ICCAT);
- solicitar al patrón que ponga a disposición del equipo de inspección un lugar de trabajo adecuado para el examen de los documentos. Habida cuenta del limitado espacio a bordo de un buque pesquero, un espacio de trabajo adecuado podría ser la mesa para las cartas de navegación, la sala de radio o un espacio conveniente en el puente;
- consignar en el formulario la fecha y la hora de la llegada a bordo.

Cuando un buque pesquero lleve un observador a bordo, redundaría en interés del inspector solicitar el informe del observador (si existe) y comentar con este (en el lugar y el momento que mejor convengan) las operaciones pertinentes del buque, a fin de recopilar cuantos datos sean posibles sobre este.

Examen y verificación de documentos

El examen visual de los documentos, cotejando someramente la información, es una parte habitual del proceso de inspección. La siguiente sección repasa los principales documentos que deberían solicitarse y comprobarse.

Los documentos que se inspeccionen a bordo de buques identificados como de alto riesgo durante la fase de evaluación de riesgo deberían ser objeto de un proceso de verificación completa. Dicho proceso conllevaría:

- examen visual para detectar alteraciones de texto o fechas, o sellos oficiales anómalos;
- corroborar con las autoridades emisoras; y
- cotejar la información (como por ejemplo capturas, etc.) con la información de otros cuadernos o registros.

Puede encontrarse más información sobre la verificación de documentos en el ‘Document Verification Manual for Fisheries Enforcement’¹⁷, disponible online o en la sección recursos. La plataforma de aprendizaje online de la Agencia Europea de Control de la Pesca (AECP o EFCA, por sus siglas en inglés) también ofrece módulos sobre verificación de documentos (acceso restringido, bajo petición).

Nombre, dirección y datos de contacto del armador o armadores, del titular o titulares efectivos y del operador u operadores N.º de campo del informe: 19, 20 y 21

Acciones a realizar:

- consignar los datos administrativos del armador o armadores, del titular o titulares efectivos y del operador u operadores del buque (p. ej., los indicados en los documentos de matrícula y de seguridad del buque);
- cotejar dicha información con la indicada en la AREP;
- verificar si existen discrepancias con los datos administrativos que constan en las listas ICCAT de buques autorizados o con el número IMO (si se dispone de él).

Cuando el nombre del armador o armadores no conste en la AREP, será necesario cotejarlo con los datos administrativos de los armadores que figuran en las listas IUU de las OROP, incluyendo listas IUU pasadas. Si el armador ya hubiera tenido algún buque incluido en la lista IUU de una OROP, el buque objeto de inspección pasaría automáticamente a clasificarse como de alto riesgo.

Nombre, dirección y datos de contacto del patrón del buque, el patrón de pesca y el agente N.º de campo del informe: 22, 23 y 24

Acciones a realizar:

- solicitar el documento de identificación del patrón del buque, del patrón de pesca y del agente. Se tendrá que tratar de los originales de los pasaportes o de las tarjetas profesionales de la marina mercante [*Nota: no se aceptarán copias*]. Hacer copias o fotos de los pasaportes o tarjetas nacionales de identidad;
- solicitar una copia de la lista de tripulantes;
- cotejar los datos administrativos del patrón con la información facilitada en la AREP.

Autorización de pesca N.º de campo del informe: 26 y 27

Acciones a realizar:

Examinar las ATF presentes a bordo del buque, constatando en particular su período de validez, zona de operaciones y especies objetivo y no objetivo permitidas. Dicho examen debería incluir lo siguiente:

- solicitar al patrón que presente la ATF expedida por el Estado del pabellón del buque que incluya la autorización para pescar en las zonas de alta mar de las OROP;

¹⁷ Stop Illegal Fishing and Trygg Mat Tracking (2019) Document Verification Manual for Fisheries Enforcement: Vessel Identity Gaborone. Botswana.

https://static.wixstatic.com/ugd/1ae030_7aa413d757644139a3fa15fdf1f7bcde.pdf

- solicitar al patrón que presente las licencias de pesca expedidas por los Estados costeros que hayan concedido permiso al buque para faenar dentro de sus ZEE;
- verificar la autenticidad, el período de validez y la zona de operaciones de la ATF y de las licencias de pesca. Verificar la autenticidad y la validez de dichos documentos contrastándolos con los modelos oficiales, si se dispone de ellos;
- verificar si se ha realizado alguna modificación en la ATF. Cualquier modificación de la ATF debe estar certificada por la autoridad competente del Estado del pabellón;
- si el buque ha faenado en la ZEE del Estado rector del puerto, verificar que haya respetado las condiciones de la licencia de pesca: especies, artes de pesca, informes de captura, informes VMS, restricciones en materia de captura fortuita / descartes;
- si el patrón no puede presentar una ATF o licencia de pesca válida, el motivo que aduzca para ello se consignará en el cuaderno del inspector;
- la ATF expedida por el Estado del pabellón debe encontrarse a bordo del buque pesquero en el momento de la inspección;
- si el inspector constata alguna modificación de la ATF que no esté certificada por la autoridad competente del Estado del pabellón, pedirá explicaciones al patrón y consignará la respuesta en su cuaderno;
- la ATF expedida por el Estado del pabellón debería indicar “zona de ICCAT” como zona de operaciones. La licencia de pesca expedida por el Estado costero debería incluir su ZEE o parte de esta como zona de operaciones;
- para cualquier irregularidad detectada en la ATF, comunicarse con el Estado del pabellón utilizando el formulario “Solicitud de información adicional sobre un buque pesquero tras su inspección en puerto”;
- fotografiar la ATF situada junto al GPS para verificar la fecha y hora de la inspección (Figura 14).

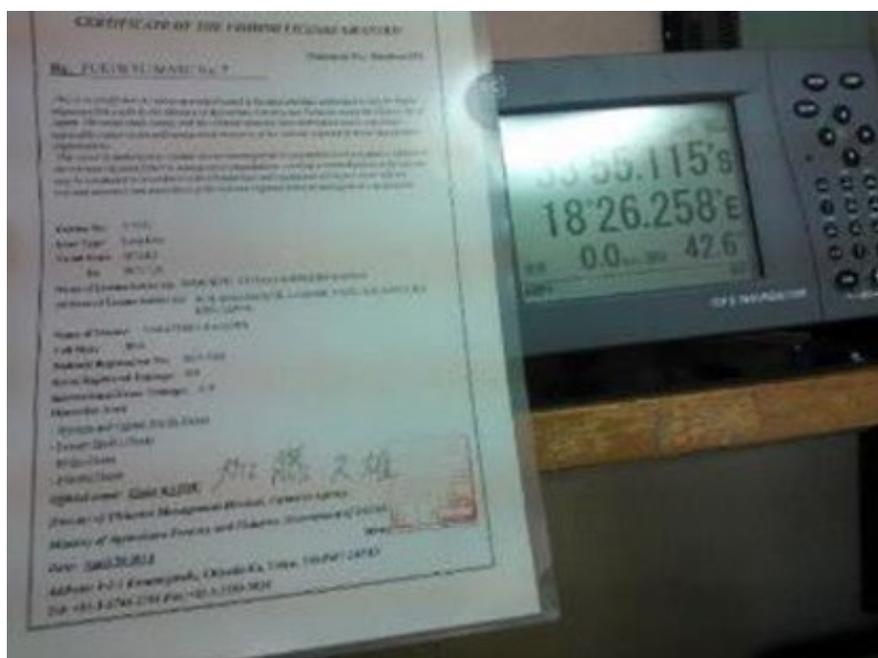


Figura 14. Foto de la ATF del buque tomada junto al GPS para verificar fecha, hora y posición de la inspección

Acciones a realizar:

Solicitar al patrón que presente los distintos registros, incluyendo los siguientes: cuaderno de pesca, cuaderno de DCP (para cerqueros, buques auxiliares y barcos de cebo vivo), diario de navegación, diario de comunicaciones, cuaderno de transformación, cuaderno de congeladores y diario de máquinas.

Siempre que sea posible, dos miembros del equipo de inspección deberían acompañar a los miembros de la tripulación a buscar los registros. El propósito de lo anterior es disponer de pruebas corroboradas en caso de que los cuadernos y libros sean lanzados por la borda, o bien sean dañados o destruidos de cualquier otro modo antes de su inspección.

El diario de máquinas y el cuaderno de congeladores pueden proporcionar un histórico del uso de los motores, así como los cuadernos de refrigeración/transformación, útiles en caso de sospecharse pesca IUU. Los inspectores pueden cotejar los eventos de congelación con los eventos de captura para verificar la congruencia entre los dos procesos. El cuaderno de congeladores debería incluir los registros de presión, temperatura y consumo eléctrico. Para cada evento de congelación, conviene encontrar el evento de captura correspondiente en el cuaderno de pesca y consignar la información. En caso de eventos de congelación sospechosos, pedir explicaciones al patrón. Cuando existan pruebas en el cuaderno de congeladores de que los compresores estaban en marcha para la refrigeración de la salmuera de las cubas, dichas horas deberían corresponderse con un evento de pesca. Si no constara dicho evento de pesca, comprobar si el VMS del buque estaba en funcionamiento en ese momento o comprobar el trazado de navegación del buque. Debería así mismo preguntarse al patrón por dichos registros y permitirle que dé explicaciones.

Formato e información a consignar

La obligatoriedad del cuaderno de pesca y los requisitos mínimos de datos para los buques que faenan en la zona de ICCAT se definen en las Recomendaciones específicas. Los buques pueden llevar también un cuaderno de pesca informal, aparte del cuaderno de pesca más formal expedido por el Estado/la CPC del pabellón (Figura 15). El cuaderno de pesca formal debe actualizarse diariamente a medianoche. Los modelos de cuaderno de pesca formal expedido por el Estado del pabellón del buque se encuentran disponibles entre los recursos, y los inspectores deberían tenerlos consigo cuando suban a bordo para comparar. Además, durante la inspección deberían verificarse los siguientes elementos:

- el cuaderno de pesca se encuentra a bordo en el momento de la inspección;
- un registro original del cuaderno de pesca se ha llevado a bordo durante los últimos 12 meses;
- el cuaderno de pesca se ha cumplimentado por lance y está al día;
- el cuaderno de pesca incluye información sobre el buque, la marea, la configuración del arte, las operaciones del buque y la captura;
- el cuaderno de pesca está encuadernado y sus páginas numeradas consecutivamente;
- la captura está consignada en número y peso / especie / lance y modo de transformación;
- los datos relativos a los descartes de túnidos, especies afines y otras especies capturadas en las pesquerías de ICCAT, incluyendo tiburones, tortugas marinas, aves marinas y mamíferos marinos, están consignados, indicándose el estado de estos en el momento de su liberación (es decir, vivos o muertos).

Con relación a las medidas de ICCAT sobre los cuadernos de pesca de los palangreros, verificar que:

- el cuaderno de pesca contiene las principales especies objetivo: ALB, BET, YFT, SKJ, SWO y BFT, así como a las especies de captura fortuita más comunes: BUM, WHM, SAI, MSP, SFP, POR, BSH, SMA. También deberían declararse otras especies de captura fortuita.

Con relación a las medidas de ICCAT sobre los cuadernos de pesca de los cerqueros, verificar que:

- el cuaderno de pesca contiene las principales especies objetivo: BET, YFT, SKJ, y a las principales especies de captura fortuita: ALB, pequeños túnidos, marlines, tiburones y otros taxones;
- se ha consignado el tipo de asociación (cardumen libre o sobre DCP);
- se ha consignado el plantado de DCP en el cuaderno de DCP (la información requerida se describe en la Recomendación sobre un programa plurianual de conservación y ordenación para los túnidos tropicales).

Con relación a las medidas de ICCAT sobre los cuadernos de pesca de las embarcaciones con redes de enmalle, verificar que:

- el cuaderno de pesca contiene las principales especies objetivo: ALB, BET, YFT, SKJ, LOT, FRI, KAW, COM y GUT, así como la declaración de todas las demás especies de captura fortuita.

Con relación a las medidas de ICCAT sobre los cuadernos de pesca de los cañeros, verificar que:

- el cuaderno de pesca contiene las principales especies objetivo: BFT, ALB, BET, YFT, SKJ, FRZ, KAW, COM y LOT, así como la declaración de todas las demás especies de captura fortuita.

La lista completa de especies ICCAT se incluye en el Anexo 9.

Zona de captura y esfuerzo

Examinar el cuaderno de pesca y el diario de navegación (Figura 15) y cotejar las zonas reales de operaciones que se indican en el cuaderno de pesca con la información facilitada en la AREP y con las zonas de pesca autorizadas:

- un asiento en el cuaderno de pesca que indique una posición situada en la ZEE de un Estado costero/una CPC costera debe estar respaldado por una licencia de pesca expedida por dicho Estado costero/dicha CPC costera;
- un asiento en el cuaderno de pesca que indique una posición situada en alta mar debe estar respaldado por una ATF expedida por el Estado/la CPC del pabellón, y
- un asiento en el cuaderno de pesca que indique una posición situada en la zona de otra OROP tendría que disponer de una autorización para pescar en esa OROP;
- cuando sea posible, examinar y verificar la información contenida en los registros electrónicos, que pueden incluir: trazadora (plotter) GPS instalada a bordo integrada con un sistema de copia de seguridad (p. ej., Maxsea), registros VMS del Estado/la CPC del pabellón y/o las OROP, AIS, NAVTEX. ICCAT opera un sistema de VMS centralizado para todos los buques que participan en la pesquería del BFT.

Cantidad de captura

- Solicitar los registros de captura del patrón de pesca de las distintas especies y la cantidad capturada durante la marea (peso vivo). Verificar que las especies y cantidades declaradas se corresponden con lo consignado en el cuaderno de pesca oficial;
- comparar dichas cantidades con 1) la cantidad estimada encontrada en las bodegas del buque o 2) con la cantidad descargada y la captura retenida a bordo;
- si se detecta cualquier diferencia entre lo consignado en el cuaderno de pesca y la captura, preguntar al patrón por el motivo de dicha diferencia.

El motivo de una diferencia entre la cantidad indicada en el cuaderno de pesca y la captura encontrada a bordo podría estar relacionado con una infradeclaración de capturas en la ZEE/la jurisdicción pesquera de un Estado costero debido al límite de cuota comercial impuesto por un acuerdo de pesca (disponible a través de la Secretaría de ICCAT), o a un transbordo ilegal de captura en el mar.

Del mismo modo, cuando la captura de una especie está sujeta a un límite o es objeto de una prohibición, dicha especie puede estar infradeclarada o mal declarada en el cuaderno de pesca, mientras que otras especies estarán sobredeclaradas para compensar los pesos totales. Deberían examinarse detenidamente todos los registros para detectar incongruencias. Habría que formular preguntas abiertas al patrón con respecto a cualquier incongruencia en los registros, y sus respuestas deben consignarse en el informe de inspección o en el cuaderno del inspector. Deberían hacerse fotos o fotocopias de los documentos a fin de poder utilizarlos como medios de prueba.



Figura 15. Cuadernos de pesca de un buque: oficial (A) y oficioso, estilo ‘calendario’ (B)

Programas de documentación de capturas e información comercial

N.º de campo del informe: 33 y 34

En ICCAT existen programas de documentación de capturas para el atún rojo (documento de capturas de atún rojo), el patudo congelado y el pez espada (documentos estadísticos), y en la CCSBT para el atún rojo del Sur (documento de capturas).

Acciones a realizar:

- cotejar el peso declarado y otros datos de la captura y el comercio de especies específicas presentes a bordo y/o los pesos descargados con los consignados en los documentos de capturas y los documentos estadísticos aplicables, por ejemplo, el documento electrónico de capturas para BFT o el certificado de reexportación de BFT de ICCAT;

- *Nota: el patudo capturado por cerqueros y cañeros y destinado principalmente a las industrias conserveras de la zona ICCAT no está sujeto a este requisito de documento estadístico.*
- verificar que los documentos de captura están debidamente cumplimentados, incluyendo las firmas de los observadores (en el caso del atún rojo oriental) y, a menos que el pescado esté marcado, la validación por parte de un funcionario público u otra persona o institución autorizada del Estado exportador (comprobar la base de datos de ICCAT de instituciones (y personas, si figuran) autorizadas para validar documentos estadísticos de ICCAT);
- verificar que los documentos estadísticos de ICCAT para el patudo y/o el pez espada están debidamente cumplimentados, incluyendo la validación por parte de un funcionario público u otra persona o institución autorizada del Estado/la CPC del pabellón del buque que ha capturado dicho atún (comprobar la base de datos de ICCAT de instituciones (y personas, si figuran) autorizadas para validar documentos estadísticos de ICCAT).

Autorizaciones de transbordo

N.º de campo del informe: 28

Acciones a realizar:

Examinar la documentación de todos los transbordos, prestando especial atención a las autorizaciones expedidas por las CPC y las autoridades pesqueras pertinentes a los buques donantes y receptores, y cotejar las cantidades declaradas como transbordadas con las declaraciones presentadas por los buques a sus autoridades pesqueras y a la Secretaría de ICCAT y, si se dispone de ellos, con los datos de los observadores de ICCAT.

- GPP: preguntar al patrón si el buque ha participado en alguna operación de transbordo en el mar (alta mar, ZEE o una zona bajo la jurisdicción pesquera de un Estado costero) y, en caso afirmativo, solicitarle que facilite el nombre del buque o buques implicados en la misma, así como la posición, fecha, hora y cantidad de pescado que corresponda. Si procede, solicitar al patrón que presente la declaración de transbordo de ICCAT;
- solicitar al patrón que presente la ATT expedida por la CPC del pabellón del buque que incluya autorización para transbordar en el mar. Además, si el buque transbordó en aguas jurisdiccionales de una CPC costera, solicitar al patrón que presente también la ATT expedida por el Estado o Estados costeros pertinentes;
- verificar la autenticidad, la validez y la zona de operaciones indicadas en la(s) ATT, incluyendo si se expidió/expidieron con anterioridad al transbordo;
- solicitar el diario de comunicaciones para cotejarlo con la ubicación de la operación u operaciones de transbordo y la información indicada sobre el buque receptor, y comprobar si existe constancia de comunicación con otros buques. Pedir al patrón en dicho caso que explique los motivos de esa comunicación (p. ej., avituallamiento, repostaje) y verificar la situación administrativa de tales buques en la lista de transbordos autorizados de ICCAT y en las listas IUU de las OROP.

Se aplican tres reglas fundamentales a los GPP para el transbordo en el mar:

- no está permitido que los GPP transborden en el mar a menos que hayan obtenido una autorización previa de la CPC de su pabellón a tal efecto y de cualquier CPC costera en cuyas aguas se vaya a realizar el transbordo;

- para recibir la autorización de transbordo previa, el patrón y/o el armador del GPP debe(n) comunicar la siguiente información a las autoridades de su CPC de pabellón con al menos 24 horas de antelación al transbordo previsto: nombre del GPP y su número ICCAT, nombre del buque de transporte y su correspondiente número ICCAT, producto a transbordar, tonelaje por especie (o, de conocerse, por stock), fecha y lugar del transbordo, posición geográfica de la captura por especie o stock;
- el GPP en cuestión deberá cumplimentar y transmitir a la CPC de su pabellón, así como a cualquier CPC costera afectada, a más tardar 15 días después del transbordo, la declaración de transbordo de ICCAT, referenciándola a su número del registro ICCAT de buques pesqueros.

Como los transbordos realizados por GPP en aguas bajo la jurisdicción de una CPC costera están supeditados a la autorización previa de esta independientemente de donde se hayan realizado las capturas, debería contactarse con la CPC costera en cuestión para confirmar que dicho transbordo contaba con la debida autorización.

Información de transbordo relativa a los buques donantes

N.º de campo del informe: 29

Acciones a realizar:

Esta etapa concierne al buque receptor.

Examinar la documentación de todos los transbordos, prestando especial atención a las autorizaciones expedidas por las CPC y las autoridades pesqueras pertinentes a los buques donantes y receptores, y cotejar las cantidades declaradas como transbordadas con las declaraciones presentadas por los buques a sus autoridades pesqueras y a ICCAT.

- Preguntar al patrón si el buque ha participado en alguna operación de transbordo en el mar (alta mar o ZEE/jurisdicción pesquera de un Estado costero) y, en caso afirmativo, solicitarle que facilite el nombre del buque o buques implicados en la misma, así como la posición, fecha, hora y cantidad de pescado que corresponda. Si procede, solicitar al patrón que presente en dicho caso la declaración de transbordo de ICCAT;
- si es posible, organizar un encuentro con el observador del ROP de ICCAT embarcado en el buque de transporte y pedirle que facilite la lista de GPP que han transbordado al buque de transporte, incluyendo la posición, fecha, hora y cantidad de pescado transbordado, así como cualquier irregularidad que haya constatado;
- cotejar la información proporcionada por el patrón del buque de transporte con la proporcionada por el observador del ROP. Si existen discrepancias, preguntar por las mismas al patrón y consignar su respuesta en el informe de inspección y/o en el cuaderno del inspector;
- verificar la situación administrativa del buque receptor y de los buques donantes en la lista positiva y en la lista IUU de ICCAT, así como en las listas de otras OROP (en caso necesario contactar con la Secretaría de ICCAT para determinar la situación administrativa de los buques en cuestión);
- verificar las declaraciones de transbordo que incluyan al buque receptor y a los buques donantes, comprobando así mismo si el formulario utilizado es conforme con el modelo de declaración de transbordo elaborado para el ROP. Comprobar que se hayan presentado siguiendo el procedimiento correcto, descrito a continuación, contactando a tal efecto con la Secretaría de ICCAT. Comprobar si el observador ha firmado las declaraciones de transbordo.

El patrón del buque de transporte receptor debería cumplimentar y remitir la declaración de transbordo de ICCAT a la Secretaría de ICCAT y a la CPC del pabellón del GPP, referenciándola a su número del registro ICCAT de buques de transporte autorizados a recibir transbordos en la zona de competencia de ICCAT, en un plazo máximo de 24 horas desde la finalización del transbordo.

Si alguno de los buques donantes ha pescado y/o transbordado en aguas jurisdiccionales de un Estado costero, contactar con el Estado costero para confirmar que el buque donante contaba con la debida autorización para realizar dichas actividades.

Situación administrativa en las OROP

N.º de campo del informe: 26

Acciones a realizar:

- cotejar con las autorizaciones de pesca presentes a bordo para determinar la situación administrativa del buque en ICCAT (o en cualquier otra OROP / zona de ordenación regional). Esta información debería corresponderse así mismo con los documentos expedidos por el Estado del pabellón;
- preguntar al patrón si durante la marea actual ha pescado o transbordado en la zona de otra OROP y si hay pescado a bordo que se haya capturado en esa zona. Consignar la zona OROP de que se trate y cotejarla con las posiciones de pesca que figuran en el cuaderno de pesca y en el diario de navegación;
- si se encuentran posiciones de pesca en la zona de competencia de una OROP vecina, verificar la situación administrativa del buque en la lista de buques autorizados y en la lista IUU de la OROP en cuestión;
- si el buque no figurase en la lista autorizada, preguntar al patrón por qué motivo el buque no está registrado en la OROP en cuestión y tomar nota de la respuesta. Comunicar el resultado de la investigación a la OROP de que se trate, al Estado/la CPC del pabellón del buque, al Estado costero en cuyas aguas haya faenado el buque y a la Secretaría de ICCAT.

La información sobre la situación administrativa del buque con respecto a su inclusión o no en la lista de buques autorizados o en la lista IUU debería haberse concluido durante el análisis de la AREP.

Tipos de artes utilizados

N.º de campo del informe: 35 y 36

Acciones a realizar:

- examinar la información sobre el tipo de buque y los artes autorizados facilitada en la AREP y realizar una inspección detallada de los artes pesqueros que se encuentran a bordo. Verificar que estos y sus especificaciones se ajustan a las autorizaciones expedidas al buque (por el Estado/la CPC del pabellón y/o el Estado costero si procede);
- enumerar todos los artes inspeccionados y consignar pormenorizadamente tanto su número como sus respectivas especificaciones, tipo y materiales [p. ej., malla, tipo de anzuelo, etc.];
- inspeccionar los artes estibados en compartimentos y almacenes, constatando:
 - si los artes de repuesto nuevos se ajustan a los artes autorizados,
 - el posible uso de artes ilegales con evidencia de uso reciente [fijarse en el olor y en cualquier crecimiento de hongos causado al estibar artes mojados en un lugar cerrado];
- verificar las medidas de ICCAT sobre el mercado de artes en los buques pesqueros;

- al inspeccionar los artes de pesca a bordo de un palangrero, verificar si estos se marcan de día con una bandera y un reflector de radar, y si se marcan de noche con boyas luminosas y estas están marcadas a su vez con el indicativo alfanumérico de identificación del buque;
- verificar las medidas de ICCAT sobre el mercado de DCP en los cerqueros;
- si el buque transporta DCP, solicitar su inspección al patrón y verificar si están marcados con el indicativo alfanumérico de identificación del buque;
- verificar si el arte se ha estibado de manera que no pueda utilizarse fácilmente para pescar;

Todos los buques contarán al menos con un equipo de navegación básico para la operación y el tráfico seguros en el mar. También tienen la obligación de comunicar las capturas y el esfuerzo pesquero realizados en cada zona del Convenio de ICCAT en que hayan faenado. Como mínimo, los buques deben disponer de: GPS, ecosonda, radios VHF y HF, trazador de cartas (plotter) GPS y dispositivo de radar. Muchos buques contarán con equipos de comunicación y sistemas de sonar más sofisticados que les permiten pescar de manera más eficiente. Los registros de los trazadores GPS o del equipo de navegación informatizado normalmente se pueden descargar con carácter retroactivo en caso necesario.

Acciones a realizar:

Equipo VMS instalado a bordo y funcionalidad de este

- comprobar si el VMS es obligatorio o, si el buque dispone de una autorización de pesca en la jurisdicción pesquera de un Estado costero, comprobar la licencia de pesca o el acuerdo pesquero para averiguar las condiciones aplicables al VMS;
- solicitar que el patrón acompañe al inspector para la verificación de la instalación VMS a bordo (caja(s) de conexión, antena(s) y cables);
- verificar que el sistema está instalado a bordo y comprobar si existe más de un dispositivo VMS. Consignar marca y modelo;
- comprobar el/los dispositivo(s) VMS constatando: la instalación, si el sistema se encuentra alojado en un dispositivo sellado y protegido con precintos oficiales (precintos antimanipulación), la conexión al suministro eléctrico y el sistema de alimentación auxiliar, los indicadores luminosos de suministro de corriente, y cualquier cable de entrada para el posicionamiento integrado (Figura 16);
- comprobar la antena situada encima del puente, y cualquier residuo de pintura en la misma;
- comprobar la conexión del cable a la antena y, a ser posible, si este coincide con el cable de antena que entra en el dispositivo;
- tomar nota del tipo de dispositivo VMS. Entre los recursos RMERP online se encuentra una guía de los dispositivos de uso más común;
- en caso de que una CPC del puerto disponga de información que le induzca a sospechar que el dispositivo (o dispositivos) VMS a bordo se ha(n) manipulado indebidamente, lo notificará inmediatamente a la Secretaría de ICCAT y al Estado/la CPC del pabellón del buque.



Figura 16. Dispositivo Argos MARGE con el interruptor de corriente encendido y su antena correspondiente

Los buques pueden intentar manipular el dispositivo VMS a fin de falsificar la información transmitida y evitar así la detección de posibles infracciones. Los métodos de manipulación indebida pueden incluir:

- bloqueo o interrupción de las transmisiones de datos,
- transmisión de datos falsos,
- interrupción del suministro eléctrico,
- retirada física del transpondedor, y
- clonación del transpondedor.

La solicitud previa de entrada en puerto requiere que el buque indique el tipo de dispositivo VMS instalado a bordo y el CSP al que transmite la información. En la medida de lo posible, los equipos de inspección deberían obtener los registros VMS del CSP antes de realizar la inspección. En la práctica, solo el CSP que recibe la información VMS puede confirmar si el sistema está funcionando correctamente. Sin embargo, dependiendo del resultado de la evaluación preliminar de la información VMS, el equipo de inspección tendrá que decidir si realiza una inspección rutinaria o, en caso de sospechar la falsificación de la información VMS, si emprende una investigación más exhaustiva, que podría incluir además la invitación a especialistas en la materia para que acompañen al equipo de inspección.

A continuación, se ofrece un resumen de los requisitos estipulados por la Recomendación sobre normas mínimas para el establecimiento de sistemas de seguimiento de buques (VMS) de ICCAT:

- todos los buques con una eslora de 15 m o superior deben llevar instalado el VMS;
- el VMS debe ser antimanipulación (es decir, a prueba de manipulación o, en su caso, mostrar signos evidentes de la misma);
- el VMS debe estar encendido, con una fuente de alimentación fiable y/o con suministro eléctrico auxiliar interno;
- los cables de entrada y salida del dispositivo deben encontrarse en un estado aceptable;
- puede verse claramente el recorrido del cableado que une el dispositivo con otros;
- la antena debe encontrarse en un estado aceptable.

Acciones a realizar:

Tortugas marinas

Repasar la Recomendación pertinente de ICCAT sobre tortugas marinas, que estipula actualmente que los buques utilicen salabardos para subir a bordo las tortugas enredadas y lleven además un desanzuelador y un cortalíneas a bordo (Figura 17, Figura 18 y Figura 19). Además, también se requiere que los buques que utilizan DCP empleen material no enmallante para reducir el impacto sobre las especies no objetivo, tales como las tortugas.

- Preguntar al patrón si ha capturado tortugas marinas y comprobar si existen incidencias de captura de tortugas marinas consignadas en el cuaderno de pesca. Solicitar al patrón que presente los cortalíneas, los desanzueladores y los salabardos utilizados para liberar a las tortugas marinas.

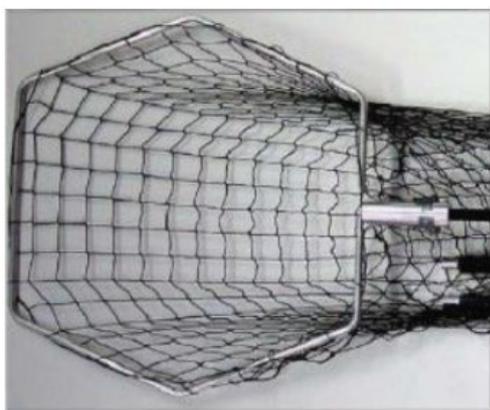


Figura 17. Ejemplo de salabardo utilizado para izar una tortuga a bordo (fuente: NOAA)



Figura 18. Izado de una tortuga a bordo de un palangrero por medio de un salabardo (fuente: NOAA)

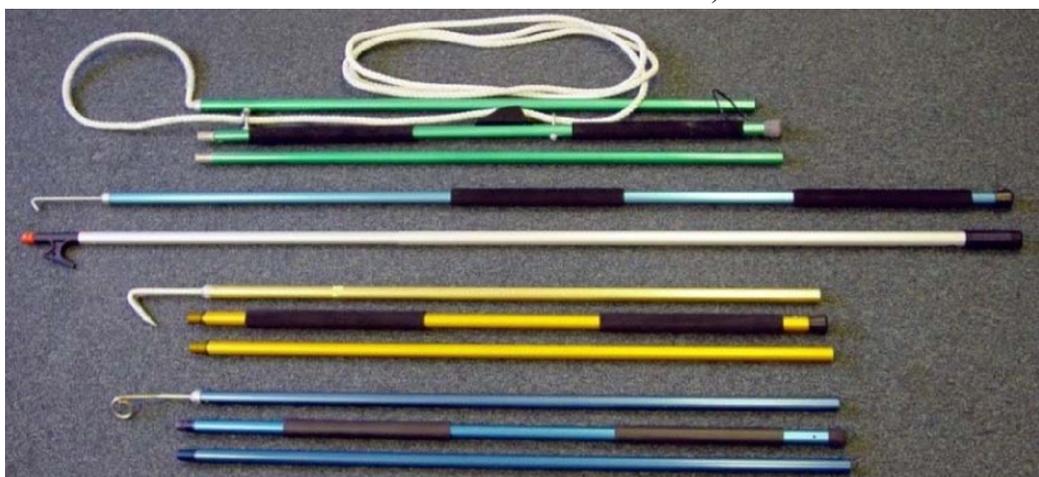


Figura 19. Instrumentos con mango largo (de arriba a abajo): cuerda para tortugas, desanzuelador de anzuelos en J, cortalíneas, y desanzuelador de anzuelos ingeridos (fuente: NOAA)

Normalmente, a bordo de los grandes palangreros se encontrarán desanzueladores y cortalíneas con mango largo, mientras que los instrumentos con mango corto se encuentran con mayor frecuencia a bordo de buques más pequeños.

Aves marinas

- Preguntar al patrón si han capturado aves marinas y cuáles son las dos medidas de mitigación que utilizan si han pescado al sur de 25°S, (específicamente, lances nocturnos con iluminación mínima en cubierta; líneas espantapájaros o brazoladas lastradas);
- verificar si el buque lleva a bordo una línea espantapájaros (Figura 20);
- constatar su construcción, así como la longitud, el material y el espaciado de las cintas o chicotes y la longitud total, y comparar con los requisitos de ICCAT. Comprobar si se utiliza objeto remolcado. Observar si el buque ha faenado al sur de 20°S y si la línea se ha utilizado recientemente. Cotejar con el cuaderno de pesca las horas de calado para constatar si el buque realizaba lances diurnos o nocturnos;
- verificar si las brazoladas están lastradas y, en caso afirmativo, la distancia del anzuelo y el peso aproximado.

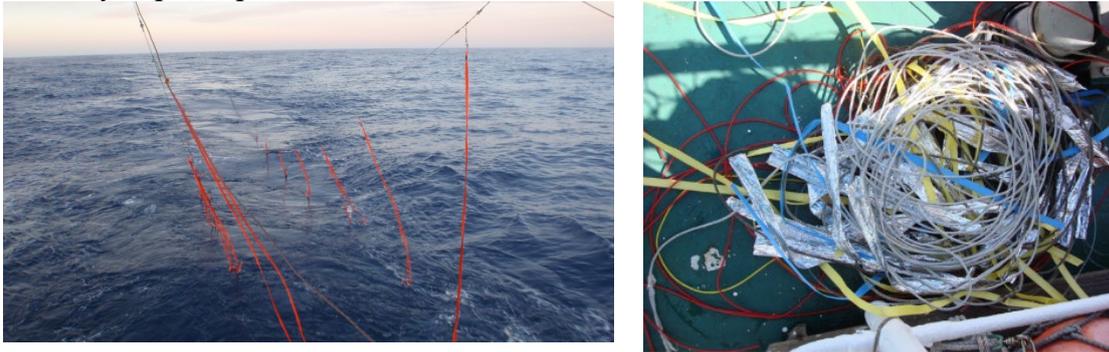


Figura 20. Líneas espantapájaros, desplegadas y en cubierta

Tiburones

- Verificar las medidas de ICCAT sobre tiburones;
- comprobar si hay indicios de especies de tiburones prohibidas a bordo;
- solicitar al patrón que presente el peso total de los tiburones y el peso de las aletas. Cotejar con las cantidades consignadas en el cuaderno de pesca. Buscar aletas de tiburón y, de encontrarlas, determinar su peso total y compararlo con el peso descargado de troncos de tiburón para determinar si el peso de las aletas no supera el 5% del peso total de los troncos;
- Es una buena práctica, aunque no un requisito, dejar las aletas adheridas al tronco del tiburón (Figura 21 A y B), pero es más habitual que se guarden en sacos o en fardos (Figura 21 C y D).
- Las aletas de tiburón pueden estar escondidas en cualquier compartimento del buque: bodegas, camarotes de la tripulación, sala de máquinas, etc. Pueden guardarse en sacos en la bodega y/o secarse en cubierta y después guardarse en ambiente seco. Buscar en la zona del buque donde el aire es más seco y hace más calor, ya que ahí es donde se suelen poner a secar las aletas de tiburón (sala de máquinas y chimenea del buque).

A)



B)



C)



D)



Figura 21. Aletas de tiburón A) adheridas frescas al tronco (marrajo dientuso y tintorera), B) adheridas congeladas, C) almacenadas en bolsas, D) ‘escondidas’ en un fardo en el armario de los artes

Zorros y jaquetones

Verificar las medidas de ICCAT sobre zorros y jaquetones:

- preguntar al patrón si ha capturado zorros (tiburones de la familia *Alopiidae*) o jaquetones (*Carcharhinus falciformis*) y si estos se han retenido a bordo. Al inspeccionar las bodegas, buscar troncos o aletas de zorros o jaquetones, pesar y consignar la cantidad encontrada a bordo. Sacar fotografías con referentes de medida.

Lista de comprobación para el protocolo de actuación de inspección en puerto

<p>Antes de subir a bordo</p>	<p>Sacar fotografías de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nombre del buque • puerto de matrícula • IRCS • n° de matrícula nacional • n° IMO • línea de antenas • cualquier arte de pesca visible
<p>Embarque en el buque pesquero</p>	<p>Presentarse al patrón Mostrar la identificación profesional y el mandato jurídico Realizar una breve sesión informativa sobre el proceso de inspección Solicitar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • colaboración • copia de la AREP • autorización de entrada.

Lugar de trabajo	Solicitar al patrón que proporcione a los inspectores un lugar de trabajo para el examen de los documentos.
Datos administrativos del buque y matrícula del Estado del pabellón	<ul style="list-style-type: none"> • Verificar autenticidad / validez de los documentos contrastándolos con los modelos oficiales / la AREP. • Cotejar el marcado / las características del buque con la información que consta en los documentos del buque y en ICCAT.
Nombre y dirección de los armadores, el titular efectivo y los operadores	Cotejar con los datos administrativos indicados en la AREP. Verificar las discrepancias utilizando las listas ICCAT de buques autorizados y el número IMO si se dispone de este.
Nombre y dirección del patrón, el patrón de pesca y el agente	Solicitar la identificación del patrón, del patrón de pesca y del agente. Cotejar con la información facilitada en la AREP.
Inspección del dispositivo VMS, el suministro eléctrico y el transpondedor	En los buques con una eslora superior a 15 metros, comprobar si el VMS está instalado a bordo, precintos antimanipulación, conexiones de alimentación y suministro eléctrico auxiliar, indicadores luminosos encendidos, cables de entrada, antena.
Situación administrativa en las OROP	Verificar la situación administrativa en las listas de buques autorizados y en las listas IUU de las OROP.
Autorización de pesca (ATF)	Comprobar la ATF del Estado/la CPC del pabellón y la licencia de pesca del Estado costero: autenticidad, validez, zona de operaciones, artes, y contrastar con modelos oficiales. Verificar si se ha realizado alguna modificación de la ATF.
Autorizaciones de transbordo (ATT)	Verificar autenticidad, validez y zona de operaciones de la ATT.
Información de transbordo relativa a los buques donantes	Examinar la documentación de todos los transbordos. Verificar la situación administrativa de los donantes en la lista de buques autorizados y en la lista IUU de ICCAT.
Evaluación de la captura descargada	Consignar los pesos declarados para descarga antes de que dé inicio la operación de descarga. Cotejar con los pesos estimados determinados a partir de las estimaciones realizadas durante la supervisión de la descarga.
Captura retenida a bordo - inspección de bodegas	Solicitar al patrón que facilite la cantidad retenida a bordo del buque por especies. Estimar la captura en bodega.
Examen de registros	Solicitar al patrón que presente el cuaderno de pesca, el cuaderno de transformación, el diario de máquinas, etc. Cotejar las zonas de operaciones indicadas en los diarios de pesca con la información que consta en la AREP y con las zonas de pesca autorizadas.
Programas de documentación de capturas e información comercial	Cotejar el peso declarado de las especies que se encuentran a bordo con los programas de documentación de capturas que procedan. Los pesos especificados en los documentos de captura deben corresponderse con los pesos descargados.
Artes de pesca	Examinar la información sobre el tipo de buque y los artes de pesca autorizados facilitada en la AREP y realizar una inspección pormenorizada de los artes de pesca que se encuentran a bordo. Verificar que los artes y sus especificaciones se ajustan a las autorizaciones expedidas al buque. Buscar artes de pesca ilegales.

Especies protegidas y amenazadas	<p>Inspeccionar los cortalíneas, los desanzueladores y los salabardos utilizados para liberar tortugas marinas. Comprobar si el buque lleva a bordo una línea espantapájaros. Buscar aletas de tiburón y determinar % de aletas con relación a las canales de tiburón que se encuentran a bordo.</p> <p>Comprobar si hay especies prohibidas de tiburones (incluidos troncos o aletas) a bordo y verificar que no existan excepciones.</p>
Finalización del informe	El equipo de inspección pone en común los hallazgos de la inspección. Se proporciona una copia del informe al patrón.
Firma del informe de inspección	El inspector de pesca y el patrón firman el informe de inspección. Preguntar al patrón si tiene alguna queja.

Anexo 6 Protocolo de actuación para la inspección y supervisión de la descarga desde un GPP

Llegada al buque	Presentaciones y sesión informativa inicial del jefe del equipo de inspección con el patrón / patrón de pesca / contraamaestre y presentación de las identificaciones de los inspectores y su mandato.
Solicitud de documentación	Los inspectores que supervisen la descarga deben solicitar: <ul style="list-style-type: none"> • confirmación de las cantidades que se van a descargar o transbordar declaradas en la AREP; • plano de bodegas con indicación de dimensiones; • plano de estiba con indicación de ubicación de productos, cantidades y especies en bodega.
Solicitud de información pormenorizada sobre el plan y el procedimiento de descarga	Solicitar pormenores del método y procedimientos que se seguirán durante la descarga de la bodega a tierra o durante el transbordo. <ul style="list-style-type: none"> • Constatar si el pescado se va a descargar en cuerdas o con salabardo; • constatar si determinados productos y especies se van a descargar en distintas secuencias. <i>Ejemplo: los atunes grandes se transbordarán en cuerdas a un buque de transporte; la captura fortuita se descargará a tierra en salabardos;</i> • plantear la opción de que las especies afines se descarguen juntas en izados individuales para facilitar la constatación de la composición por especies de la captura.
Planteamiento del muestreo de capturas previsto para verificar el peso y la composición por especies	Plantear la necesidad de constatar una muestra de pesos e identificar especies. Determinar dónde se van a establecer los puntos de inspección y dónde se puede efectuar el muestreo para importunar lo menos posible las operaciones de descarga. Preguntar si se va a utilizar una báscula de gancho y solicitar su uso si se dispone de ella.
Inspección de bodegas previa a la operación de descarga	Realizar una inspección previa de la bodega y los compartimentos donde se estiba el pescado para constatar hasta qué capacidad se han llenado y sacar fotografías. Constatar y consignar en ese momento los estados de transformación y las especies que puedan identificarse.
Establecimiento del puesto o puestos de supervisión	Seleccionar un puesto desde el que se pueda observar el pescado que se iza desde la bodega, contarse e identificar las especies. Se debería contemplar la posibilidad de ocupar más de un puesto para observar el proceso de descarga. Al seleccionar los puestos, tener presentes los requisitos de salud y seguridad con respecto a caída de pescado de los izados o desplome de la grúa (suele ocurrir). Puestos posibles: <ul style="list-style-type: none"> • en la cubierta del buque pesquero, bajo la cubierta de abrigo, con plena visión de la escotilla;

	<ul style="list-style-type: none"> • en la cubierta del buque de transporte, donde se pueda observar cómo sale el pescado de la bodega del palangrero y se baja a la bodega del buque de transporte; • en la parte del muelle desde la que se vea la cubierta y se puedan observar los izados en el aire y cuando se depositan; • en la industria situada en tierra donde se depositan los izados. <p>Nota: los puestos deberían permitir la lectura de la báscula de gancho si se ha colgado una.</p>
Muestreo para determinar el peso medio	<p><u>Con báscula de gancho colgada:</u> consignar el peso de cada izado.</p> <p><u>Sin báscula de gancho colgada:</u> a intervalos aleatorios, solicitar un pez o varios peces de un izado para pesarlo(s).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se pueden generar informáticamente tablas de números aleatorios para facilitar la selección; • pesar con báscula de gancho o de plataforma en función de la disponibilidad y de la talla del pescado; • solicitar el uso de la báscula de gancho para los peces de gran tamaño.
Muestreo para determinar la composición por especies	<p>Los atunes más grandes que se hayan transformado de manera similar pueden resultar difíciles de identificar si van juntos en un mismo izado. Esto se puede consignar como agregación de distintas especies.</p> <p><i>Ejemplo: Mezcla de YFT y BET.</i></p> <p>Para determinar la proporción entre especies, solicitar que un izado seleccionado aleatoriamente se baje a cubierta, y muestrear para determinar las distintas especies a partir de un examen más detenido de la cavidad estomacal. La proporción relativa (ratio) de las especies que componen la mezcla puede multiplicarse por el recuento total de unidades; sin embargo, esto solo proporcionará una indicación aproximada.</p>

Anexo 7 Protocolo de actuación para la inspección y supervisión de la descarga desde un cerquero atunero

Llegada al buque	Presentaciones y sesión informativa inicial del jefe del equipo de inspección con el patrón / patrón de pesca / contraamaestre y presentación de las identificaciones de los inspectores y su mandato.
Solicitud de documentación	Los inspectores que supervisen la descarga deben: <ul style="list-style-type: none"> • confirmar que las cantidades que se van a descargar coinciden con las declaradas en la AREP; • solicitar un “<i>plano de carga (o estiba) de las cubas</i>”; • constatar las dimensiones y los volúmenes de las cubas según el plano de cubas; • constatar la talla de las especies y los números de lance correspondientes a la carga de cada cuba; • constatar el estado del pescado en las cubas: congelado en salmuera, refrigerado en agua de mar.
Solicitud de información pormenorizada sobre el plan y el procedimiento de descarga	Solicitar los pormenores del método y los procedimientos que se seguirán durante la descarga: <ul style="list-style-type: none"> • constatar la secuencia en que se descargarán las cubas; • plantear la opción de que se descarguen juntas las “especies afines”.
Planteamiento del muestreo de capturas previsto para verificar el peso y la composición por especies	Plantear la necesidad de constatar una muestra de pesos e identificar especies: <ul style="list-style-type: none"> • determinar dónde se van a establecer los puntos de inspección; • determinar dónde se puede efectuar el muestreo para importunar lo menos posible las operaciones de descarga; • preguntar si se va a utilizar una báscula de gancho y solicitar su uso si se dispone de ella.
Inspección de cubas previa a la operación de descarga	Realizar una inspección previa de las cubas de pescado y consignar: <ul style="list-style-type: none"> • el volumen estimado de pescado en cada cuba; • la talla del pescado en cada cuba, por ejemplo, menos de 10 kg o más de 40 kg; • cuando sea posible, constatar la mezcla de especies de cada cuba y sacar fotografías de cada cuba antes de su descarga.
Establecimiento del puesto o puestos de supervisión	Establecer un puesto o varios puestos de supervisión desde donde se observará la descarga o el transbordo y se efectuará el muestreo. <p>Preferiblemente se ocupará más de un puesto. Seleccionar un puesto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • desde el que pueda observarse el pescado mientras se sube de la cuba (podría ser junto a la cuba cuando el pescado se iza desde esta hasta la cinta transportadora); • junto a la cinta transportadora que va desde las cubas hasta el punto de carga para el izado a tierra; • en una parte del muelle desde la que sea visible la cubierta y puedan observarse los izados en el aire y cuando se depositan;

	<ul style="list-style-type: none"> • en la industria donde se depositan los izados. <p>Se debería contemplar la posibilidad de ocupar más de un puesto para observar el proceso de descarga: un puesto para el muestreo del pescado y otro para la estimación del peso total que se descarga.</p> <p>Al seleccionar los puestos, tener presentes los requisitos de salud y seguridad con respecto a caída de pescado de los izados o desplome de la grúa (suele ocurrir).</p>
Muestreo para determinar el peso medio	<p>Dependiendo de cómo se establezca el puesto de muestreo, seleccionar los peces a intervalos aleatorios:</p> <ul style="list-style-type: none"> • se pueden generar informáticamente tablas de números aleatorios para facilitar la selección; • pesar con báscula de gancho o de plataforma en función de la disponibilidad y de la talla del pescado; • solicitar el uso de la báscula de gancho para los peces de gran tamaño. <p>El número de peces muestreado vendrá determinado por la variabilidad de la talla (rango de talla) y el número total estimado de peces a bordo. Los peces más pequeños suelen ser de talla más uniforme, pudiéndose seleccionar una submuestra más pequeña y obtener el peso medio con precisión. Por ejemplo, seleccionar 1 pez de cada 100.</p>
Muestreo para determinar la composición por especies	<p>Se puede realizar constatando especies durante un tiempo predeterminado según va pasando el pescado, o tomando muestras aleatorias de un número fijo de peces a intervalos regulares.</p> <p>Si el pescado pasa por una cinta transportadora, lo idóneo es solicitar que se pare la cinta durante un breve período de tiempo y muestrear un largo de cinta. Usar esta ratio multiplicado por el tiempo total que tarde la cinta en funcionamiento en vaciar una cuba (ver ejemplo).</p> <p>Como alternativa, constatar la composición por especies de un solo izado y multiplicar la ratio por el número de izados que se necesitan para vaciar una cuba.</p> <p>Para mejor precisión, el proceso debería repetirse con la mayor frecuencia posible.</p>
Supervisión de los izados	<ul style="list-style-type: none"> • Consignar la fecha / hora del primer izado; • consignar número de peces, especie(s) y producto de cada izado; • consignar el peso indicado en cada caso por la báscula de gancho (si se ha colgado una); • numerar consecutivamente cada izado del primero al último; • consignar las horas de inicio y fin de las interrupciones sufridas por el proceso de descarga debido a pausas para las comidas o a dificultades técnicas; • consignar la fecha / hora del último izado.

Fin de las operaciones de descarga y transbordo	<p>Resumir las cantidades descargadas constatadas por:</p> <ul style="list-style-type: none"> • especie; • código de transformación (debería ser 1 para los cerqueros que descargan peces enteros). <p>Aplicar el factor de conversión relativo al código de transformación. Solicitar copia de la declaración de descarga.</p> <p>Comparar las cantidades consignadas con las declaradas por el buque y constatar la diferencia.</p>
Inspección de cubas	<p>Solicitar que un oficial del buque acompañe al inspector para una inspección de las cubas después de las operaciones de descarga.</p> <p>Constatar el número de cubas y estimar las cantidades de cualquier pescado restante en las cubas.</p> <p>Consignar cómo se han determinado las estimaciones del pescado restante:</p> <ul style="list-style-type: none"> • recuento visual; • pesaje del pescado; • cálculo del volumen de las cubas y comparación con el volumen de pescado restante en las cubas. <p>Fotografiar las cubas vacías o el pescado restante en bodega.</p> <p>Consignar la diferencia entre las cantidades constatadas y las declaradas.</p>
Puesta en común	Cumplimentar los campos 30 y 31 del informe de inspección.
Presentación de conclusiones preliminares al patrón / patrón de pesca	Presentar a los responsables a bordo las conclusiones preliminares del equipo de inspección y proporcionarles copias de las cantidades observadas consignadas. Permitirles que formulen comentarios, que se adjuntarán al informe, y proceder a la firma.

Anexo 8 Protocolo de actuación para la supervisión de la descarga desde un buque de transporte

Llegada al buque de transporte	Presentaciones y sesión informativa inicial del jefe del equipo de inspección con el patrón y presentación de las identificaciones de los inspectores y su mandato.
Solicitud de documentación	Los inspectores que supervisen la descarga deben solicitar: <ul style="list-style-type: none"> • confirmación de que las cantidades que se van a descargar coinciden con las declaradas en la AREP; • manifiesto de carga y plano de bodegas con indicación de dimensiones; • plano de estiba con indicación de ubicación de productos, cantidades y especies correspondientes a cada buque donante.
Solicitud de información pormenorizada sobre el plan y el procedimiento de descarga	Solicitar pormenores del método y procedimientos que se seguirán durante la descarga de la bodega a tierra o durante el transbordo. Constatar la secuencia de bodegas que se van a descargar, así como la cantidad y origen del producto.
Planteamiento del muestreo de capturas previsto para verificar el peso y la composición por especies	Plantear la necesidad de constatar una muestra de pesos e identificar especies: <ul style="list-style-type: none"> • determinar dónde se puede efectuar lo anterior para interferir lo menos posible en las operaciones de descarga y en la calidad del producto; • confirmar que se va a utilizar una báscula de gancho.
Inspección de bodegas previa a la operación de descarga	Realizar una inspección previa de la bodega, los compartimentos y todas las áreas pertinentes donde se estiba el pescado para constatar hasta qué capacidad se han llenado y sacar fotografías.
Establecimiento del puesto o puestos de supervisión	Seleccionar un puesto desde el que se pueda observar el pescado que se iza desde la bodega, contarse e identificar las especies, y pueda además leerse la báscula de gancho. Se debería contemplar la posibilidad de ocupar más de un puesto para observar el proceso de descarga. Al seleccionar los puestos, tener presentes los requisitos de salud y seguridad con respecto a caída de pescado de los izados o desplome de la grúa (suele ocurrir). Puestos posibles: <ul style="list-style-type: none"> • en la cubierta del buque de transporte desde el que se descarga o se transborda, con plena visión de la escotilla. Nota: el puesto debe permitir la lectura de la báscula de gancho; • cuando un buque de transporte transborda a otro, se puede establecer un puesto en el buque receptor que permita observar el pescado que sale del buque de origen hacia el buque receptor.

Muestreo para determinar el peso medio	<p>A intervalos aleatorios, solicitar un pez o varios peces de un izado para pesarlo(s).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se pueden generar informáticamente tablas de números aleatorios para facilitar la selección; • pesar con báscula de gancho o de plataforma en función de la disponibilidad y de la talla del pescado puede resultar práctico en algunas circunstancias; • solicitar el uso de la báscula de gancho para los peces de gran tamaño.
Muestreo para determinar la composición por especies	<p>Los productos de ciertas especies de túnidos se transforman de la misma manera, y puede resultar difícil distinguir entre especies cuando van juntas en un mismo izado. Dichos casos pueden consignarse como agregación de distintas especies. <i>Por ejemplo, mezcla de YFT y BET.</i></p> <p>Para determinar la proporción entre las dos especies, solicitar que un izado seleccionado se baje a cubierta, y los inspectores podrán determinar las distintas especies a partir de un examen más detenido de los troncos.</p>
Supervisión de los izados	<ul style="list-style-type: none"> • Consignar la fecha / hora del primer izado; • consignar número de peces, especie(s) y producto de cada izado; • consignar el peso indicado en cada caso por la báscula de gancho (si se ha colgado una); • numerar consecutivamente cada izado del primero al último; • sacar fotografías de los izados en los que no se pueda identificar claramente la especie o especies; • consignar las horas de inicio y fin de las interrupciones sufridas por el proceso de descarga debido a pausas para las comidas o a dificultades técnicas; • consignar la fecha / hora del último izado.
Fin de las operaciones de descarga y transbordo	<p>Resumir las cantidades descargadas constatadas por cada buque donante, consignando:</p> <ul style="list-style-type: none"> • peso por especie; • código de transformación. <p>Solicitar copia de la declaración total de descarga o transbordo.</p> <p>Comparar las cantidades constatadas con las declaradas por el buque y consignar la diferencia.</p>
Inspección de bodegas	<p>Solicitar que un oficial del buque acompañe al inspector para una inspección de la bodega del buque de transporte después de las operaciones de transbordo o desembarque.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fijarse en las divisiones de la bodega; • consignar número, especie y peso del pescado restante en bodega; • consignar cómo se han determinado las estimaciones del pescado restante: <ul style="list-style-type: none"> ○ recuento visual, ○ pesaje del pescado.

	<p>Calcular el volumen de la bodega y comparar con el volumen de pescado restante en bodega.</p> <p>Fotografiar la bodega vacía o el pescado restante en bodega.</p> <p>Solicitar una declaración del buque sobre la cantidad de pescado restante en bodega.</p> <p>Consignar la diferencia entre las cantidades constatadas y las declaradas.</p>
Puesta en común	Cumplimentar los campos 30 y 31 del informe de inspección.
Presentación de conclusiones preliminares al patrón / patrón de pesca	Presentar a los responsables a bordo las conclusiones preliminares del equipo de inspección y proporcionarles copias de las cantidades observadas consignadas. Permitirles que formulen comentarios, que se adjuntarán al informe, y proceder a la firma.

Anexo 9 Especies de captura común en el Atlántico, códigos y nombres científicos

Código de especie FAO	Nombre común en español	Nombre científico
Especies objetivo cubiertas por el Convenio de ICCAT		
YFT	Rabil	<i>Thunnus albacares</i>
BET	Patudo	<i>Thunnus obesus</i>
SKJ	Listado	<i>Katsuwonus pelamis</i>
ALB	Atún blanco	<i>Thunnus alalunga</i>
BFT	Atún rojo del Atlántico	<i>Thunnus thynnus</i>
SBF	Atún rojo del Sur	<i>Thunnus maccoyii</i>
BON	Bonito	<i>Sarda sarda</i>
BLT	Melvera	<i>Auxis rochei</i>
FRI	Melva	<i>Auxis thazard</i>
KGM	Carita lucio	<i>Scomberomorus cavalla</i>
LTA	Bacoreta	<i>Euthynnus alletteratu</i>
SSM	Carita atlántico	<i>Scomberomorus maculatus</i>
BLF	Atún de aleta negra	<i>Thunnus atlanticus</i>
SWO	Pez espada	<i>Xiphias gladius</i>
BUM	Aguja azul	<i>Makaira mazara</i>
MLS	Marlín rayado	<i>Tetrapturus audax</i>
WHM	Aguja blanca	<i>Tetrapturus albidus</i>
SAI	Pez vela	<i>Istiophorus platypterus</i>
MSP	Marlín del Mediterráneo	<i>Tetrapturus belone</i>
SPF	Aguja picuda	<i>Tetrapturus pluegeri</i>
RSP	Marlín peto	<i>Tetrapturus georgii</i>
Especies no objetivo comunes de especial importancia		
BSH	Tintorera	<i>Prionace glauca</i>
SMA	Marrajo dientuso	<i>Isurus Oxyrinchus</i>
POR	Marrajo sardinero	<i>Lamna nasus</i>
ALV	Zorro	<i>Alopias vulpinus</i>
BTS	Zorro ojón	<i>Alopias superciliosus</i>
OCS	Tiburón oceánico	<i>Carcharhinus longimanus</i>
SPL	Cornuda común	<i>Sphyrna lewini</i>
SPZ	Cornuda cruz	<i>Sphyrna zygaena</i>
SPK	Cornuda gigante	<i>Sphyrna mokarran</i>
Otras especies no objetivo comunes		
FAL	Tiburón jaquetón	<i>Carcharhinus falciformis</i>
TIG	Tiburón tigre	<i>Galeocerdo cuvier</i>
DOL	Dorado/pez delfín	<i>Coryphaena hippurus</i>
LEC	Escolar (negro)/pez aceite	<i>Lepidocybium flavobrunneum</i>
OIL	Escolar clavo	<i>Ruvettus prestiosus</i>

Anexo 10 Guía VMS para uso de los inspectores de las MERP de ICCAT

La siguiente guía describe brevemente algunos de los principales dispositivos disponibles y ayudará a identificar la mayoría de los sistemas instalados en los buques durante las inspecciones, recordando que pueden existir otras combinaciones. Los dispositivos VMS suelen estar compuestos por una caja de conexiones, a menudo situada en el puente o cerca de este, conectada a una antena instalada encima del puente. Conviene fijarse bien en la forma de estas antenas, ya que puede resultar difícil distinguirlas entre las demás.

Argos

Los componentes electrónicos de este dispositivo están totalmente integrados en la “antena” del mismo, que tiene forma de cúpula y va montada en el exterior, en un lugar del buque con una vista despejada del cielo, normalmente encima del puente. La cúpula es blanca, mide 300 mm de diámetro y 160 mm de altura, y va montada en lo alto de un poste. La cúpula se conecta a una caja de conexiones montada en el interior del buque.

Se han comercializado numerosos transmisores VMS Argos, de distintos tipos. Habitualmente se venden con el nombre genérico MAR GE (MAR GE RB, MAR GE, MARGE V2, etc.). El modelo más común en los buques actualmente es el MAR GE V2.

Thrane y la “familia” Thrane 3022D

Los dispositivos VMS Thrane y Thrane 3022D se encuentran entre los más comúnmente instalados. Algunos buques llevan montados dispositivos Sailor 3022D, que son idénticos salvo por el color.

Las dimensiones aproximadas de estos dispositivos electrónicos son 50 mm x 180 mm x 165 mm (alto H x ancho A x fondo F).

Capsat

Estos dispositivos compactos cuentan con una hilera de pequeñas luces LED que recorre la parte frontal del mismo para indicar si el dispositivo está encendido o no. Las dimensiones aproximadas del dispositivo son 43 mm x 205 mm x 200 mm (H x A x F).

Trimble Galaxy

Los dispositivos Trimble Galaxy se encuentran sobre todo en los buques con pabellón de Taipei Chino. Las dimensiones aproximadas son 80 mm x 55 mm x 217 mm (H x A x F).

Thorium CLS-TST 100

Los componentes electrónicos de este dispositivo están totalmente integrados en la “antena” del mismo, que tiene forma de cúpula y va montada en el exterior, en un lugar del buque con una vista despejada del cielo, normalmente encima del puente.

La caja de conexiones va montada en la cabina para permitir las comunicaciones bidireccionales y el diagnóstico a distancia gracias a pequeñas luces LED.

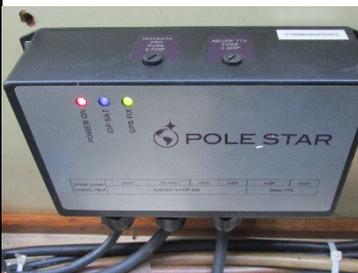
Los dispositivos Thorium CLS-TST 100 utilizan la red satelital Iridium y son operados por CLS, cuyo marcado resulta más prominente en los dispositivos del puente y en las antenas que el de Thorium. El dispositivo VMS en sí se encuentra totalmente integrado dentro de una cúpula montada en el exterior del buque, habitualmente encima del puente. La caja de conexiones va

montada en el interior de la cabina para permitir las comunicaciones bidireccionales, así como el diagnóstico a distancia mediante luces LED.

Alimentador del VMS

Ocasionalmente, puede que a los inspectores se les muestre un alimentador de corriente en lugar del dispositivo VMS del puente (la caja de conexiones). Conviene darse cuenta e insistir en que se enseñe el dispositivo VMS en sí, aunque en el caso del modelo Argos MAR GE V2 el dispositivo VMS está integrado en la antena.

<p>1. Argos MAR GE</p>	<p>2(a). Argos MAR GE V2</p>
 	 
<p>2(b). Argos MAR GE V2 (sans boîtier de raccordement)</p>	<p>3. Argos (Seimac) FVT</p>
 	 
<p>4. Argos (CLS) LEO</p>	<p>5. Furuno Felcom 16 / 19</p>
 	 
<p>6. Japan Radio Company (JRC) JUE-95VM</p>	<p>7. CLS Thorium TST-100</p>
 	 

8. Thrane & Thrane (Sailor) Capsat TT-3022D		9. Thrane & Thrane (Sailor) Capsat TT-3026S Mini	
			
10. Thrane & Thrane (Sailor) Capsat		11. Trimble Galaxy	
			
12. Pole Star MAT – IDP690		13. Glocom GX-9	
			
14. CLS triton (iridium)		15. CLS VELA	
			

16. BEAM Oceana 800**17. Cobham/SAILOR 250 FLEETBROADBAND**

Cabe señalar que todas las antenas se presentan a la derecha y las unidades instaladas en el interior se presentan a la izquierda.