



联合国  
粮食及  
农业组织

Food and Agriculture  
Organization of the  
United Nations

Organisation des Nations  
Unies pour l'alimentation  
et l'agriculture

Продовольственная и  
сельскохозяйственная организация  
Объединенных Наций

Organización de las  
Naciones Unidas para la  
Alimentación y la Agricultura

منظمة  
الغذية والزراعة  
للأمم المتحدة

S

# COMITÉ DE PESCA

**34.º período de sesiones**

**1-5 de febrero de 2021**

**TRANSBORDOS: RESUMEN DE LAS CONCLUSIONES DEL  
ESTUDIO EN PROFUNDIDAD**

## Resumen

El Comité de Pesca (COFI), en su 33.º período de sesiones, solicitó que se llevase a cabo un estudio a fondo de los transbordos con miras a la posible elaboración de directrices internacionales al respecto basadas en las mejores prácticas. En el presente documento se ofrece un resumen del enfoque adoptado en la realización del estudio, una lista de recomendaciones derivadas de las conclusiones del mismo, así como otras cuestiones de nueva o persistente preocupación. El informe completo se encuentra recogido en el documento COFI/2020/SBD.9.

## I. METODOLOGÍA Y ENFOQUE DEL ESTUDIO

1. El objetivo del estudio era reunir suficiente información para ofrecer una visión general de los diferentes tipos de operaciones de transbordo, sus factores motivadores, niveles de incidencia, importancia económica y repercusiones, así como el riesgo inherente de que pudieran contribuir a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR). Utilizando esta información, el estudio concluye con un análisis centrado en determinar los elementos de gestión que podrían servir de base para un debate sobre la posible elaboración de directrices internacionales para la gestión de operaciones de transbordo.
2. La metodología utilizada en el estudio se basó en cinco elementos fundamentales:
  - Una segunda encuesta mundial sobre transbordos, dirigida a los Estados Miembros de la FAO, organizaciones regionales de ordenación pesquera (OROP) y determinadas organizaciones no gubernamentales y partes interesadas del sector pertinentes, con miras a recopilar más información cuantitativa sobre la magnitud y modalidades de los transbordos, así como la recogida de elementos cualitativos actualizados.
  - Se realizó, asimismo, un amplio examen de la literatura reciente acerca de las prácticas de transbordo en la pesca a fin de recabar los conocimientos disponibles sobre actividades de transbordo en todos los lugares del mundo. Fundamentalmente, el examen abarcó tanto buques industriales de pesca a gran escala como embarcaciones de pesca en pequeña escala en una serie de pesquerías. Pese a que siguen existiendo lagunas, la base de conocimientos acerca de los factores económicos que motivan los transbordos y los puntos geográficos críticos donde se producen —así como los riesgos que llevan asociados—. aumenta constantemente, lo que refleja el interés de la comunidad internacional por gestionar la actividad de acuerdo con las normas convenidas sobre ordenación pesquera sostenible y responsable.
  - Se efectuaron visitas sobre el terreno a cinco países en tres continentes (Ecuador, Ghana, Perú, Tailandia y Uruguay) a fin de recabar datos sobre diferentes tipos de transbordo, sus contextos económicos y el modo en que se regulaban y controlaban las actividades de transbordo en puerto y en el mar.
  - Los encuentros bilaterales con 13 OROP proporcionaron información adicional sobre prácticas de transbordo que incrementan el riesgo de que el pescado capturado mediante pesca INDNR se blanquee en la cadena de suministro de productos marinos, y se analizó hasta qué punto las medidas de seguimiento, control y vigilancia podían mitigar este riesgo.
  - Por último, se llevaron a cabo dos estudios de caso sobre pesquerías de atún y calamar con el fin de observar más de cerca las operaciones pesqueras y de qué forma se integran en ellas los transbordos. Estos estudios de caso examinan también los fundamentos económicos, además de si los transbordos están regulados en el contexto de las pesquerías de atún y calamar y de qué modo.

## II. RECOMENDACIONES PRINCIPALES

3. El estudio encontró riesgos y problemas asociados con la forma en que actualmente se gestionan y controlan los transbordos. Estos representan colectivamente el riesgo residual restante de que los transbordos puedan facilitar y contribuir a la posible actividad de pesca INDNR y la introducción del pescado procedente de estas fuentes en la cadena de suministro de productos marinos, a pesar de los marcos de seguimiento, control y vigilancia actualmente en vigor. Lo que sigue a continuación es un esbozo de los principales elementos que se recomienda tener en cuenta en la posible elaboración de directrices mundiales sobre reglamentación, seguimiento y control de los transbordos. Estos elementos podrían actuar como medio para gestionar de manera activa el riesgo residual restante y ayudar a garantizar la legalidad y verificabilidad de los transbordos como actividad pesquera autorizada. Estos elementos principales son:

### Definiciones

4. Los transbordos solo deberían tener lugar en los casos en los que existan definiciones claras y convenidas de lo que se considera “transbordo” y “desembarque”. Las definiciones de estos términos figuran en las Directrices voluntarias para los sistemas de documentación de las capturas (Directrices para los SDC). Cabe señalar que esas definiciones se limitan al ámbito de las Directrices para los SDC y describen simples actos físicos y lugares. En el ámbito mucho más amplio de unas posibles directrices sobre transbordos, estas definiciones deberían ampliarse con objeto de describir no solo actos físicos, sino también procesos formalizados y documentados. Una propuesta de definición para ambos términos es la siguiente:

- Por “transbordo” se entiende la transferencia de capturas (esto es, pescado y productos pesqueros) de una embarcación pesquera a otra o a cualquier otra nave. Esta transferencia puede producirse de manera directa o indirecta, a través de otros barcos, vehículos, puntos, contenedores, instalaciones, establecimientos o locales utilizados para el transporte o el almacenamiento, o para facilitar la transferencia o el tránsito de dichas capturas antes del desembarque.
- En este contexto, el término “desembarque” se refiere a un proceso por el que se documenta o declara que una carga o cargamento de capturas se ha sometido al procedimiento estipulado para la entrada en un país o ha sido autorizado como importación por el servicio de aduanas u otra autoridad competente del Estado rector del puerto.

5. Cuando el tamaño de los contenedores sea mayor, las descargas directas de productos pesqueros a contenedores refrigerados deberían considerarse claramente o bien un desembarque o bien un transbordo, con arreglo a las dos definiciones propuestas.

6. Debería establecerse una definición normalizada de “palangreros de gran escala” para las OROP del atún, con el fin de garantizar la coherencia en la aplicación de las autorizaciones concedidas a los buques por el Estado del pabellón para realizar transbordos.

### Autorizaciones

7. No se debería autorizar a los buques a actuar como buque cedente y buque receptor en un mismo viaje.

8. Los buques cedentes y los buques receptores deberían incluirse y figurar en todas las listas de autorización de buques pertinentes de la OROP, así como en el Registro mundial de buques de pesca, transporte refrigerado y suministro, incluyendo el número de la Organización Marítima Internacional (OMI) correspondiente y otros detalles relativos al buque.

9. Las listas de todos los buques cedentes y receptores que estén autorizados a realizar transbordos por sus respectivos Estados del pabellón deberían estar públicamente disponibles, incluidas las listas de datos históricos y fechas de autorización.

10. Todos los buques cedentes y receptores autorizados a realizar transbordos en el mar en la zona de competencia de una OROP determinada deberían estar obligados a llevar el pabellón de una de las partes o partes no contratantes colaboradoras de esa OROP.

11. Todos los buques cedentes y receptores que lleven a cabo transbordos en alta mar y otras zonas que excedan la jurisdicción nacional del Estado del pabellón deberían ser autorizados por su Estado de pabellón a realizar transbordos y obtener autorizaciones para dichos transbordos de los Estados costeros pertinentes, cuando la actividad tenga lugar dentro de la zona económica exclusiva (ZEE) y otras zonas situadas dentro de la jurisdicción del Estado costero, antes de la realización del transbordo.

12. Todos los buques cedentes y receptores que reúnan las condiciones para recibir un número de la OMI deberían estar obligados a tener uno para que su Estado de pabellón les autorice a transbordar, independientemente de cuál sea el lugar de la actividad.

13. Deberían aplicarse medidas de control de los transbordos que incluyan criterios específicos sobre la forma en que los buques reciben las autorizaciones para transbordar, como:

- las circunstancias en las que el Estado de un pabellón autoriza a sus buques a realizar transbordos en el mar;

- las circunstancias en las que un Estado costero autoriza a los buques a transbordar en el mar dentro de su ZEE;
- las medidas de seguimiento, control y vigilancia que deben aplicarse para que tenga lugar el transbordo;
- los requisitos relativos a la recopilación de datos y presentación de informes;
- el modo de llevar a cabo el transbordo conforme al régimen de ordenación de la OROP o del Estado costero pertinente.

14. Los transbordos en el mar solo deberían tener lugar entre buques cedentes y receptores sobre los que sus respectivos Estados de pabellón hayan notificado a la correspondiente OROP que están autorizados a participar en el transbordo.

15. Los transbordos solo deberían autorizarse cuando las autoridades competentes de seguimiento, control y vigilancia tengan acceso a la información necesaria para realizar una exhaustiva evaluación de riesgos en la que basar la toma de decisiones relativa a una propuesta de transbordo.

16. Los transbordos solo deberían autorizarse cuando las autoridades competentes de seguimiento, control y vigilancia tengan la capacidad de realizar el seguimiento y control del transbordo, entre otras cosas, mediante la aplicación de evaluaciones de riesgos separadas para los transbordos en puerto y en el mar.

17. Las OROP deberían establecer procesos de examen del cumplimiento para evaluar las autorizaciones concedidas por los Estados del pabellón y la actividad de transbordo.

18. Deberían elaborarse y aplicarse procedimientos específicos de presentación de informes que den cuenta de los transbordos realizados en el mar que impliquen transferencias parciales de productos pesqueros, con el fin de garantizar que se dé debida razón de la fuente, cantidad y tipo de todo producto pesquero en el punto del primer desembarque.

### **Presentación de informes**

19. La información relativa a las actividades de transbordo (como notificaciones/autorizaciones, declaraciones, informes de los observadores e informes de desembarque) debería normalizarse, en la medida de lo posible, sobre la base de los párrafos 49 y 50 del Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (PAI-Pesca INDNR) y los anexos A, C y D del Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto), y exigirse su presentación a:

- las autoridades del Estado del pabellón de ambos buques;
- cualquier autoridad competente del Estado costero;
- la autoridad competente del Estado rector del puerto;
- la secretaría de la competente OROP;
- otras organizaciones pertinentes de ámbito nacional, regional e internacional, incluida la FAO.

20. Deberían establecerse requisitos para garantizar que la gestión, presentación de informes y documentación de los transbordos no se limite a especies de interés o especies reguladas, sino que abarque todas las especies transbordadas, incluidas las especies capturadas incidentalmente y cualquier especie no regulada.

### **Notificación previa y registro de las actividades**

21. Todos los buques cedentes y receptores que tengan intención de llevar a cabo operaciones de transbordo deberían notificar por adelantado a todas las autoridades competentes y a la secretaría de la OROP competente, dentro de un plazo oportuno y publicado, la actividad específica de transbordo de que se trate para cada transbordo que pretendan llevar a cabo, con objeto de garantizar que las autoridades dispongan de tiempo suficiente para adoptar decisiones informadas en relación con el

acuse de recibo de la notificación, verificar o confirmar que los buques pertinentes tengan autorizaciones para transbordar o establecer las condiciones para que sigan adelante con una determinada operación de transbordo y cumplan otras condiciones que las autoridades competentes puedan establecer para una operación de transbordo concreta o iniciar las medidas de respuesta oportunas en materia de seguimiento, control y vigilancia.

22. Cuando se reciba de un buque cedente una notificación anticipada de transbordo —y antes de admitirla o confirmar que la operación puede seguir adelante— las autoridades del Estado del pabellón deberían verificar que el buque cumple los requisitos en cuanto a información en tiempo real mediante los sistemas de localización de buques vía satélite (SLB) y al transporte de un observador a bordo y que ha venido informando regularmente de sus actividades pesqueras durante el viaje en curso, con inclusión de datos sobre capturas y esfuerzo, y que cumple otras condiciones que las autoridades competentes pudieran establecer para que la operación de transbordo de que se trate pueda seguir adelante.

23. Todos los buques cedentes y receptores que participen en los transbordos deberían estar obligados a registrar y conservar los registros o certificados de dichos transbordos.

#### **Presentación de informes posterior a la operación**

24. Todos los buques que participen en operaciones de transbordo deberían estar obligados a presentar informes, incluidas declaraciones, con posterioridad a dichas operaciones, y remitirlos a todas las autoridades competentes y a la secretaría de la OROP, preferiblemente de forma inmediata pero, en cualquier caso, en tiempo lo más próximo posible al tiempo real tras la operación.

25. Los informes de los observadores posteriores al transbordo deberían ser obligatorios y enviarse, como medio independiente de verificación, a todas las autoridades competentes y a la secretaría de la OROP para todas las operaciones de transbordo, independientemente del lugar donde estas se produzcan, en tiempo lo más próximo posible al tiempo real tras el término de las mismas.

26. Los desembarques y transbordos de capturas cuyo origen se encuentre en una zona de convenio o de regulación de una OROP deberían notificarse a esa OROP independientemente del lugar en que se desembarque o se vuelva a transbordar la captura.

#### **Informes de seguimiento**

27. Deberían establecerse procedimientos para verificar todos los datos de los transbordos comunicados por los buques, los Estados del pabellón y los observadores. Este proceso de auditoría puede ser llevado a cabo por el Estado del pabellón, un Estado costero de conformidad con sus leyes sobre transbordos producidos en zonas sujetas a su jurisdicción nacional y la secretaría de la OROP pertinente, según proceda.

28. Deberían establecerse procedimientos para informar, hacer un seguimiento y actuar en contra de las infracciones de los buques participantes en actividades de transbordo, incluida la persecución penal y la imposición de multas u otras sanciones. Cuando corresponda, los buques deberían asimismo incluirse en las listas de buques de pesca INDNR.

#### **Seguimiento**

29. Todos los buques cedentes y receptores autorizados a realizar transbordos deberían ser obligados a llevar a bordo un sistema SLB operativo.

30. Los datos puerto a puerto del SLB deberían proporcionarse a todas las autoridades competentes y a la secretaría de la OROP, y ser compartidos entre ellas, en tiempo casi real, en particular cuando el buque se encuentre presente dentro de la zona de convenio pertinente.

31. Deberían establecerse procedimientos para satisfacer los requisitos de información de los buques en caso de mal funcionamiento o fallo del sistema SLB.

32. Debería exigirse una verificación independiente de los transbordos (mediante observadores humanos o seguimiento electrónico, o una combinación de ambos) en todos los buques cedentes y receptores que participen en operaciones de transbordo, para todas las operaciones, con independencia de la ubicación.

33. La recopilación independiente de información y datos realizada por los observadores sobre las operaciones de transbordo debería autorizarse para su uso con fines científicos y de cumplimiento normativo.

34. En todos los puertos en los que los buques receptores desembarquen la captura transbordada debería haber medidas establecidas y aplicadas por el Estado rector del puerto conforme a los artículos 12, 13 y 17 del Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto. Los datos recopilados deberían cotejarse con toda la información disponible sobre los transbordos.

35. Deberían establecerse sistemas de documentación de capturas o programas de rastreabilidad y aplicarse de manera efectiva mediante el registro de la captura transbordada en la documentación pertinente.

#### **Intercambio de datos e información**

36. Deberían establecerse procedimientos formales para el intercambio de datos de transbordos (como listas de buques autorizados, notificaciones de transbordos, autorizaciones y declaraciones, captura notificada, informes de desembarque, informes de los observadores, informes de inspección, infracciones y sanciones) entre todas las autoridades competentes y las secretarías de las OROP.

37. Deberían establecerse procedimientos formales para el intercambio de datos de transbordos entre las OROP, especialmente entre las OROP con aguas en zonas de convenio solapadas, en los que ambas OROP autoricen a los mismos buques receptores a participar en los transbordos.

38. La información relativa a las actividades de transbordo (como número de operaciones, ubicaciones, cantidad y tipo de especies transbordadas, buques involucrados) debería hacerse pública con carácter anual para fines científicos y de cumplimiento normativo, teniendo debidamente en cuenta los requisitos apropiados de confidencialidad.

#### **Uso de las tecnologías existentes y de nuevas tecnologías**

39. Hay una serie de tecnologías existentes y tecnologías emergentes basadas en el uso de satélites, así como otras tecnologías, que pueden ayudar en el seguimiento, control y vigilancia de las actividades de transbordo. Estas tecnologías pueden abarcar, entre otras cosas, la autorización y notificación electrónicas en tiempo real, instrumentos de seguimiento electrónico remoto (REM) como la retransmisión en directo a través de circuitos cerrados de televisión (CCTV) y los sistemas de ojo electrónico, las balanzas fijadas a las eslingas y ganchos de grúa con capacidad WIFI o Bluetooth, el radar de apertura sintética, imágenes de satélite ópticas, etc. El valor de estas tecnologías aumenta en el contexto de sucesos que limitan los recursos humanos, como la reciente pandemia de la enfermedad por coronavirus (COVID-19) que afecta a la salud pública.

#### **Rastreabilidad**

40. El Diálogo mundial sobre rastreabilidad de los alimentos marinos ha introducido varios elementos informativos fundamentales relacionados con los transbordos en su norma de rastreabilidad, que podrían también orientar el debate sobre la elaboración de las directrices.<sup>1</sup>

### **III. CUESTIONES DE NUEVA O PERSISTENTE PREOCUPACIÓN**

41. Es un hecho ampliamente reconocido que las operaciones de transbordo se utilizan en todos los océanos del mundo para maximizar las oportunidades de pesca y reducir los costos operacionales, por lo que desempeñan una función en la rentabilidad de determinadas pesquerías. En este informe se ha demostrado además que esta práctica puede asociarse con el riesgo de que se blanqueen las capturas de la pesca INDNR en la cadena de suministro de productos marinos si no existe suficiente regulación, seguimiento y control. Es este riesgo, así como la posibilidad de que las actividades de transbordo estén relacionadas con otras actividades fraudulentas, lo que ha generado preocupación por la gestión actual de esta práctica en la comunidad internacional. En los últimos años se han producido notables avances en este sentido, por ejemplo, mediante una mayor aplicación de medidas por parte de los Estados en materia portuaria, de abanderamiento, costera y de mercado. El refuerzo de las medidas de

---

<sup>1</sup> <https://traceability-dialogue.org/>.

seguimiento, control y vigilancia en una serie de OROP ha mejorado las posibilidades de detectar buques implicados en la pesca INDNR y otras actividades pesqueras conexas. Además, se ha creado una serie de aplicaciones automáticas que incorporan múltiples fuentes de rastreo e información sobre buques y licencias que permiten alertar sobre un comportamiento sospechoso de los buques y emprender nuevas actuaciones en materia de seguimiento, control y vigilancia. Todos estos avances han contribuido asimismo a concienciar sobre las actividades ilegales en la pesca, especialmente en el mar, incluidos los transbordos en el mar. No obstante, el refuerzo de las medidas puede tener como resultado un nuevo comportamiento evasivo, especialmente dado que las operaciones pesqueras pueden funcionar en redes flexibles y manejables y explotar nuevas lagunas cuando otras puertas se cierran.

42. Por ejemplo, se ha observado un aumento de las transferencias de pescado y productos pesqueros directamente de los buques de captura a los **contenedores** en diversas regiones del mundo. A estas transferencias se las designa con diversos términos como “transbordos en tránsito” y se producen en tránsito, sin inspecciones pesqueras o presentación alguna de informes sobre el desembarque o transbordo de los volúmenes y especies transferidos. A veces hay falta de claridad sobre si estos movimientos de pescado se consideran un desembarque, un transbordo o algo intermedio. En la práctica, las transferencias a contenedores pueden utilizarse como medio para eludir las medidas del Estado rector del puerto, especialmente cuando el producto pesquero se considera “previamente desembarcado” en el puerto de destino al que se envían los contenedores. Parece ser que, con el creciente número de Partes en el Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto y con el refuerzo de las medidas del Estado rector del puerto en todo el mundo, esta práctica podría ser elegida por determinados actores de la industria como una forma de transferir productos pesqueros al mercado sin seguimiento ni control. Algunos Estados rectores de puertos responsables han rechazado contenedores cuando era evidente que este era el caso. Sin embargo, el gran número de contenedores que llegan a los puertos y los diferentes tipos de productos que contienen hacen que la realización de un control exhaustivo resulte una tarea ingente, dada la limitada capacidad de inspección en la mayoría de los países. Se recomienda que se examine la práctica de las transferencias a contenedores y se introduzcan procedimientos de seguimiento y control.

43. Los **puertos de propiedad y administración privadas** pueden constituir un obstáculo para un seguimiento, control y aplicación de la legislación eficaces. En algunos países, los inspectores de pesca ni siquiera tienen acceso a estos puertos. En tales casos, hay poca o ninguna supervisión del desembarque o transbordo en estos puertos de buques de pabellón nacional o extranjero o de la recepción por los mismos de servicios portuarios, ni información relativa al volumen y composición de la captura desembarcada o transbordada. Los operadores portuarios y operadores de buques pueden mostrar resistencia a cualquier cambio en los procedimientos, ya que esto puede significar importantes cambios en sus operaciones y, posiblemente, pérdidas económicas. Por consiguiente, la introducción de nueva legislación y procedimientos que permitan las inspecciones en los puertos deberá sustentarse en la voluntad política y en un concienzudo proceso de gestión del cambio. Es importante que todos los puertos, ya estén gestionados por entidades públicas o privadas, garanticen que todos los desembarques y transbordos de capturas sean objeto de un eficaz seguimiento y control con el fin de evitar la entrada de capturas de la pesca INDNR en la cadena de suministro de productos marinos.

44. Durante mucho tiempo, las **deficientes normas laborales y de seguridad y la vulneración de los derechos humanos** de las tripulaciones de los buques pesqueros que permanecen largos períodos de tiempo en el mar, en caladeros o cerca de caladeros, han sido objeto de atención pública. Esto ha cambiado como resultado de la acción de sensibilización llevada a cabo por las organizaciones no gubernamentales y los periodistas de investigación, que no solo han proporcionado información, sino también imágenes sobre las deficientes condiciones de trabajo a bordo. Es común encontrar a trabajadores migrantes en flotas que faenan en aguas distantes, especialmente en buques palangreros de atún que participan en operaciones de transbordo en el mar, y se ha demostrado que estos trabajadores están especialmente expuestos a trabajos forzados y trata de personas. Aunque estas prácticas siguen existiendo y los trabajadores de la pesca continúan sufriendo y muriendo en los buques pesqueros, algunos agentes del mercado influyentes han comenzado a debatir la inclusión de normas sociales en los criterios de sostenibilidad a fin de contribuir a mejorar las condiciones de trabajo mediante la presión de mercado. La comunidad internacional ha adoptado también medidas importantes que, no obstante, requieren un mayor fortalecimiento: el Convenio de la Organización

Internacional del Trabajo (OIT) sobre el trabajo en la pesca, 2007 (n.º 188), tiene como objetivo garantizar que los pescadores tengan condiciones de trabajo dignas a bordo de los buques pesqueros. El Acuerdo de Ciudad del Cabo de la OMI esboza las normas de seguridad de los buques pesqueros e incluye otras normas concebidas para proteger la seguridad de las tripulaciones y los observadores. El Acuerdo de Ciudad del Cabo no ha entrado en vigor aún (está previsto que lo haga con ocasión de su 10.º aniversario, en octubre de 2022). Una vez que lo haga, será la primera normativa obligatoria mundial de seguridad para buques pesqueros de 24 metros o más que operen en alta mar.

45. Asimismo, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD) considera que los transbordos facilitan **delitos relacionados con el sector pesquero**, lo que significa que estos delitos no tienen una conexión directa con las operaciones pesqueras, sino que tienen lugar en los buques pesqueros y podrían incluso utilizar la actividad pesquera como tapadera. Estos delitos pueden comprender, por ejemplo, el tráfico de personas, fauna y flora silvestres, drogas o armas. Tanto los buques de pesca a gran escala como los de pesca en pequeña escala pueden verse implicados en estas actividades delictivas, movidos, evidentemente, por la motivación de obtener el máximo de beneficios. Los encuentros mantenidos con los funcionarios encargados del seguimiento, control y vigilancia de la pesca durante las misiones sobre el terreno, así como en el contexto del Programa de la FAO de desarrollo de la capacidad en apoyo de la aplicación del Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto, han revelado que puede haber conocimiento de que estas actividades se están produciendo. Sin embargo, la falta de capacidad suficiente de las autoridades competentes hace que resulte imposible prevenir y contener sistemáticamente estas actividades. Unos mecanismos interinstitucionales eficaces y bien capacitados pueden constituir un poderoso instrumento contra los operadores ilegales en una serie de actividades delictivas, incluso en casos de limitación de recursos, así como para el desmantelamiento de las redes en las que estos se apoyan.