

MANUAL INTRODUCTORIO PARA PROFESIONALES DEL MCV A:

INSPECCIONES DE BUQUES DE PESCA INDUSTRIAL



CONTENIDOS

- 04. Inspecciones de buques pesqueros: Propósito y alcance
- 06. Quién trabaja en la inspección pesquera?
- 08. Tipos principales de inspección y otras consideraciones
- 16. Inspecciones de buques – qué buscar?
- 18. Durante la inspección

GLOSARIO DE TÉRMINOS

AIS	Sistema de Identificación Automática
AREP	Solicitud Previa de Entrada en Puerto
°C	Grados Celsius
EEZ	Zona Económica Exclusiva
E-log	Registro Electrónico
EPIRB	Radiobaliza de Emergencia con Indicador de Posición
DAP	Dispositivo Agregador de Peces
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura
GPS	Sistema de Posicionamiento Global
GRT	Tonelada de Registro Bruto
IMCSN	Red Internacional MCS
IRCS	Señal de Llamada Internacional
INDNR	Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada
Kg	Kilogramo
MCV	Monitoreo, Control y Vigilancia
MMSI	Número de Identificación del Servicio Móvil Marítimo
MTU	Unidad de Transceptor Móvil
AMERP	Acuerdo de Medidas del Estado Rector del Puerto
OROP	Organización Regional de Ordenación Pesquera
SART	Transpondedor de Búsqueda y Rescate
SOP	Procedimiento Operativo Estándar
TMT	Trygg Mat Tracking
SLB	Sistema de Localización de Buques



Este Manual introductorio para profesionales del MCV ha sido desarrollado por Trygg Mat Tracking (TMT), en cooperación con la International MCV Network (IMCVN). Su objetivo es servir como herramienta educativa para contribuir al conocimiento del personal que trabaja en todas las agencias (de pesca, puertos, guardias costeras y marinas armadas, autoridades marítimas, etc.) que tengan un papel operativo en el monitoreo, control y vigilancia (MCV) de la pesca, además de ser utilizado por otras partes interesadas.

Aunque este manual es una herramienta independiente dedicada a presentar los conceptos clave requeridos para realizar inspecciones de buques de pesca industrial, se ha desarrollado como parte de una serie de manuales introductorios similares sobre los buques pesqueros, tipos de artes, y otras operaciones relacionadas.

Recomendamos ampliamente el uso, la reproducción y la diseminación de este manual. Este manual puede copiarse, descargarse e imprimirse para el estudio individual, la investigación y la docencia o para su uso en productos y servicios no comerciales, siempre y cuando se reconozca de manera apropiada a Trygg Mat Tracking y la International MCV Network como las fuentes y los propietarios de los derechos de autor.

Todas las solicitudes de traducción y de los derechos de reproducción deben enviarse a info@tm-tracking.org y MCV.network@iMCSnet.org

Esta publicación debe citarse como: Trygg Mat Tracking y IMCS Network (2021) MANUAL INTRODUCTORIO PARA PROFESIONALES DEL MCV A: LAS INSPECCIONES DE BUQUES PESQUEROS INDUSTRIALES. Oslo. Noruega.

Todas las imágenes tienen derechos de autor, como se indica en cada una. Las imágenes de esta publicación aparecen solamente con el fin de ilustrar operaciones relacionadas a la pesca y no pretenden comunicar o insinuar que se han llevado a cabo actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) o que estas imágenes están asociadas de otra forma con esas actividades, a menos que así se indique explícitamente.

Contenido técnico: Duncan Copeland (TMT), Callum Vale (TMT)

Revisión técnica: Francisco Blaha (www.franciscoblaho.info), Mark Young (IMCV Network)

INSPECCIONES DE BUQUES PESQUEROS – PROPÓSITO Y ALCANCE

Las inspecciones de buques en puerto y en el mar permiten a las autoridades observar físicamente áreas de interés, comprobar las licencias o permisos, verificar el seguimiento de normas, y asegurarse de que los buques pesqueros operan en una manera que cumple los requisitos dispuestos por las condiciones de autorización del buque pesquero. Las inspecciones pueden ocurrir en el puerto o en el mar y presentan distintas oportunidades para verificar el cumplimiento de las normas.

Es derecho y obligación de las naciones hacer cumplir los requisitos relacionados con las operaciones pesqueras, tanto si tienen lugar en el mar o en el puerto. Las inspecciones son un componente crucial del monitoreo, control, y vigilancia (MCV) requerido para alcanzar este objetivo. Las inspecciones son particularmente importantes para confirmar la identidad de un buque pesquero, que está operando dentro de las condiciones estipuladas en su licencia y otros requisitos legales, para verificar la captura, documentación, y artes, y para obtener evidencia en el caso de no conformidades.

La habilidad de inspeccionar físicamente un buque pesquero en el puerto o en el mar permite a las autoridades observar el barco, revisar los documentos, examinar las áreas de interés como las artes, la captura y la tripulación, e investigar las zonas de incertidumbre que se han identificado antes de la inspección o durante la misma. Las inspecciones nos ofrecen la oportunidad de verificar el comportamiento operativo de un buque pesquero in situ, y obtener inteligencia humana clave que no puede obtenerse con métodos sensores remotos. Cuando se lleva a cabo en colaboración con las otras agencias, la seguridad del buque pesquero, de la tripulación, y otros requisitos operativos puede también ser inspeccionadas y verificadas; en algunos casos, las agencias individuales pueden haber delegado poderes en múltiples áreas, por ejemplo al servicio de guardacostas o prefectura naval en muchos países.

Las inspecciones físicas se llevan a cabo mejor coordinadas con sensores remotos y otras herramientas de MCV que pueden ayudar a informar las prioridades de la inspección. Debido a el amplio alcance que una inspección puede tener, estas deben ser apoyadas con tanta inteligencia anterior como sea posible y concentrarse en las áreas problemáticas más que intentar inspeccionarlo todo. En algunos casos, las inspecciones pueden servir como forma de identificar y acumular pruebas de no cumplimiento de las normas. Sin embargo, es importante que el inspector lleve a cabo cualquier inspección con el objetivo de verificar el cumplimiento de la normativa, más que confirmar el no-cumplimiento.



©Francisco Blaha

¿QUIÉNES INSPECCIONAN BUQUES PESQUEROS?

Las inspecciones pesqueras son llevadas a cabo generalmente por personal de la autoridad pesquera nacional pertinente. Sin embargo, tanto para las inspecciones en puerto como en el mar, en muchos casos las inspecciones pueden ser conjuntas con otras agencias de primera línea, como las autoridades portuarias, la armada / guardacostas / policía marítima, autoridades de seguridad marítima y laboral de la tripulación, por ejemplo. Es importante en estos casos que queden claros los procedimientos operativos estándar (SOPs), las áreas de competencia y que el personal que realiza la inspección comprenda perfectamente estos procedimientos, su encuadre legal y su autoridad.

Las buenas relaciones y el trabajo en equipo entre las autoridades pesqueras y otras agencias nacionales son esenciales, así como la buena comunicación, compartir la información y una estructura clara de toma de decisiones. Si existen objetivos contradictorios, hay que resolverlos antes de abordar. Esto puede requerir un acuerdo de cooperación como un memorando de entendimiento. A nivel internacional, algunas Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROP) tienen protocolos de abordaje e inspección en alta mar que guían este tipo de operaciones.

CUIDANDO POR LA SEGURIDAD GENERAL

Como inspector o parte de un equipo de abordaje (tanto en puerto como en el mar), uno entra en un espacio poco desconocido y debe examinar un buque para comprobar que cumple las leyes pesqueras. El abordaje y la inspección de un buque pesquero pueden representar un entorno laboral difícil y a veces peligroso – especialmente en el mar. Además, los buques pesqueros están llenos de áreas que son difíciles de inspeccionar, áreas de estiba escondidas y lugares recónditos que pueden ser peligrosos para un inspector que no conozca este espacio. Hay reglas generales para asegurarse de que los inspectores estén a salvo.

Durante una inspección:

- 1) Los inspectores deben siempre estar acompañados, siempre deben trabajar en equipos de un mínimo de dos personas.
- 2) Mantenga comunicaciones rutinarias con un equipo en tierra (en el puerto) o patrulla (en el mar).
- 3) Asegúrese de que una persona se queda en el puente con el capitán del barco en todo momento.
- 4) Agrupe a la tripulación del barco en la cubierta si es posible (depende del riesgo que presente la embarcación)
- 5) Asegúrese de que si hay armas declaradas a bordo, estén en lugar seguro.

Desde el punto de vista de la tripulación, cuando un inspector/equipo abordan un buque, este entra en el espacio que es su hogar y su lugar de trabajo, en el que han estado viviendo sin ser molestados durante meses. Los inspectores siempre deben comportarse con profesionalidad y respeto hacia la tripulación y el buque durante las inspecciones.

Las inspecciones deben seguir un SOP diseñado por la autoridad o entidad inspectora y usar formularios estandarizados para garantizar y documentar un proceso exhaustivo. Mantener los estándares operativos y de seguridad es crítico (independientemente de la experiencia individual de cada inspector).



DOCUMENTACIÓN DE LA INSPECCIÓN

Si es posible, los inspectores deben intentar tomar fotografías para documentar el buque, las artes, documentos, etc. especialmente para cualquier cosa inusual o dónde haya problemas de incumplimiento de normas. Estas fotografías pueden ser parte del expediente del buque y pueden ser usadas en un caso por incumplimiento de normas. Para ver más información para maximizar el apoyo fotográfico en las inspecciones, por favor refiérase al 'Manual Fotográfico para Control Pesquero'¹.

¹ <https://www.tm-tracking.org/post/2017/02/08/photo-manual-for-fisheries-enforcement>

PRINCIPALES TIPOS DE INSPECCIÓN Y CONSIDERACIONES

Esta sección ofrece una revisión breve de los diferentes tipos de inspección. No se pretende que esto sea un resumen completo de todas las necesidades de todos los tipos de inspección, únicamente las consideraciones principales. Cada tipo de inspección debe ser dirigido por un SOP específico y ejecutado por inspectores que han sido entrenados en los requisitos de la inspección.

INSPECCIONES PRE-LICENCIA

El objetivo de la inspección pre-licencia puede variar de un país a otro, pero generalmente se centra en los siguientes objetivos:

- 1) Verificar la identidad del buque y si los detalles presentados en la documentación para su licencia corresponden con la realidad del buque.
- 2) Características del buque (eslora, manga, capacidad de bodega etc.).
- 3) Señales de identificación del buque (normalmente en contra de los requisitos nacionales o de las normas de FAO).
- 4) Las artes de pesca deben concordar con las condiciones de la licencia.
- 5) Debe confirmarse que las unidades de transceptor móvil SLB / SIA (MTUs) están en perfecto funcionamiento (si es requerido).
- 6) Equipo de seguridad. procedimientos.
- 7) Condiciones de alojamiento para observador (si es requerido).
- 8) Cualquier otro requisito dictado por la autoridad que expide la licencia.

Esta inspección generalmente tiene lugar cuando un buque pesquero entra en actividad, pero puede ser también un requisito periódico.

La inspección se lleva a cabo generalmente en un puerto nacional, sin embargo, en algunos casos un oficial de licenciamiento puede viajar al país donde se halla el buque a autorizar. Se recomienda el uso del “Manual de Verificación de Documentos²” para facilitar este proceso.

Según el país, la licencia puede requerir confirmación de la navegabilidad de un buque. El cambio de pabellón de un buque a la bandera del país que otorga la licencia puede ser también una condición impuesta en las condiciones de la licencia pesquera. En ambos casos, la condición de pre-licencia incluye a la autoridad (normalmente marítima) de registro

² <https://www.tm-tracking.org/post/document-verification-manual-vessel-identity>

INSPECCIONES PORTUARIAS -

Prevía a la Llegada – Solicitud Previa de Entrada en Puerto (AREP)

Los buques deben anunciar su intención de entrar en puerto una vez la actividad pesquera ha concluido y antes de entrar en el puerto³. Dependiendo del tipo de buque y de su área de operación, el tiempo mínimo requerido entre el final de operaciones y la entrada en puerto debe quedar establecido⁴. Una vez se recibe la solicitud de entrada en puerto, todos los recursos de inteligencia relevantes deben ser usados para analizar el buque entrante en cuanto a cuatro elementos clave:

- 1) Identificar (en los registros y listas de autorización del buque, por ej. registros nacionales y de las OROP, bases de datos de buques que han incurrido en INDNR, etc),
- 2) Autorización / estatus de licencia (qué información sobre la autorización de la OROP y/o validez y condiciones de la licencia del Estado y costera está disponible para el buque durante el tiempo en que estaba pescando desde su última entrada en puerto).
- 3) Movimientos del buque (¿están informando los buques con SLB o SIA? Si es así, ¿indica el análisis si el buque estaba operando en alta mar y en todas las aguas costeras del Estado, donde estaba autorizado o licenciado para ello?)
- 4) Las características de las operaciones pesqueras (¿hubo movimientos del buque consistentes con transbordos y contacto con otros barcos?) ¿Hay “periodos oscuros”? etc.

Una vez el análisis de pre-entrada en el puerto ha sido realizado, esta información debe guiar las tres preguntas clave que dictan los pasos a tomar a continuación:

- 1) ¿Permitimos la entrada del buque en el puerto?
- 2) Si permitimos la entrada en puerto del buque ¿lo inspeccionamos?
- 3) Si inspeccionamos el buque ¿hay algún área de riesgo/preocupación en que deba centrarse la inspección?

Si la decisión es permitir al buque la entrada al puerto e inspeccionarlo, la misión de la inspección es investigar y verificar cualquier problema que se haya encontrado previo a la llegada y asegurarse en general de que el buque no ha incurrido en pesca INDNR o cualquier otra actividad relacionada. Debe incluir entrevistas con el patrón y tripulación, inspección de documentos, artes, aspecto general del buque y capturas. Los registros en papel, los registros electrónicos y las cantidades físicas de pescado por especie y cantidad deben coincidir, incluyendo verificación de que las especies y cantidades registradas en la solicitud anterior de amarre coincidan con las especies y cantidades descargadas o transbordadas.

³ Según el Acuerdo de Medidas del Estado Rector del Puerto de la FAO que muchos países siguen ahora, este proceso se llama Solicitud Previa de Entrada en Puerto (AREP).

⁴ Se recomienda que el AREP (o cualquier proceso similar de solicitud de entrada en puerto) debe requerir al buque pesquero que envíe su petición por lo menos 72 horas antes de entrar en puerto para dar el tiempo suficiente para conducir una valoración de riesgos y prepararse para cualquier inspección requerida.

Todo el equipo a bordo (en cubierta o bajo cubierta) debe ser inspeccionado para asegurarse de que es legal en términos de sus características (por ej. que el tamaño de la malla es legal, que la señalización de identificación de las artes de pesca es la requerida, etc.). Sólo después de que termine la inspección, se firme, y documente (sin que se encuentren infracciones probadas o sospechadas), se puede dar autorización para que usen el puerto (incluyendo la descarga o transbordo).

En un creciente número de países, después de que un buque haya sido autorizado para descargar, oficiales de la autoridad pesquera, abordan el buque y monitorean la descarga de la captura (a muelle y/o transbordos). El objetivo principal es verificar las estimaciones de captura y la composición de las especies comparadas con los registros de captura a bordo del buque además de la autorización del buque.



AUTORIZACIÓN DE ZARPE

Los buques pesqueros y buques frigoríficos deben seguir procedimientos de autorización de zarpe. Esto puede no incluir la inspección de todos los buques; sin embargo, la aprobación de zarpe y la consideración de la necesidad de inspección, debe estar basada en la valoración de los riesgos particulares al buque y debe ser realizada antes de l zarpe del buque. Generalmente, el objetivo de estas inspecciones es la presencia de captura a bordo, y por tanto debe ser prioritario tener acceso a una copia del manifiesto y el plan de carga del buque antes de la inspección. Este documento mostrará los tamaños de las bodegas del buque y la cantidad de cada especie que hay en cada bodega. El inspector debe intentar verificar visualmente si la información provista es veraz; si es necesario, esta información debe ser declarada en el libro de registro y pasada a la siguiente escala declarada. También, de ser aplicable, la verificación de las condiciones mínimas relacionadas al posicionamiento seguro de un observador pesquero debe ser parte del procedimiento de autorización de zarpe.





ACUERDO DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

El Acuerdo de Medidas del Estado Rector del Puerto (AMERP) es el primer acuerdo internacional vinculante que busca específicamente controlar la pesca INDNR. El AMERP entró en efecto en 2016 después de alcanzar el umbral requerido de los 25 países. A día de hoy, 69 países han ratificado el acuerdo. El AMERP regula la adopción e implementación de medidas portuarias estatales “como forma de asegurar la conservación a largo plazo y uso sostenible de recursos marinos vivos”. Se centra en las responsabilidades de las partes en su capacidad del Estado del puerto y requiere que impongan medidas de control estándar a los buques de pabellón extranjero que soliciten entrada en puerto y uso del puerto para descargar, trasbordar, empacar o procesar el pescado así como otros servicios, incluyendo repostaje y reabastecimiento, mantenimiento y reacondicionamiento en dique seco si tienen captura a bordo que no ha sido descargada todavía.

El AMERP define un nivel mínimo de procedimientos e inspecciones que debe ser llevado a cabo para verificar que estos buques no han realizado pesca INDNR o actividades destinadas a apoyar la pesca INDR. Estas incluyen la recogida de información cuando los buques solicitan entrada en el puerto que se convierte en la base para la aprobación o denegación de entrada en puerto y causa posible de inspección. Además, el AMERP requiere cooperación e intercambio de información entre las partes estatales, la FAO, otras organizaciones internacionales y OROP para promover la implementación efectiva del acuerdo.

El objetivo general del AMERP es prevenir que el pescado obtenido mediante actividades pesqueras INDNR llegue a los mercados nacionales e internacionales, por tanto “reduciendo los incentivos para que los infractores no sigan operando”. El AMERP es una herramienta para luchar contra la pesca

INDNR de manera más segura y económica en comparación con las patrullas de vigilancia realizadas por embarcaciones, pero no pretende reemplazar los abordajes e inspecciones de patrullas en el mar, que siguen siendo necesarios. El AMERP requiere que las partes cooperen e intercambien información. La cooperación en el contexto de la implementación del AMERP implica el intercambio de información. En el caso de denegación de entrada a puerto, el Estado del puerto debe comunicar su decisión al Estado del pabellón del buque y a los Estados costeros relevantes, OROP y otras organizaciones internacionales. Cuando sea posible, el intercambio electrónico de información es preferible pero no requerido.

El Artículo 7 del AMERP requiere que los Estados partes designan y publicitan los puertos a los que los buques de pabellón extranjero pueden solicitar entrada. Cuando un buque extranjero pide entrada a puerto, el Estado del puerto designado requiere un mínimo nivel de información antes de autorizar la entrada del buque. Esa información debe ser requerida con suficiente antelación para permitir su evaluación por los inspectores. Después de recibir la información requerida, el Estado del puerto decide si autoriza o deniega la entrada del buque. La entrada a puerto debe ser denegada cuando hay suficientes pruebas de que el buque que solicita entrada ha incurrido en pesca INDNR o en actividades que apoyan la pesca INDNR, si está incluido en listas de buques INDNR adoptadas por una OROP relevante.

Sin embargo, el Estado del puerto puede todavía permitir la entrada con el único objetivo de inspeccionar el buque. Si el buque está ya en puerto, la autoridad del puerto debe denegar al buque el uso de sus instalaciones. El estado del puerto debe denegar el uso de su puerto también si el buque de pabellón extranjero no tiene una autorización válida y pertinente para pescar o realizar actividades relacionadas o tiene pescada a bordo que fue capturado incumpliendo los requisitos relevantes de un Estado costero en cuyas aguas se realizó la captura. La entrada a puerto debe ser también denegada si el Estado del pabellón no confirma en un periodo de tiempo razonable que la captura a bordo fue realizada siguiendo los requisitos de las OROPs relevantes.

Según el AMERP, los Estados portuarios deben asegurarse de que sus puertos designados tienen suficiente capacidad para llevar a cabo inspecciones. También indica las siguientes prioridades para inspecciones en puerto: (1) los buques a los que se les ha denegado acceso al puerto por el Acuerdo; (2) solicitudes de otras partes relevantes, Estados, o OROPs de que se inspeccionen buques específicos especialmente cuando estas solicitudes vienen acompañadas de pruebas de pesca INDNR o actividades en apoyo de pesca INDNR; (3) otros buques para los que se tienen claros indicios para sospechar que han incurrido en pesca INDNR o actividades relacionadas.

Se requiere que los inspectores examinen todas las áreas relevantes del buque, la captura a bordo, las redes y otras artes, el equipo y cualquier documento o registro a bordo que sea relevante para verificar el cumplimiento de las medidas de conservación y gestión. Debe tenerse en cuenta que la ratificación del AMERP no significa que no se puedan mantener buenos controles portuarios; los Estados deben incorporar las mejores prácticas de las medidas del Estado del puerto hasta que estén listos para ratificar.



EN EL MAR

El abordaje de buques pesqueros en el mar requiere recursos, logística y planificación para ser efectivo. Las inspecciones en el mar pueden ser llevadas a cabo por barcos de patrullaje pesquero y/o desde barcos de la armada o guardacostas, o incluso desde un barco particular que haya sido autorizado por un estado para esa función. El papel principal de un abordaje e inspección en el mar es verificar la legalidad de un buque pesquero mientras opera, ofreciendo una perspectiva de la realidad de las actividades del buque pesquero. Una inspección en el mar debe cubrir tres elementos clave:

- 1) Confirmar la identidad del buque – ¿es el buque quien dice ser?
- 2) Confirmar la licencia / autorización - ¿está licenciado / autorizado el buque para pescar en su ubicación actual con los artes que está usando para las especies que está capturando?
- 3) Confirmar cumplimiento de las normas – ¿está el buque operando de acuerdo con las condiciones indicadas en su licencia? Esto incluye el uso del equipo correcto, informar, y condiciones tales como la mitigación de mortalidad de aves, mitigación de captura accidental, etc.

Abordar cualquier buque en el mar es una operación peligrosa. Las condiciones del mar implican que el abordaje requiere planificación meticulosa, entrenamiento previo, y ejecución eficiente. Una vez a bordo debe considerarse que los buques pesqueros son lugares de trabajo industrial con maquinaria pesada y áreas peligrosas que puede que el inspector no conozca. Para mitigar el riesgo y mantener los niveles de control/seguridad, hay algunas reglas que deben seguirse. Antes de la inspección:

- 1) Preferiblemente, debe conseguirse permiso para abordar el buque del patrón de la embarcación (lo cual no es siempre posible, incluso cuando es legalmente requerido)
- 2) Comprender cualquier historial del buque que pueda afectar el abordaje.
- 3) Definir áreas de interés para la inspección
- 4) Confirmar el número de miembros de la tripulación y si hay armas a bordo

Durante la inspección:

- 1) Nunca vaya a ninguna parte del barco solo
- 2) Pida siempre permiso o avise a los otros cuando vaya a entrar en un área
- 3) Cuando entre a las bodegas o entre cubiertas asegúrese de que tiene personas conocidas a ambos lados de puertas que puedan cerrarse con pestillo
- 4) Lleve con usted a un miembro de la tripulación del buque pesquero durante la inspección (preferiblemente alguien que hable su idioma)
- 5) Mantenga comunicaciones por radio estándar (5-10 minutos) con el barco patrulla



INSPECCIONES DE BUQUES – QUÉ BUSCAR

ANTES DE LA INSPECCIÓN

Es imposible regular lo que uno no entiende. Por tanto, para poder llevar a cabo una inspección efectiva, los inspectores necesitan entender bien cómo opera un buque pesquero. Estas incluyen (pero no están limitadas a):

- 1) Cuándo y dónde puede pescar un buque
- 2) Qué especies de peces puede y no puede capturar o retener
- 3) Qué equipo puede usar y tener a bordo
- 4) Cómo se estructura, se instala, y se maniobra el equipo de pesca
- 5) Qué otras licencias u otras condiciones y medidas deben cumplirse a bordo
- 6) Cómo se maneja y almacena la captura a bordo
- 7) Cuáles son las funciones y responsabilidades de los distintos miembros de la tripulación incluyendo los observadores si van a bordo
- 8) Qué registros se mantiene y dónde se guardan a bordo del buque (tanto electrónicos como escritos)
- 9) Qué instrumentos a bordo se usan para operaciones pesqueras y qué información guardan
- 10) Si el buque o los que lo operan tienen un historial de incumplimiento de normas

Cuánta más información obtengan los inspectores antes del abordaje, más efectiva será la inspección. Mantener estándares de registros operativos y contabilidad es crítico, particularmente cuando se trata de encontrar evidencia y de la cadena de custodia de la evidencia, en caso de que se descubra una posible infracción.



DURANTE LA INSPECCIÓN

La siguiente sección provee un resumen de las estructuras de un buque de pesca industrial, el equipo y los registros que se consideran relevantes para la inspección del buque. No todos serán relevantes en todas las inspecciones, pero un inspector pesquero debe estar familiarizado y tener conocimiento operativo de cada tipo cuando planeé o dirija una acción.

1) EXTERIOR DEL BUQUE

Marcado y la identificación de los barcos pesqueros: El buque debe mostrar la bandera del estado de abanderamiento, su nombre claramente visible sobre la proa y la popa además de otras señales de identificación. Dependiendo de los requisitos de bandera y del Estado costero, esto debe incluir IRCS (indicativo internacional de llamada de radio), número de IMO, número de licencia/permiso, y/o número de MMSI (número de identificación del servicio móvil marítimo⁵). Debido a que los requisitos de marcado e identificación de buques pueden variar de una organización de control de pesca regional o nacional a otra, un inspector debe familiarizarse con los requisitos relevantes a su trabajo. Si están visibles, las marcaciones del buque deben ser comprobadas contra los detalles declarados por el buque (si los hay) y contra cualquier lista de autorizaciones que la autoridad pesquera pueda tener. Tenga en cuenta que es común que los buques con historiales de pesca ilegal cambien de nombre y tapen detalles de identificación. Debe tomarse el tiempo necesario para examinar si el buque acaba de recibir una mano de pintura con un nuevo nombre (a menudo el antiguo nombre puede verse debajo) y si se ha tapado cualquier número identificativo con pintura o gabarras/redes, etc.



Equipo: Cuando se acerque a un buque, puede haber varias antenas y esferas de comunicación. Esta es una buena indicación de la conectividad del buque. La presencia de esferas de internet (normalmente grandes esferas con una base plana) sugiere que el buque tiene la capacidad de enviar correos electrónicos y debe estar bien financiado ya que son caras de operar y mantener. Esto puede sugerir que el buque tiene sistemas SIA y SLB instalados que es interesante investigar si el buque no está comunicando su posición.

Actividad a bordo: Al acercarse al buque, los inspectores deben observar la actividad a bordo. Cómo reaccionan la tripulación y oficiales a una inspección puede indicar potenciales problemas a bordo. Esto es particularmente cierto para inspecciones en el

mar y actividades como un intento de deshacerse de aletas de tiburón o de especies no autorizadas, equipo ilegal u otros objetos antes del abordaje puede sugerir que ha habido actividad ilegal. Los buques que están acostumbrados a las inspecciones suelen tener todo el papeleo necesario para la inspección listo tan pronto como el inspector esté a bordo del buque, sin embargo, debe tomarse el tiempo necesario para inspeccionar/observar otros documentos para asegurarse de que son consistentes con la identidad del buque y sus autorizaciones.

2) PUENTE

Equipo: El sistema de visualización de las cartas electrónicas de navegación de un buque (en el caso de que el inspector conozca la tecnología) puede ofrecer información sobre la historia posicional del buque si las posiciones de SIA y SLB no están disponibles. El examen de la ruta del buque puede mostrar una historia de movimientos que podría indicar actividad pesquera en aguas no autorizadas etc. Las unidades de SIA y SLB pueden también estar presentes en el puente y debe determinarse si están operativas o no (el inspector debe ser consciente de si el buque está retransmitiendo posiciones antes de la inspección.).

El equipo de seguridad del buque tal como SART y EPIRBs suelen ir en las alas del puente; estos pueden tener fechas de expiración de sus últimas pruebas de funcionamiento impresos en el equipo. Si está dentro de la autoridad del inspector, estos deben ser comprobados en relación con el Certificado de Seguridad del Barco para asegurarse de que el equipo está actualizado y mantenido correctamente.

Nota: Si es posible, el inspector debe requerir que un miembro de la tripulación del barco opere cualquier equipo de navegación mientras está siendo inspeccionado, para evitar una situación donde el inspector pueda alterar o dañar cualquiera de los equipos del buque al usarlo incorrectamente,



⁵ Para más información sobre los requisitos de los buques pesqueros, vea 'El marcado y la identificación de los barcos pesqueros, available at <https://www.fao.org/publications/card/en/c/17783ES>

Registros: Los registros son un área clave de la inspección ya que estos contienen información importante de la operación del buque. Es posible que un buque pesquero haya mantenido varios libros de registro relevantes para la operación pesquera, inclusive un Libro de Bitácora, registros de pesca o incluso hojas de registro, y registros de transbordo. Estos registros deben ser estudiados con cuidado para ver si hay discrepancias y eventos no declarados que pueden indicar actividades no autorizadas. Por ejemplo, el registro de capturas puede no corresponder con las especies observadas a bordo. En las operaciones pesqueras en las que el corte de las aletas de tiburón es frecuente, los registros deben ser estudiados para ver cuántos cadáveres de tiburón hay registrados a bordo y contrastarlo con el número de aletas de tiburón encontradas.

Los registros la sala de maquinas también son importantes ya que estos pueden contener información como la actividad de maquinas, que puede ser contrastada con el registro del barco y el registro de pesca. Además, hay frecuentemente registros que documentan las temperaturas de las bodegas de carga. Las fluctuaciones en las temperaturas de las bodegas pueden ser indicativas de transbordos; cuando la bodega de carga se abre, el espacio se calienta, lo cual en condiciones normales no es deseable porque afecta a la calidad de la captura, y el aumento de la temperatura queda registrado en los sistemas a bordo. En ciertos pesqueros puede también haber un registro de DAP electrónicos que aporta información sobre la colocación, ubicación y recogida de DAP.

Los registros electrónicos (E-logs) se usan cada vez más en los buques pesqueros. Cuando esto es parte de las condiciones de la licencia pesquera, entonces la autoridad pesquera que expidió la licencia debe recibir información del E-log.

No todas las condiciones de licencia requieren que se mantenga un registro digital activo. Los inspectores deben familiarizarse con las propias condiciones nacionales de licencia e informe antes de llevar a cabo una inspección. Es una buena práctica general firmar y sellar los libros de registro y/o bitácora después de una inspección para que los próximos inspectores en abordar puedan ver cuando se inspeccionó el buque por última vez; una copia del parte de inspección puede darse al capitán del buque de estar interesado.



Documentos del Buque: Los documentos que se llevan a bordo de un buque pesquero pueden dar información sobre la identidad del buque, registro, características físicas, qué actividades está autorizado a realizar y dónde, y si se ha certificado que cumple las regulaciones de seguridad. Sin embargo, los documentos pueden ser alterados, duplicados, u obtenidos por medios ilícitos, convirtiéndose en falsificaciones, por lo tanto, es esencial que se verifique los documentos del buque sistemáticamente como parte del proceso de inspección. Los documentos falsos se usan para ocultar actividades ilegales o para evitar obligaciones y costos. Los certificados de registro falsos, licencias de pesca o certificados de captura son un elemento clave en muchos casos de pesca ilegal, ya que los operadores ilegales alteran los documentos existentes o crean documentos falsos.

Razones Comunes por las que los Buques Pesqueros usan Documentos Falsos

- 1) Para ocultar la verdadera identidad del buque
- 2) Para evitar cumplir las normas de seguridad
- 3) Para evitar o pagar menos tarifas
- 4) Para obtener acceso a recursos o servicios de manera ilegal

Para más información, vea el 'Manual de verificación de documentos para inspecciones pesqueras'⁶.



⁶ Disponible at <https://www.tm-tracking.org/post/document-verification-manual-vessel-identity>

3) CUBIERTA Y BODEGAS

Área de Cubierta: Los inspectores deben tomarse el tiempo necesario para llevar a cabo un examen a fondo del área de cubierta. Esta área del buque puede dar a los inspectores mucha información sobre los métodos operativos del barco así como indicar el potencial de actividades ilícitas. Los inspectores deben también buscar áreas adaptadas como zonas de refrigeración o almacenamiento adicionales. Estas áreas deben ser examinadas para asegurarse de que no hay actividades no autorizadas como el almacenamiento de captura adicional, o esconder equipo, hospedamiento de tripulación adicional, etc.

Equipo de Pesca: Mientras están en cubierta, un área clave a examinar son los artes de pesca del buque. Los inspectores deben familiarizarse con todos los tipos de artes de pesca (ver otros Manuales para Profesionales de MCV A: en esta serie) y con lo que el buque está autorizado a usar con sus licencias y autorizaciones. Cualquier restricción del equipo como el tamaño de la malla de las redes, líneas de alambre en palangre, o de cualquier equipo de conservación (como los aparatos de exclusión de tortugas etc.) debe ser examinado.

Durante una inspección en el mar, se deben tomar su tiempo para examinar el equipo que está guardado, ya que puede ser usado sin autorización. En particular, examinen la forma en que se ha guardado el equipo, cómo es de accesible, y hace cuánto que se usó el equipo. El crecimiento de algas, oxidación, heces de pájaros y suciedad general son buenos indicadores de que las artes no han estado activas durante algún tiempo, mientras que un arte relativamente limpio puede indicar que está siendo utilizada. Cuando la inteligencia indica actividad pesquera que no encaja con el equipo que puede verse, puede ser necesario buscar equipo escondido en otra parte del buque.



©Trygg Mat Tracking



©Francisco Blaha

Relativo a la captura: La mayoría de las condiciones de licencia especifican las especies que pueden capturarse, la captura accidental que puede quedarse a bordo y en algunos casos los volúmenes totales de captura permitidos. Es bien sabido que uno de los problemas de la pesca INDNR es la provisión de informes por debajo de la captura real o de reportes no exactos. Los transbordos o descargas en puerto en particular son una de las últimas oportunidades para los inspectores para medir el nivel de exactitud de los informes de un buque sobre su captura antes de que el pescado sea transportado lejos para ser procesado.

Las inspecciones deben incluir las bodegas de almacenamiento para comprobar qué especies hay y evaluar si los volúmenes encontrados son similares a los de los registros / las declaraciones de captura, etc. Si el buque tiene, por ejemplo, solo captura accidental a bordo, entonces ha habido un transbordo ilegal de las especies autorizadas. Cuando se descarga el pescado en el puerto, puede también inspeccionarse la composición de especies para asegurarse de que cumple con los requisitos.

Si el pescado es almacenado en cajas o otros contenedores, un número al azar de estas debe abrirse para asegurarse de que las especies capturadas son legales. En el puerto, se puede pesar las cajas para asegurarse de que cumplen con el estándar de peso, por ej. una caja de 20 kg de pescado debe pesar cerca de ese peso (es normal que haya pequeñas variaciones); dependiendo del mercado para el pescado, tanto la notificación insuficiente como exagerada pueden indicar que ha tenido lugar una actividad ilegal. Una muestra representativa de las cajas debe ser inspeccionadas, para poder asegurarse de que los requisitos legales de señalización se cumplen.

Etiquetado Incorrecto: El etiquetado incompleto o incorrecto deliberado puede esconder potenciales problemas. Estos incluyen la captura y descarga de especies no autorizadas, o el etiquetado deliberadamente incorrecto de pescado de alto valor como si fuera de bajo valor para reducir las tarifas de descarga o exportación. Las cajas mal etiquetadas también pueden indicar que hay un blanqueo de pesca; ha habido muchos casos en los que un buque obtiene una licencia, pero son dos o más los buques que capturan y empaquetan el pescado en su nombre. Los paquetes son trasbordados a otro buque, al buque con licencia o a un buque refrigerado, este descarga todos los paquetes como si fueran pescados legalmente.



Nota: Debe tenerse en cuenta que los compartimentos escondidos y las bodegas de pescado pueden ser usadas por los buques pesqueros para otras actividades criminales como ocultar contrabando; si este es el caso, la autoridad relevante debe ser inmediatamente contactada para que realicen su propia inspección.

Seguridad: Los inspectores deben observar la cultura de seguridad a bordo. Por regla general, los buques que llevan a cabo operaciones pesqueras legítimas tendrán unos estándares de seguridad altos, mientras que los buques en un estado de mantenimiento pero que no tienen una cultura de seguridad pueden ser considerados como que presentan mayor riesgo de otras infracciones.

4) OBSERVADORES PESQUEROS

La presencia de observadores a bordo de un buque da a los inspectores la oportunidad de recabar información de la actividad del buque a través de una fuente independiente. Los observadores se embarcan para obtener información de la captura y en algunos casos (dependiendo de la autoridad pesquera y del papel del observador) vigilar el cumplimiento del buque con las medidas de control de la autoridad pesquera. Además de recoger información especificada en su autorización, los observadores pasan largos periodos de tiempo en los buques y tendrán conocimiento de los eventos que pueden ayudar durante una inspección.

Los observadores se quedan a bordo de un buque después de que los inspectores se marchan. Por tanto, es de la mayor importancia que los inspectores no comprometan la posición y seguridad de un observador investigando los problemas mencionados por un observador de manera abierta mientras están a bordo o entrevistando al observador en presencia de otros miembros de la tripulación. La mitigación de este riesgo debe ser prioridad de cualquier inspector. Las entrevistas deben ser llevadas a cabo en privado y cualquier indicación de incumplimiento de normas indicado por el observador debe ser gestionado discretamente. Si aparece un problema que compromete la posición del observador a bordo del buque, se debe hacer un esfuerzo para apartar al observador del buque antes de tratar de resolver los problemas.



5) CONDICIONES LABORALES DE LA TRIPULACIÓN

La inspección de condiciones laborales de la tripulación queda fuera de las responsabilidades de un inspector pesquero. Sin embargo, las condiciones laborales de la tripulación son un problema importante en muchos buques pesqueros y los inspectores pesqueros deben ser conscientes de estos problemas. Cada vez más, los inspectores pesqueros y laborales trabajan juntos en muchos países para coordinar esfuerzos sobre este tema.

Las tripulaciones de cualquier buque pesquero trabajan normalmente en condiciones laborales muy difíciles. Los porcentajes de accidentes y muertes son más altos en la pesca que en cualquier otro sector productivo a nivel mundial. En los buques que operan en aguas lejanas, las tripulaciones pueden pasar en el mar meses o incluso más de un año antes de volver a puerto. Las condiciones de vida son normalmente malas y la comida y agua puede ser de baja calidad. En los peores casos, las tripulaciones pueden trabajar en condiciones que pueden ser consideradas como de servidumbre y/o de abuso físico, llegando incluso hasta la muerte.

Identificar si la tripulación está trabajando en condiciones inseguras, no sanitarias, abusivas, o incluso en términos de servidumbre puede ser muy difícil. Los inspectores pesqueros por sí solos no están entrenados para identificar estos problemas, o no tiene autorización para abordar estos asuntos en sus inspecciones y se recomienda que se les de entrenamiento apropiado o que colaboren con otras agencias. Una fuente importante de información es la tripulación misma y es importante desarrollar una buena relación con ellos.

Sin embargo, si entrevistan a la tripulación por cualquier razón, los inspectores tienen que ser conscientes de los problemas de seguridad y confidencialidad que pueden aparecer una vez la inspección ha terminado y la tripulación se queda a bordo del buque. Ellos pueden sufrir consecuencias negativas a manos de los oficiales del buque. Mientras están en puerto, una buena estrategia es invitar a la tripulación al muelle para las entrevistas ya que allí están bajo jurisdicción del Estado del puerto y no del Estado del pabellón del buque mientras están a bordo.

Las condiciones de la tripulación varían considerablemente según los requisitos del estado del Pabellón bajo el que trabajan y es importante entender que lo que pueden parecer condiciones de trabajo y vida malas de acuerdo con los estándares de un país pueden ser normales para otro. Sin embargo, toda tripulación debe trabajar en condiciones laborales razonables y cualquier indicación de lo contrario debe ser investigada por la agencia laboral nacional relevante.

INDICADORES DE RIESGO

Cuando se observa durante una inspección, uno o todos los problemas mencionados antes debe considerarse como un indicador de riesgo de problemas potenciales en otras áreas. Las operaciones de pesca ilegal se hacen para maximizar la ganancia y por esa razón el propietario de un buque puede intentar ganar o ahorrar dinero de otras maneras e incumpliendo otras normas, tales como no invertir en estándares de seguridad, falsificar documentos, o usar una tripulación mal pagada o en condiciones de servidumbre. Considerar todos estos problemas en su conjunto puede contribuir a la identificación de problemas clave e ilegalidades durante la inspección.



© Trygg Mat Tracking

La serie *Manuales introductorios para profesionales del MCS* ha sido desarrollada por Trygg Mat Tracking (TMT) en cooperación con la International MCS Network (IMCSN).

Su objetivo es servir como herramientas de capacitación, para presentar tipos comunes de embarcaciones, artes de pesca y operaciones industriales internacionales, en aras de contribuir al conocimiento del personal que trabaja en todas las agencias (de pesca, puertos, guardias costeras y marinas armadas, autoridades marítimas, etc.) y que tenga un papel operativo en el monitoreo, control y vigilancia (MCV) de la pesca, además de ser utilizado por otras partes interesadas.

Los manuales están disponibles para su descarga en:

www.tm-tracking.org/updates-and-resources y <https://imcsnet.org/documents/>

Para imprimir copias en alta resolución, favor de contactar a info@tm-tracking.org para solicitar el archivo correspondiente.

