

30 de agosto de 2010



منظمة الأغذية
والزراعة
للأمم المتحدة

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
Agricultura
y la
Alimentación

**CONSULTA TÉCNICA PARA DETERMINAR LA ESTRUCTURA Y
LA ESTRATEGIA CON MIRAS A ELABORAR Y PONER EN
MARCHA EL CENSO MUNDIAL DE BUQUES PESQUEROS,
BUQUES DE TRANSPORTE REFRIGERADO Y BUQUES DE
SUMINISTRO**

Roma (Italia), 8 – 12 de noviembre de 2010

**DOCUMENTO TÉCNICO EXHAUSTIVO EN EL QUE SE INDICAN
DIVERSAS OPCIONES EN RELACIÓN CON LA ELABORACIÓN Y
LA PUESTA EN MARCHA DEL CENSO MUNDIAL DE BUQUES
PESQUEROS, BUQUES DE TRANSPORTE REFRIGERADO Y
BUQUES DE SUMINISTRO**

Para minimizar los efectos de los métodos de trabajo de la FAO en el medio ambiente y contribuir a la neutralidad respecto del clima, se ha publicado un número limitado de ejemplares de este documento. Se ruega a los delegados y observadores que lleven a las reuniones sus copias y que no soliciten otras. La mayor parte de los documentos de reunión de la FAO está disponible en Internet, en el sitio www.fao.org

W/K8959/s

Índice

Introducción	<u>3</u>	
Sección 1	Alcance	<u>6</u>
Sección 2	Identificador único de buques (UVI)	<u>9</u>
Sección 3	Instalación, gestión y financiación	<u>12</u>
Sección 4	Puesta en marcha	<u>15</u>
Sección 5	Acceso a la información y cuestiones relacionadas con la privacidad	<u>17</u>
Sección 6	Cuestiones legales	<u>20</u>
Sección 7	Necesidades de los países en desarrollo	<u>23</u>
 Anexos		
Anexo A	Alcance	<u>25</u>
Anexo B	Identificador único de buques (UVI)	<u>31</u>
Anexo B-1	Propuesta del IHS-F – Mantenimiento del plan de IUB	<u>37</u>
Anexo C	Instalación, gestión y financiación	<u>38</u>
Anexo C-1	Perspectiva general de la capacidad de la FAO de elaborar el CM como base de datos integrada en el marco de su infraestructura de TI	<u>42</u>
Anexo D	Puesta en marcha	<u>45</u>
Anexo E	Protocolos de acceso a la información y cuestiones relacionadas con la privacidad	<u>49</u>
Anexo F	Cuestiones legales y la conveniencia de acordar un instrumento vinculante en el futuro para el CM	<u>50</u>

Introducción

1. La Consulta técnica convocada en la sede de la FAO (Roma) del 8 al 12 de noviembre de 2010 tiene por objeto determinar las opciones que se recomiendan para la estructura y la estrategia con miras a elaborar y poner en marcha el Censo mundial de buques pesqueros, buques de transporte refrigerado y buques de suministro (CM).

2. La Consulta técnica y la documentación de base abordan los siguientes temas fundamentales:

- El ámbito de aplicación del CM;
- La elaboración de un plan idóneo para el identificador único de buques (IUB) para el CM;
- La ubicación, gestión y financiación del CM;
- La puesta en marcha del CM;
- Las cuestiones relativas al acceso a la información y la privacidad;
- Aspectos jurídicos, entre ellos si se prevé la necesidad futura de un instrumento vinculante relativo al CM;
- Las necesidades de los países en desarrollo.

3. Estas áreas temáticas están relacionadas entre sí pero se presentan por separado, ya que hay opciones que deben examinarse en cada caso. El resultado previsto de la Consulta técnica será un informe que contenga un conjunto de recomendaciones para presentarlas al Comité de Pesca (COFI) en su 29.º período de sesiones, que habrá de celebrarse del 31 de enero al 4 de febrero de 2011. Sobre la base de estas recomendaciones, se pedirá al COFI que examine el proceso de elaboración y puesta en marcha del CM, un marco estratégico para dicha elaboración y puesta en marcha y el reconocimiento de los recursos necesarios para su elaboración, puesta en marcha y funcionamiento normal.

Antecedentes

4. Durante los dos últimos decenios la responsabilidad del Estado del pabellón ha sido una de las preocupaciones de la comunidad pesquera internacional, y los requisitos mínimos y las obligaciones se establecen en varios instrumentos internacionales. No obstante, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) sigue siendo un problema grave, por lo que se está tratando de buscar nuevos instrumentos para abordarlo. En consecuencia, para el CM se ha adoptado un enfoque centrado en la utilización de información sobre los buques a escala mundial, con miras a obtener una mayor transparencia.

5. La falta general de información completa y verificable en el sector pesquero y, en particular, de información relativa a la identidad, la propiedad, la autorización y la actividad de los buques de pesca hace que resulte muy difícil toda actividad eficaz de seguimiento, control y vigilancia (SCV).

6. La cooperación entre los Estados y el intercambio de información es un principio fundamental en prácticamente todos los instrumentos internacionales y regionales de pesca, sean o no vinculantes. En el contexto de la lucha contra la pesca INDNR, estos ideales

son quizás los que están mejor articulados en el Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR¹ (PAI-INDNR). En general, en el PAI-INDNR se subraya el hecho de que la pesca INDNR es un fenómeno internacional, transfronterizo que no puede abordarse eficazmente mediante esfuerzos nacionales individuales.

7. En los principios operativos del PAI-INDNR se subraya la importancia de una eficaz coordinación y colaboración en los ámbitos nacional, regional e internacional, incluido el intercambio de información y la necesidad de cooperar para asegurar la aplicación de medidas de una manera integrada.

8. En concreto, en el PAI-INDNR se pide a todos los Estados que mantengan un registro de los buques pesqueros autorizados a enarbolar su pabellón² y, por fuerte inferencia, que lo compartan ampliamente en aras de la cooperación, la colaboración y la transparencia³.

9. En la elaboración de las directrices de 2002 para la aplicación del PAI-INDNR se reconoció que la falta de una base de datos o censo de buques pesqueros único y completo crea, sin duda, oportunidades para que los buques dedicados a la pesca INDNR eludan la detección⁴.

10. Posteriormente, en la Declaración Ministerial de Roma de 2005 sobre la pesca INDNR se instó a elaborar un censo mundial exhaustivo de buques pesqueros, buques de transporte refrigerado y buques de suministro. Como resultado, la FAO realizó un estudio de viabilidad que determinó que un censo mundial era técnicamente factible si se cumplían ciertas condiciones previas.

11. El Comité de Pesca en su 27.º período de sesiones, de 2007, examinó la labor preliminar realizada sobre el CM y apoyó la celebración de una consulta de expertos que tuvo lugar en 2008 (CE-CM). Véase el informe de la Consulta de expertos sobre la elaboración de un archivo mundial exhaustivo de buques pesqueros, buques de transporte refrigerado y buques de suministro, celebrada en Roma del 25 al 28 de febrero de 2008.

12. La CE-CM formuló las recomendaciones siguientes:

- existe una justificación sólida para el establecimiento de un CM;
- la elaboración del CM debería emprenderse con carácter de alta prioridad y ponerse en marcha tan pronto como fuera posible;
- debería mantenerse en el dominio público y ser transparente;
- es técnicamente factible, a reserva de que se aborden cuestiones fundamentales, como la cooperación de los Estados del pabellón, la adopción de un identificador único de buques y el suministro de recursos financieros.

13. La CE-CM examinó también cuáles deberían ser los objetivos del CM. Esta cuestión fue objeto de un debate de gran alcance, en que se identificaron importantes beneficios para un amplio espectro de usuarios. Estos objetivos han evolucionado según ha ido progresando el trabajo de elaboración y se propone que el CM sirva para:

¹ El PAI-INDNR se elaboró como instrumento voluntario, en el marco del Código de Conducta para la Pesca Responsable, atendiendo una petición formulada en el 23.º período de sesiones del Comité de Pesca (COFI). El PAI-INDNR fue aprobado por consenso en el 24.º período de sesiones del COFI, celebrado el 2 de marzo de 2001 y ratificado por el Consejo de la FAO en su 120.º período de sesiones, celebrado el 23 de junio de 2001.

² PAI-INDNR, art. 42.

³ PAI-INDNR, art. 9.

⁴ Aplicación del Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. *FAO Orientaciones Técnicas para la Pesca Responsable*. N.º 9. FAO, Roma. 2002. Sección 4.2.

- promover el intercambio de información imparcial permitiendo que los usuarios estén mejor informados sobre la naturaleza de la flota pesquera mundial y la legitimidad de las actividades realizadas por ésta;
- mejorar la transparencia y aumentar considerablemente la eficacia de las fuentes de información existentes sobre los buques y otros instrumentos de SCV, para desalentar las actividades ilegales;
- proporcionar una plataforma de información mundial completa en que se distinga el CM de otros archivos y registros;
- prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR y las actividades afines, facilitando el panorama mundial general en que se informe sobre las prioridades, la planificación y las decisiones respecto de los recursos. Representa una respuesta mundial a un problema mundial;
- constituir una base de datos internacional que abarque la parte de la flota mundial que estimen oportuno y necesario los Estados Miembros de la FAO para mitigar la pesca INDNR y otros riesgos;
- proporcionar acceso público a la información pertinente en la medida que consideren apropiado los Estados Miembros de la FAO;
- ser completamente neutral en la presentación de los datos, dejando a los usuarios que formulen los juicios o evaluaciones que consideren apropiados;
- abordar las preocupaciones relativas a la transparencia y la rastreabilidad de los buques, y facilitar en la medida de lo posible el acceso a la información relacionada con los buques, tales como los datos de las medidas del Estado rector del puerto y los datos relativos a la autorización de la pesca;
- asegurar la simplicidad en el diseño y la interfaz del usuario para que estimule la participación y aumente los niveles de observancia mediante el acceso a un cuadro informativo completo;
- ser ambicioso por lo que respecta al diseño y lo suficientemente flexible para incorporar los datos futuros según se vaya planteando la necesidad o la oportunidad.

14. El COFI en su 28.^º período de sesiones, celebrado en 2009, aprobó un programa de trabajo continuo para estudiar más a fondo el concepto de CM de forma que pudieran presentarse las conclusiones a una consulta técnica.

Sección 1 – Ámbito de aplicación

15. En la sección del ámbito de aplicación del CM se determinarán los parámetros del Censo y lo que deberá incluirse en él. La CE-CM (párrafo 33) propuso que el ámbito de aplicación fuera amplio, para que el Censo pudiera lograr su objetivo como instrumento completo y eficaz. La CE-CM recomendó también que los objetivos del CM fueran ambiciosos (párrafo 59) para asegurar su desarrollo futuro y poder atender las situaciones futuras.

16. Teniendo presente esta orientación, el ámbito de aplicación del CM se puede evaluar a través de cuatro parámetros importantes. Estos parámetros no son mutuamente excluyentes, sino que, en su conjunto, conforman más bien la estructura y el potencial del CM para lograr sus objetivos. Tales parámetros consisten en determinar:

- Qué *tipos o clases* de buques deberían incluirse
- Qué *zonas (alta mar y las zonas bajo jurisdicción nacional)* deberían incluirse
- Si deberían incluirse todos los buques pesqueros o si deberían establecerse criterios (tales como el tamaño del buque), para definir la admisibilidad
- Qué tipo de información debería incluirse

Tipos o clases de buques que deberían incluirse

17. En la Declaración de Roma de 2005 sobre la pesca INDNR, al solicitar la elaboración de un archivo mundial exhaustivo de buques pesqueros en el ámbito de la FAO, se incluyeron en modo específico los buques de transporte refrigerado y los buques de suministro. Mediante esta aplicación amplia se reconocía la importante función que tales embarcaciones desempeñan para facilitar la pesca INDNR.

18. La CE-CM sugirió que convendría recurrir a otros instrumentos ya existentes para las definiciones de los términos fundamentales de ‘pesca’, ‘buque’, y ‘actividades relacionadas con la pesca’ con el fin de determinar el alcance del Censo mundial.

19. Las definiciones formuladas en el instrumento jurídicamente vinculante recientemente aprobado sobre las medidas del Estado rector del puerto se consideran particularmente útiles en cuanto comprenden los buques de transporte refrigerado y los buques de suministro, señalando la necesidad de excluir los buques de pesca deportiva. (Véanse las definiciones en el **Anexo A**).

Propuesta

En el CM se adoptarán las definiciones de pesca, buque y actividades relacionadas con la pesca que aparecen en el Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto.

Zonas de actividad de los buques que deberían incluirse

20. La pesca INDNR es un fenómeno mundial que no respeta las fronteras nacionales. Es realizada por flotas tanto de altura como de bajura y sus efectos son tales que no sólo resultan amenazadas las poblaciones de peces, sino que ponen en peligro la propia viabilidad de muchas comunidades costeras de países tanto desarrollados como en desarrollo.

21. Al no diferenciar entre buques que faenan dentro de las jurisdicciones nacionales y los que operan en alta mar, el Censo mundial ofrece un único punto de referencia para el buque y la información relacionada con el buque, que ayudarán en gran medida a una

amplia variedad de usuarios. Por el contrario, si aplica la selectividad continuará habiendo importantes lagunas en el cuadro informativo y no se logrará la plena transparencia.

Propuesta

El CM debería aplicarse a todos los buques que se ajusten a los criterios fijados, independientemente de su zona de actividad.

Buques que deberían incluirse: por tamaño/potencia

22. La pesca INDNR es un fenómeno mundial que se lleva a cabo en todas las zonas. Constituye una grave amenaza para la seguridad alimentaria y la viabilidad de muchas comunidades costeras. En principio, por tanto, en el CM se debería tratar de incluir a todos los buques que pueden contribuir al problema.

23. La CE-CM (párr. 59) recomendó un archivo amplio que incluyera **todos** los buques y señaló que sería necesario adoptar un enfoque de aplicación gradual cuidadosamente planificado para asegurar que se introdujeran en primera lugar los buques prioritarios.

24. Considerando que la inclusión de **todos** los buques puede ser un objetivo demasiado ambicioso en la elaboración inicial del CM, la FAO encargó un estudio para examinar otras alternativas basadas en el riesgo que permitieran lograr una cobertura óptima. En ese estudio se clasificaron los buques en cuatro grupos y se propuso que los tres primeros grupos se incluyeran en el CM a través de un programa de aplicación planificado. Se incluirían de este modo cerca de 725 000 buques.

25. En el Cuadro 1 se indica el número estimado de buques de pesca⁵ de cada categoría. En el **Anexo A** se presentan las estimaciones desglosadas por eslora y tonelaje. La puesta en marcha debería realizarse necesariamente gradualmente y este aspecto se aborda en la Sección 4 del presente informe

Categoría	Cuadro 1 Descripción	Número de buques
Categoría 1	≥ 100 TB o ≥ 24 m	185 600
Categoría 2	≥ 50 GT pero <100 GT o ≥ 18 m pero < 24 m	164 800
Categoría 3	≥ 10 GT pero <50 GT o ≥ 12 m pero < 18 m	375 200
Categoría 4	< 10 GT y < 12 m	3 274 400
Total		4 000 000

26. Otra forma de determinar qué buques se han de incluir podría ser la de considerar una combinación de tamaño y factores de potencia. En el Cuadro 3 del **Anexo A** se presenta este desglose de la flota mundial.

Propuesta

El CM debería incluir todos los buques de ≥ 10 GT o ≥ 12 m de eslora total, independientemente de las consideraciones de potencia.

O bien, podría utilizarse una combinación de tamaño y factores de potencia para determinar la inclusión.

⁵ Según la definición formulada en el Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto. es decir, incluidos los buques de transporte refrigerado y los buques de suministro.

Información que debe incluirse

27. Es imposible especificar en esta fase todos los datos que se requieren para cada módulo de información propuesto en el CM. Sin embargo, teniendo en cuenta las obligaciones y recomendaciones formuladas en los instrumentos de pesca vigentes, es posible determinar una amplia gama de campos de datos probables y útiles para su rápida introducción.

28. El núcleo central del CM estará constituido por un conjunto de características de los buques que describen y definen el buque, su propiedad y su funcionamiento. A cada buque se le asignará un identificador único del buque (IUB), que proporciona un medio de identificación sólido y permanente. El IUB facilita también la vinculación de toda otra información relacionada con el buque al archivo central del buque.

29. En el Cuadro 4 del **Anexo A** se proporciona una lista de campos de datos propuestos y se clasifican en datos que deberían proporcionarse como parte de la solicitud de un IUB, los datos que deberían proporcionarse en el plazo de dos años desde el establecimiento del CM y los datos que deberían proporcionarse en el plazo de cinco años desde el establecimiento del CM. Se plantearán nuevos requisitos de datos según vayan introduciéndose nuevos módulos de información.

30. Se prevé que el Estado asumirá la responsabilidad general del suministro de los datos y debería establecer las disposiciones pertinentes en su legislación nacional para facilitar su recopilación. Ello se puede coordinar principalmente a través de un registro nacional de buques de pesca de conformidad con lo dispuesto en el PAI-INDNR. Muchos de los datos iniciales se proporcionarán en el marco del proceso de solicitud del IUB.

31. El componente central del CM debería estar constituido por un censo en el que se indican las características de los buques y los propietarios, mientras que el marco de elaboración modular permitiría vincular al buque toda otra información afín. Este enfoque aseguraría un cuadro informativo completo a través del cual podrán lograrse los objetivos más amplios de la lucha contra la pesca INDNR y la mejora de la transparencia del sector.

32. La elaboración modular es un modelo de base de datos probado para facilitar la información relativa al buque con una serie de bases de datos existentes que funcionan satisfactoriamente⁶. La clave del éxito y la integridad de esta elaboración modular es la introducción de un sistema completo para facilitar la identificación exacta del buque y los vínculos de datos.

33. Si bien este enfoque modular evolucionaría durante varios años, un primer candidato obvio para la elaboración es un módulo que respalde las necesidades de información expresadas en el Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto. Los Estados Partes en el Acuerdo tienen la obligación de cooperar e intercambiar información y cooperar para establecer un mecanismo de intercambio de información, coordinado preferiblemente por la FAO⁷. Los datos relativos a las visitas al puerto y la inspección de los buques podrían reunirse en un formato normalizado (anexos A y C del Acuerdo), vinculado al censo de buques pertinente en el ámbito del CM y mostrado a través de éste en la medida que se considere apropiada.

⁶ Cabe señalar como ejemplos la base de datos EQUASIS de buques mercantes y la base de datos GISIS administrada por la OMI.

⁷ (Párrafo 1 del artículo 6 y artículo 16).

34. El tipo de elaboración modular previsto puede verse en la Figura 1 del **Anexo A**. En particular, los tipos de módulos de información adicionales que podrían introducirse durante el programa de puesta en marcha planificado son:

- Medidas del Estado rector del puerto;
- Las autorizaciones de pesca;
- Los buques de interés;
- Otros datos de SCV:
 - Embarques e inspecciones
 - Historial de infracciones
 - Detenciones

Propuesta

Como cuestión de principio, el CM debería incorporar una amplia variedad de información relativa a los buques a través de un programa de puesta en marcha planificado. Los campos de información básicos propuestos se indican en el Cuadro 4 del Anexo A (norma mínima) y deberán elaborarse otros campos según se vayan introduciendo nuevos módulos.

Sección 2: Elaboración de un sistema de identificador único de buques (IUB) para el CM

35. La CE-CM confirmó que un CM eficaz debe estar respaldado por un sistema de numeración basado en el *identificador único del buque* (IUB) de forma que cada buque pueda ser identificado mediante un número único que el buque deberá mantener para siempre, independientemente de los cambios del pabellón, de la propiedad o del estado de los buques⁸.

36. Todo el trabajo realizado por el equipo del proyecto posteriormente a la CE-CM, el estudio independiente sobre el IUB encargado por el equipo del proyecto⁹ así como un estudio completo e independiente sobre la actuación del Estado del pabellón¹⁰ respaldan la idea de que es indispensable establecer un régimen de IUB creíble y duradero para el seguimiento eficaz de los buques y el funcionamiento eficaz del CM.

37. Si bien muchos archivos y registros nacionales y regionales de buques incorporan alguna forma de número de buque para fines de gestión nacional y regional, su eficacia se limita a la jurisdicción en la que se han establecido. Una vez que el buque sale fuera de esa jurisdicción, la utilidad del número de registro disminuye y el buque es libre de

⁸ Esta necesidad de un IUB fue originalmente una conclusión del estudio de viabilidad relativo al Censo mundial, que se presentó al COFI en su 27.º período de sesiones celebrado en 2007 y constituyó la base de la decisión del COFI de recomendar que se prosiguieran los trabajos.

⁹ MRAG Asia Pacific Pty Ltd (Shelley Clarke), Investigation of Unique Vessel Identifier (UVI) and Phasing Options (Informe de la investigación sobre un identificador único de buques y las opciones para su aplicación gradual), 26 de marzo de 2010 Signatura del documento: **TC-GR/2010/Inf.5**.

¹⁰ von Kistowski K, Flothmann S, Album G, Dolan E, Fabra A, Lee E, Marrero M, Meere F, Sack K. (2010), Port State Performance: Putting Illegal, Unreported and Unregulated Fishing on the Radar (Actuación del Estado rector del puerto: poner la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el radar), p. 42, preparado para The Pew Charitable Trusts y publicado en línea el 25 de mayo de 2010, disponible en: http://www.pewtrusts.org/uploadedFiles/wwwpewtrustsorg/Reports/Protecting_ocean_life/Port%20State%20Performance%20report.pdf?n=6316

cambiar su personalidad jurídica y física de maneras que pueden hacer fácilmente que sea irreconocible y difícil de rastrear. Muchos planes nacionales y regionales se enfrentan también con considerables problemas de duplicación que hacen que sea difícil diferenciar los buques con nombres parecidos.

38. No obstante, estos sistemas de numeración nacionales y regionales son importantes en el contexto nacional o regional en el que se utilizan, por lo que un número de IUB mundial debería considerarse como complementario a ellos en lugar de sustituirlos.

39. Para que un sistema de IUB sea eficaz y funcional para los fines del CM debe tener las características que se indican a continuación. Deberá:

- ser único y permanente;
- proporcionar la integridad básica en la recopilación y el mantenimiento de los datos;
- hacer posible incluir toda la gama de buques de pesca previstos por el CM;
- ser práctico y eficaz en cuanto a las necesidades de datos y la probabilidad de poder satisfacer estos requisitos;
- ser viable en términos de estructura y costos de gestión.

40. Teniendo en cuenta estas características, en el estudio independiente relativo al IUB mencionado anteriormente se examinaron una serie de posibles planes de IUB tanto en el ámbito del sector marítimo como fuera de él. El estudio ha llegado a la conclusión de que el sistema numérico de la OMI administrado por IHS-Fairplay (IHS-F) es el más adecuado en función de la eficiencia (es decir, no es necesario elaborar un sistema nuevo y potencialmente duplicativo), la compatibilidad (con el sistema de flotas mercantes, que comprende ya muchos buques de pesca) y las consideraciones técnicas (es decir, los requisitos de datos aseguran la integridad del sistema y pueden ser satisfechos por la mayoría de los registros nacionales, con pequeñas modificaciones)¹¹.

41. El sistema numérico utilizado por la OMI cumple con todos los criterios exigidos, se ha demostrado muy eficaz en el sector marítimo para los buques mercantes, está ya en uso para más de 23 500 buques de pesca y es el IUB preferido para respaldar otras iniciativas internacionales como el AIS¹² y el LRIT¹³.

42. El servicio IHS-F expide gratuitamente los identificadores numéricos de buques de la OMI a los astilleros, armadores/operadores, las administraciones, las sociedades de clasificación, mediante la presentación de un *Formulario de solicitud de número* de la OMI cumplimentado, que puede obtenerse en el sitio www.imonumbers.ihsfairplay.com.

¹¹ MRAG, op cit., p.80.

¹² El **Sistema de Identificación Automática (AIS)** es un sistema de seguimiento costero de corto alcance utilizado en los buques y por los Servicios de tráfico de buques (STB) para identificación y localización de los buques mediante el intercambio de datos por vía electrónica con otros buques cercanos y con las estaciones del STB.

¹³ El **sistema de identificación y seguimiento de buques a larga distancia (LRIT)** se estableció como sistema internacional el 19 de mayo de 2006 por la OMI mediante la resolución MSC.202 (81). Esta resolución enmienda el capítulo V del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), la norma 19-1 y vincula a todos los gobiernos que hayan contratado con la OMI. El reglamento del LRIT se aplica a determinados tipos de buques dedicados a viajes internacionales y los buques deben notificar **automáticamente** su posición a su administración del pabellón por lo menos 4 veces al día. En virtud del reglamento, otros gobiernos contratantes podrán solicitar información sobre los buques en los que tienen un interés legítimo.

43. El IHS-F informa de que el sistema numérico de la OMI está actualmente a disposición de los interesados para incluir a todos los buques pesqueros (de arqueo igual o superior a) ≥ 100 GT. Es posible también ampliar el sistema numérico a buques (de arqueo inferior a) < 100 GT, de forma que se pueda disponer de una solución de fuente única del IUB para todos los buques en el CM¹⁴.

44. Después de un detenido examen de las alternativas de IUB existentes, el estudio independiente del IUB propuso cuatro opciones antes de ratificar firmemente la opción 1: el sistema de numeración de buques del IHS-F (OMI), como el preferido. La opción 1 es la siguiente:

- Opción 1: números del IHS-F (OMI) para todos los buques pesqueros incluidos en el CM, independientemente de su tamaño. En esta opción se da por supuesto que el IHS-F está dispuesto y es capaz de ampliar el actual sistema de la OMI para incluir esta gama de buques.

45. Las otras tres opciones consideradas son:

- Opción 2: números del IHS-F (OMI) para todos los buques pesqueros de ≥ 100 toneladas brutas, así como la elaboración de un sistema de IUB aparte para buques más pequeños basado en bloques de códigos asignados, es decir, bloques de números expedidos a los intermediarios, tales como las administraciones del pabellón, para su asignación. Si bien esta opción se basaría en bloques de números emitidos de forma centralizada, los Estados del pabellón se encargarían de la expedición y la gestión del sistema numérico para sus propios buques;
- Opción 3: números del IHS-F (OMI) para buques pesqueros de ≥ 100 GT así como la elaboración de un sistema de IUB aparte administrado por el Estado basado en números del registro nacional normalizado en un formato común para los buques pesqueros de < 100 GT. En este modelo descentralizado se corre el riesgo de una falta de coherencia e integridad mundiales;
- Opción 4: Un sistema de IUB completamente nuevo para todos los buques de pesca en el CM, independientemente de su arqueo, basado en la norma ISO 10087 (o un formato similar acordado a nivel mundial). La gestión de tal sistema funcionaría de forma centralizada para asegurar la integridad, pero la administración mundial sería costosa.

46. Si bien la opción preferida tiene muchas ventajas y pocas desventajas, cada una de las otras opciones presenta importantes desafíos en términos de elaboración, aplicación y gestión, y trataría también de ofrecer la integridad de la base de datos general que se obtiene con el sistema numérico probado del IHS-F (OMI). Para un análisis de las cuatro opciones véase el **Anexo B**.

47. En general, las opciones 1 y 4 parecen ofrecer las soluciones más completas y sin fisuras, con mayor probabilidad de integridad del sistema general. Es probable que la Opción 1 sea considerablemente menos costosa y ofrezca un mayor grado de integridad permanente, ya que utiliza la infraestructura y los sistemas existentes.

¹⁴ En un reciente estudio independiente se ha propuesto un alcance general que incorpore a todos los buques pesqueros de > 10 GT o 12 m de eslora (que se cree comprenderá alrededor de los 700 000 buques). Este alcance se podría aplicar en un proceso en tres fases como se indica en la sección relativa a la puesta en marcha.

- Opción 1 - Si se eligiera el IHS-F como el proveedor de IUB preferido para los buques de pesca utilizando el sistema de numeración de la OMI, se asumiría la responsabilidad de la elaboración, administración y mantenimiento de la base de datos de buques pesqueros y, consecuentemente, de la expedición del número de la OMI. El IHS-F impondría un canon anual al CM para cubrir los gastos de prestación de este servicio, pero proporcionaría gratuitamente al CM los datos elaborados de los buques:
 - El servicio de IHS-F se propone como un proceso de adición de valor que proporciona al CM acceso al sistema de IUB principal con la garantía permanente de la calidad y la integridad de la base de datos utilizando sistemas y redes establecidos;
 - El costo de este servicio en los primeros dos años se estima en 520 000 USD para cubrir los gastos de ejecución de la Fase 1 (véase la Sección 4)¹⁵. Esta tasa disminuiría luego a medida que los trabajos pasaran del establecimiento al mantenimiento en relación con los buques de la Fase 1, pero entonces deberán aplicarse los costos asociados con las fases subsiguientes. A los efectos de proyectar los costos en la Sección 3, la tasa del IHS-F se obtiene utilizando el costo inicial ajustado anualmente para tener en cuenta la inflación a una tasa del 6 %. De este modo, a través de las tres fases, se podrá incluir a todos los buques en el CM;
 - El IHS-F descargará en el CM, a intervalos regulares, la base de datos del IUB de valor añadido, sin costo adicional;
 - En el **Anexo B-1** se proporciona un resumen de la propuesta del IHS-F.
- Opción 4 - Teniendo en cuenta la importancia de los procesos de verificación de los datos para mantener la integridad de la base de datos, en la Unidad de administración del CM debería establecerse una estructura conforme al modelo utilizado por el IHS-F y en lugares estratégicos a nivel mundial. Sería una labor costosa que requeriría una plantilla de 12 funcionarios por lo menos. Deberían establecerse también relaciones contractuales con organizaciones como las autoridades de control del Estado rector del puerto para que recopilen y notifiquen los datos relativos al desplazamiento y la inspección de los buques pesqueros, especialmente respecto de los buques de transporte refrigerado y los buques de suministro.

48. Las opciones 2 y 3 proporcionan a los Estados la oportunidad de elaborar, aplicar y administrar una parte sustancial del sistema de IUB del CM pero presentan el problema de que muchos Estados no estarán en condiciones de completar este trabajo sin una considerable asistencia para su elaboración. Cabe señalar también que, según la experiencia de otros que ya utilizan este modelo, a menudo el mantenimiento permanente del proceso y de los datos fracasa (véanse el **Anexo B** y el estudio independiente relativo al IUB). Deberán tenerse en cuenta también costos análogos a los indicados respecto de la Opción 4 en relación con la verificación de los datos.

¹⁵ Ello representa un costo previo por buque inferior a 6 USD.

Propuesta

En el ámbito del CM se estipulará un contrato con IHS-F para que expida números de la OMI como el IUB preferido en relación con el CM para todos los buques pesqueros de ≥ 100 GT o ≥ 24 m de eslora total (Fase 1). Se procederá a la ampliación sucesiva del sistema para incluir buques de < 100 GT o < 24 m (fases 2 y 3) basándose en la experiencia adquirida con la Fase 1 y con arreglo a criterios acordados que habrán de negociarse con IHS-F.

Sección 3 - Instalación, establecimiento, administración y financiación del CM

49. En esta sección se examinan tres factores fundamentales para el establecimiento del CM:

- ¿Dónde y cómo debería instalarse (ubicarse) el CM?
- ¿Dónde y cómo debería elaborarse y administrarse la base datos del CM?
- ¿Qué recursos se necesitan para establecer y mantener un CM eficaz?

50. Es posible realizar diversas permutaciones dentro de estas consideraciones, y se solicitan recomendaciones sobre cómo estructurar y administrar el CM.

51. La **primera consideración** es dónde debería instalarse (ubicarse) el CM. Hay dos posibilidades:

- En el ámbito de la FAO; o
- En el ámbito de una organización externa.

52. Si se decide que el CM debería establecerse en el ámbito de la FAO, será importante reconocer que no se dispone de capacidad o recursos financieros efectivos para cumplir dicho compromiso. Se necesitarán nuevos recursos en igual medida que si se adoptara la decisión de ubicarlo fuera de la FAO.

53. La **segunda consideración** es dónde y cómo debería elaborarse y administrarse la base de datos del CM. No es esencial que la base de datos se elabore y se mantenga en el ámbito de la Unidad de administración del CM. La base de datos podría instalarse en la FAO como parte de su infraestructura electrónica incorporando su serie ampliada de bases de datos, o puede ser oportuno subcontratar la prestación de servicios especializados de bases de datos. En cualquier caso, se debería aprovechar al máximo la infraestructura y la experiencia existentes y reducir los costos.

54. En el **Anexo C-1** se presenta una evaluación de la capacidad de la FAO para elaborar y acoger la base de datos del CM.

55. Al considerar las posibilidades de subcontratación de servicios especializados de bases de datos, se examinaron dos bases de datos marítimos ya establecidas, EQUASIS y GISIS (administradas por la OMI). En el **Anexo C** se incluye un comentario sobre las ventajas y la idoneidad de ambas.

56. Se realizó también un ensayo piloto limitado en colaboración con la OMI (GISIS), utilizando datos sobre buques suministrados por la Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste (CPANE). En el **Anexo C** se incluyen también detalles de las enseñanzas aprendidas.

57. Teniendo presente el diseño de la futura base de datos, el equipo del proyecto relativo al CM encargó una serie de *documentos preliminares de requisitos del usuario* que reflejan tanto el elevado nivel como los requisitos detallados de una base de datos del CM. Estos documentos figuran en la lista de documentos preparados para la Consulta técnica.

58. En el **Anexo C** se describen tres posibles modelos de gestión del CM. En ellos se describe un modelo operativo en el que:

- la Unidad de administración del CM está ubicada en la FAO y la base de datos del CM se elabora y se mantiene también en la FAO;
- la Unidad de administración del CM está ubicada en la FAO, pero la base de datos del CM se subcontrata a un proveedor especializado en servicios de bases de datos mediante un acuerdo contractual de prestación de servicios;
- la Unidad de administración del CM está ubicada en una organización distinta de la FAO. En este caso, la base de datos podría estar ubicada también en la Unidad de administración o subcontratarse también a un proveedor especializado en la prestación de servicios de bases de datos.

59. Considerando que se han de realizar una serie de tareas de elaboración, gestión y mantenimiento para asegurar la eficacia constante del CM, se propone que se establezca una unidad de administración para cumplir estos requisitos. Esta unidad tendría la responsabilidad diaria de la elaboración y el funcionamiento del CM incluida la creación de capacidad y los protocolos de intercambio de datos, así como la elaboración de su orientación estratégica. En el **Anexo C** se describen los deberes específicos.

60. Al evaluar las necesidades de personal de la Unidad de administración, en el modelo EQUASIS se proporcionó una explicación de los deberes y las funciones que deben desempeñarse para lograr una integridad sostenible en los servicios prestados. La Unidad podría estar constituida por una plantilla mínima integrada por un director, de dos a cuatro oficiales de calidad de los datos y personal de oficina. Se necesitan además dos funcionarios de capacitación y perfeccionamiento que se ocupen de las actividades de creación de capacidad durante todo el proceso de puesta en marcha. Este planteamiento refleja la fuerte orientación del COFI de que es necesario atender las necesidades de los Estados en desarrollo.

61. Además, deberían proporcionarse servicios del sistema de información a través de una unidad técnica independiente integrada por un gerente, un elaborador de sistemas, personal consultor apropiado en función de las necesidades de elaboración y un auxiliar de oficina¹⁶. La expresión *unidad técnica* se utiliza para cuantificar la naturaleza y el alcance de los recursos humanos necesarios para administrar y hacer funcionar la base de datos del CM, independientemente de dónde esté ubicada. Dicha unidad se encargaría de la elaboración técnica y el mantenimiento de la base de datos mediante la elaboración del

¹⁶ Esta evaluación se basa también en la experiencia de EQUASIS en la gestión y el funcionamiento de bases de datos análogas.

CM y la aplicación de normas técnicas adecuadas que aseguren la prestación continua de servicios de información de calidad.

62. Si las funciones de la Unidad técnica se subcontratan a un organismo externo habrá que añadir probablemente un suplemento a los costos estimados.

63. Los costos de elaboración y gestión de la base de datos del CM constituyen el componente más cuantioso del presupuesto necesario.

- Los costos iniciales de elaboración de una nueva base de datos integrada para la que no se dispone de una infraestructura previa, sea dentro o fuera de la FAO, utilizando el modelo de EQUASIS como guía ascenderán probablemente a unos 4-5 millones de USD.
- Los costos iniciales de elaboración (modificación) si se utiliza una base de datos ya establecida como FIGIS, EQUASIS o GISIS ascenderán probablemente a 1-2 millones de USD distribuidos en los dos primeros años.
- El mantenimiento anual y los costos de elaboración de la base de datos del CM será de unos 500 000 USD a partir del tercer año y ajustado para tener en cuenta la inflación a partir de entonces hasta el final de la fase de elaboración.

64. En el cuadro que figura a continuación se presenta un resumen de las necesidades presupuestarias estimadas del CM durante los años de elaboración y más adelante. Se ha de señalar que se ha adoptado un enfoque prudente en la asignación de recursos para la tarea de elaboración del CM, por lo que podrían requerirse recursos adicionales con el paso del tiempo.

Posición / Tarea	Unidades técnica y de administración combinadas para la elaboración y el funcionamiento del Censo mundial								
	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9
Unidad del Censo Mundial (unidades técnica y de administración combinadas)	1 572 000	1 666 320	1 917 413	2 032 458	2 154 405	2 444 256	2 590 912	2 746 366	2 203 480
Costos de funcionamiento de la elaboración	250 000	265 000	269 664	285 844	302 994	321 174	340 445	360 871	191 261
Diseño y elaboración del sistema	1 000 000	1 000 000	500 000	530 000	561 800	595 508	631 238	669 113	400 000
Tasa de gestión del IUB por IHS-F	520 000	520 000	551 200	584 272	619 328	656 488	695 877	737 630	350 000
Total	3 342 000	3 451 320	3 238 277	3 432 574	3 638 528	4 017 426	4 258 472	4 513 980	3 144 741
Equivalentes a tiempo completo (ETC)	10	10	11	11	11	12	12	12	9
Nota:									
1. Los costos de personal representan una cifra "todo incluido" que comprende sueldos, prestaciones y funcionamiento									
2. Los costos iniciales del diseño del sistema y de elaboración se distribuyen a lo largo de dos años con un presupuesto adicional para proseguir la elaboración y para el mantenimiento según se vayan añadiendo y modificando módulos.									
3. Cifras ajustadas anualmente en un 6 % para tener en cuenta la inflación									

Decisión:

Se solicita orientación para la ubicación y los mecanismos de gestión adecuados, así como fondos de apoyo para establecer y mantener un CM sostenible, es decir:

- ¿El CM debería estar ubicado en el ámbito de la FAO o deberían emprenderse acuerdos de gestión externa adecuados?
- ¿La base de datos del CM debería elaborarse y administrarse en el ámbito de la FAO o debería recurrirse a un proveedor externo especializado en bases de datos?
- ¿Qué mecanismos de financiación se establecerán para asegurar una financiación sostenible constante para el CM?

Sección 4 - Puesta en marcha del CM

65. El establecimiento y puesta en marcha del CM debe planificarse y administrarse cuidadosamente y de forma que los Estados Miembros tengan la máxima oportunidad de participar en el proceso y crear o modificar sus propios registros nacionales de buques paralelamente al programa de puesta en marcha.

66. Lo que es más importante todavía, los Estados Miembros deben ser capaces de elaborar el conjunto de datos en el marco de su censo nacional de buques, de forma que pueda solicitarse y asignarse el IUB¹⁷.

67. Se calcula que el número de buques de pesca de la flota pesquera mundial totaliza alrededor de 4 millones, aunque como se ha indicado en la Sección 1 (Ámbito de aplicación) el plan de puesta en marcha propuesto comprende aproximadamente 725 000 de ellos.

68. El número de buques de pesca clasificados con arreglo a las categorías de tonelaje y eslora previstas en la base de datos del Departamento de Pesca (FI) de la FAO¹⁸, al igual que el número de buques clasificados también por las categorías de tonelaje y eslora en el Registro de flotas de la U E, ascendía a un número estimado de 4 millones de buques de pesca en todo el mundo, conforme a las cifras desglosadas que figuran en el Cuadro 2 (véase el **Anexo A**).

69. Estas categorías que se ilustran en el cuadro 2 pueden utilizarse para formar la base de un plan de puesta en marcha del CM.

- Dicho plan comprendería numerosas fases y abarcaría un período de ocho años, lo que requerirá un importante compromiso político y operativo constante de los Estados. Los componentes necesarios del plan de puesta en marcha comprenderían los aspectos siguientes:
 - Establecer la Unidad de administración del CM con la responsabilidad de la elaboración, administración, funcionamiento y mantenimiento del CM;
 - Establecer un programa de apoyo para ayudar a los Estados a elaborar sus registros nacionales de buques pesqueros y obtener el IUB para sus buques. Esta actividad abarcaría toda la duración del programa de puesta en marcha y se centraría en los países en desarrollo. A modo de ejemplo, podría elaborarse un programa informático específicamente diseñado y suministrarse junto con apoyo técnico para que los países puedan crear su propia capacidad y competencias para administrar sistemas y procesos mejorados según se va avanzando;
 - Establecer la Unidad técnica del CM y, o bien crear un nuevo sistema de base de datos del CM o modificar un sistema ya existente a fin de aprovecharlo para establecer el CM. Si las funciones de la unidad deben ser contratadas a terceros, deberán concluirse negociaciones y contratos;
 - Ejecutar la Fase 1 del plan de puesta en marcha del CM (es decir, introducir todos los buques de ≥ 100 GT y ≥ 24 m). En esta fase se

¹⁷ Este proceso podría ser facilitado por los órganos regionales de pesca, en su caso, teniendo en cuenta las disposiciones del PAI-INDNR con respecto a los registros nacionales de los buques de pesca.

¹⁸ Sistema mundial de información sobre la pesca de la FAO.

centra la atención en establecer la información básica relativa a los buques como componente central del CM, de forma que la información secundaria relacionada con los buques se pueda añadir en una fecha posterior. (**Nota:** Todos los Estados deberían introducir todas las modificaciones necesarias en sus leyes y los procesos nacionales para asegurar que los propietarios de las embarcaciones pertinentes que tienen derecho a enarbolar su pabellón suministren la información necesaria para obtener un IUB del CM. Los Estados se encargarían también de coordinar el proceso de solicitud, después de haber verificado la exactitud de la información presentada);

- Ejecutar la Fase 2 del plan de puesta en marcha del CM (es decir, introducir todos los buques de < 100 GT y < 24 m, pero de ≥ 50 GT y ≥ 18 m). Esta fase también se centra en establecer la información básica para los buques de esta categoría de buques, componente central del CM. (Véase la nota anterior);
- Ejecutar la Fase 3 del plan de puesta en marcha del CM (es decir, introducir todos los buques de < 50 GT y < 18 m, pero ≥ 10 GT y ≥ 12 m). También en esta fase se centra la atención en establecer la información básica para los buques de esta categoría de buques, componente central del CM. (Véase la nota anterior);
- La superposición de la puesta en marcha de estas tres fases constituiría la introducción de los módulos de información que comprenden la información secundaria relacionada con los buques como se ha descrito anteriormente en el documento.

70. En el Anexo D figura la información detallada en la que se basa cada fase de puesta en marcha propuesta.

Propuesta

El CM se pondrá en marcha según el plan establecido en el Anexo D.

Sección 5 – Protocolos de acceso a la información y cuestiones relacionadas con la privacidad

71. El acceso a la información en el marco del CM se puede estructurar de manera que satisfaga las necesidades de los Estados Miembros de la FAO. La interfaz del CM podría incluir una función para limitar el acceso a determinados tipos de información por categorías de usuarios, con arreglo a las orientaciones y normas establecidas por los Estados.

72. Si se parte de la decisión de que el CM será una base de datos en línea a la que pueda acceder el público, la cuestión fundamental que debe abordarse en esta sección es si debería limitarse o no el acceso a determinados tipos de datos a un público menos amplio y, en tal caso ¿cuál sería este público?

73. Las categorías de datos pertinentes podrían ser las siguientes:

- Características del buque
- Características relativas a la propiedad y la gestión
- Características de la autorización de pesca
- Características de la certificación
- Carácter de la clasificación
- Detalles de inspección
- Detalles históricos
- Fotografías de la embarcación

74. Podrían incluirse además enlaces a informaciones externas, como:

- Listas de buques autorizados y no autorizados
- Otros datos de SCV

75. Si un buque tiene asignado ya un número de la OMI, o figura en una base de datos como EQUASIS, en tal caso la mayor parte de esta información (exceptuadas las categorías pesqueras específicas) son ya de dominio público. Asimismo, si un buque figura en la lista de buques autorizados de alguna organización regional de ordenación pesquera (OROP) es probable que este tipo de datos sea ya de dominio público.

76. En los cuadros 3 y 4 del **Anexo A** figuran los campos de información básicos, incluida la categoría relativa a las *características del buque*, cuya recopilación se ha propuesto a través del proceso del IUB. Esta información es necesaria para poder mantener los procesos de verificación en curso a fin de asegurar la identificación correcta de un determinado buque en cualquier momento. Estos campos representan los datos mínimos establecidos por IHS-Fairplay para este fin y para la expedición de un IUB.

77. Se podrían adoptar asimismo disposiciones para incluir otros tipos de datos útiles dentro de la categoría de *características del buque* que servirían de apoyo en los procesos de gestión y de SCV utilizados en todo el sector de la pesca. Esta información podría comprender detalles sobre el sistema de localización de buques (SLB), tipos de artes utilizados, instalaciones de fábricas de elaboración y capacidad de refrigeración.

78. Se recoge también información sobre gestión a través del proceso del IUB y una vez que se ha expedido el número de la OMI esa información será de dominio público a través de la base de datos en línea de IHS-F *SeaWeb*. La información también se cargaría en la base de datos del CM. Los datos de gestión específicos que actualmente se recogen como parte de este proceso incluyen los nombres de los propietarios y los operadores, así como las direcciones comerciales.

79. Debería considerarse la posibilidad de ampliar el conjunto de datos de gestión para incluir el nombre del patrón y del capitán de pesca del buque.

80. En la Figura 1 del **Anexo B** se ilustran los módulos de información auxiliar que habrán de añadirse con el paso del tiempo al CM y que se examinan en diversas fases del presente documento.

81. Según se ha señalado en el párrafo 6 de la Introducción de este documento, la cooperación entre Estados y el intercambio libre de información son principios fundamentales adoptados prácticamente en todos los instrumentos mundiales y regionales de pesca, sean o no vinculantes. En el contexto de la lucha contra la pesca INDNR, tal vez está mejor articulado en el PAI-INDNR (véase el **Anexo E**).

82. A veces los Estados se ven obstaculizados en su capacidad de compartir información a causa de las normas de privacidad. Tales limitaciones son un obstáculo directo a la transparencia y a menudo impiden la investigación legítima de las infracciones en el sector de la pesca. Para más información véase el **Anexo E**.

83. A veces se indica también que dando a conocer informaciones específicas sobre los buques se podrían revelar perfiles sensibles sobre capacidades y aptitudes, pero tales argumentos son igualmente difíciles de entender porque la mayoría de los competidores de la industria pesquera conocen perfectamente las aptitudes de los demás y no necesitan bases de datos como el CM para obtener este tipo de información.

84. En el caso de la información de tipo personal, como el nombre y la dirección del propietario y del operador, o el nombre del capitán del buque, sí deben tenerse en mayor consideración las leyes relativas a la privacidad:

- en general, la información de tipo personal sólo puede procesarse o utilizarse en la manera y para los fines especificados y permitidos en el punto de recopilación¹⁹;
- la finalidad de la recopilación debe ser siempre legítima y generalmente se requiere el consenso de la persona interesada;
- en general las excepciones a la norma del consenso se plantean cuando el uso es coherente con la finalidad para la cual se ha recogido la información, o con algún otro tipo de finalidad implícita como el cumplimiento de una obligación jurídica, o cuando el procesamiento es necesario para llevar adelante los intereses legítimos del organismo que realiza la recopilación²⁰.

85. En el contexto de este marco general, los Estados tienen una obligación y, en muchos casos, una obligación jurídica con arreglo al derecho internacional, en el sentido

¹⁹ Directiva 95/46/EC, Artículo 7; Ley sobre la Intimidad de Nueva Zelanda, Sección 6; Ley sobre la Intimidad de Canadá, Sección 7.

²⁰ Directiva 95/46/EC, Artículo 7.

de encontrar una solución práctica para resolver los problemas relacionados con la privacidad.

86. El desafío de erradicar la pesca INDNR, de establecer una ordenación pesquera sostenible a escala mundial, y de alcanzar una colaboración y un intercambio de información significativo en pro de estos objetivos, requiere un planteamiento positivo y pragmático.

87. La mayoría de las normas de privacidad se limitarán simplemente a exigir que los censos de los buques de pesca (tanto nacionales como mundiales) figuren como una de las finalidades legítimas de la recopilación, aunque también podría sostenerse que se trata de una finalidad implícita. Podría constituir también una obligación jurídica con arreglo a la legislación pesquera internacional.

88. La legitimidad de la finalidad es evidente, dado el alcance del problema de la pesca INDNR así como el carácter de los compromisos y las obligaciones internacionales vigentes.

89. Para encontrar una solución hace falta la voluntad política de crear un clima mundial de transparencia en todo el sector de la pesca llenando el vacío de información que existe actualmente. Proporcionando acceso libre a la información contenida en el CM, los Estados pueden demostrar un compromiso de transparencia como medio para erradicar la pesca INDNR.

Propuesta

Como principio general, y con el fin de lograr sus objetivos fundamentales en cuanto medio eficaz para luchar contra la pesca INDNR y mejorar la transparencia por lo que respecta a la identidad y el funcionamiento de los buques pesqueros, la información contenida en el CM debería ser lo más abierta y libre posible. En caso de tener que imponerse restricciones, la interfaz del CM podría incluir una función que limite el acceso a determinada información por categorías de usuarios, de conformidad con las orientaciones y normas establecidas por los Estados Miembros.

Sección 6 – Cuestiones legales y conveniencia de acordar un instrumento vinculante en el futuro en relación con el Archivo mundial

90. La CE-CM examinó varias cuestiones de orden jurídico importantes para el establecimiento del CM. Cada una de estas cuestiones es importante para la presente Consulta técnica, y en el **Anexo F** se presenta un breve resumen de las mismas²¹:

- Distinción entre *censo* y *registro*;
- Mandato de la FAO para establecer un CM;
- Valor del régimen jurídico vigente para un archivo de buques pesqueros, esto es, el Archivo de autorizaciones de buques que faenan en alta mar (HSVVAR);
- Cuestiones de confidencialidad;
- Neutralidad y descargo de responsabilidad.

91. Hay otra cuestión jurídica que la presente Consulta técnica debería examinar, es decir, si el CM debería basarse en un instrumento jurídico (distinto de la Constitución de la FAO) y, en tal caso, de qué tipo.

¿El CM debería basarse en un instrumento jurídico y, en tal caso, de qué tipo?

92. Al proporcionar orientación sobre estas cuestiones se presentó a la CE-CM un resumen de posibles opciones, que se vuelven a presentar a continuación para someterlas a examen²².

93. En primer lugar, deberán examinarse las ventajas de los instrumentos jurídicos vigentes por lo que respecta a su idoneidad para incorporar los requisitos del CM:

- **CONVEMAR** (1982) no establece prioridades, ni un proceso sistemático para el intercambio de datos entre los Estados y una organización internacional cualquiera. Es una convención marco en la que se abordan principios jurídicos generales²³. No sería un instrumento idóneo en el marco del cual poder otorgar una autoridad específica para el funcionamiento del CM;
- Tampoco el **Acuerdo de las Naciones Unidas sobre las poblaciones de peces** sería adecuado para este propósito. Si bien este Acuerdo proporciona una orientación específica sobre el tipo de datos relativos a los buques que debería recopilarse y compartirse, desde un punto de vista jurídico es

²¹ Puede obtenerse información útil y más completa sobre estas cuestiones en varias publicaciones que se señalan a continuación. G Lugten, Capítulo 4 de *Navigating Pacific Fisheries. The FAO Global Record of Fishing Vessels: Issues for Pacific Island States & the Forum Fisheries Agency* (Navegando por las pesquerías del Pacífico); el Censo mundial de buques pesqueros de la FAO: cuestiones que se plantean a los Estados Insulares del Pacífico y el Organismo del Foro de Pescas, 2009, Oceans Publications, ANCORS, University of Wollongong, disponible en http://www.ancors.uow.edu.au/images/publications/Navigating%20Pacific%20Fisherries%20Ebook/Chapter_4_Navigating_Pacific_Fisheries.pdf. Véase también G Lugten, *Current Legal Developments Food and Agriculture Organization* (Novedades jurídicas actuales en la Organización para la Agricultura y la Alimentación), The International Journal of Marine and Coastal Law 23 (2008) 761-767.

²² Ibíd, Apéndice H, pág. 37.

²³ El artículo 119, sobre los recursos vivos de alta mar, se asemeja más a lo tratado en el Censo mundial propuesto cuando establece que “se aportarán o intercambiarán (...) datos pertinentes para la conservación de las poblaciones de peces, por conducto de las organizaciones internacionales competentes”.

limitado, porque se aplica únicamente al tema de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios;

- El **Acuerdo de aplicación** es, quizás, el más pertinente de los actuales instrumentos jurídicos con fuerza obligatoria. No obstante, como se subraya en el **Apéndice F**, aunque presenta algunos aspectos favorables, presenta numerosas deficiencias como posible instrumento básico para el CM, que deberían examinarse. Más concretamente:
 - El problema de la pesca INDNR es mucho más que un problema de alta mar. Si el CM debe abordar de forma exhaustiva todas las formas de pesca INDNR, su aplicación debe ser amplia;
 - El Acuerdo de aplicación exime de las disposiciones a los buques pesqueros de eslora inferior a 24 m. Ello refleja la disposición igualmente problemática del artículo 94 de la Convención de 1982, en que se estipula que los buques de “pequeño tamaño” están excluidos de los reglamentos internacionales generalmente aceptados, tales como el proceso de registro. Dado que la pesca INDNR se ha convertido en un problema mundial importante y está aumentando considerablemente la movilidad de las embarcaciones pesqueras más pequeñas, estas disposiciones impedirían al CM alcanzar los objetivos deseados y, en particular su objetivo fundamental como instrumento para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR;
 - Si bien en el artículo VI se establecen los datos de los buques pesqueros que deben ponerse a disposición de la FAO con carácter obligatorio o discrecional, la calidad del perfil de los datos es problemática en cuanto al tratamiento de la pesca INDNR, y porque el cumplimiento de los requisitos por los Estados Partes no es uniforme;
 - Si bien el artículo VII del Acuerdo de aplicación se ocupa de la cooperación con los países en desarrollo, presta sin embargo sólo una atención superficial a este tema importante. Seguirá siendo imposible para muchos Estados en desarrollo la aplicación plena y eficaz de los instrumentos internacionales, si no se presta una cuidadosa atención al apoyo constante al desarrollo;
 - Por último, a la base de datos de HSVAR, a través de la cual se comparten los datos sobre los buques pesqueros en el marco del Acuerdo de aplicación, pueden acceder solamente los Estados Partes, por lo que no es posible atender los objetivos del CM.
- El artículo 42 del **Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada** (PAI-INDNR) establece un perfil completo de los buques y la propiedad de los buques y, en cuanto tal, podría ser un instrumento idóneo para el CM. No obstante, deberían realizarse algunas modificaciones para incorporar todos los datos específicos necesarios para obtener un IUB del CM y, tratándose de un instrumento sin fuerza obligatoria, no se exige el cumplimiento;
- El **Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR** (todavía no en vigor) es también un instrumento en el que se podría incorporar una autoridad específica para el CM. Sus disposiciones son vinculantes para los Estados Partes y exige ya que los buques suministren una amplia gama de datos al

entrar en un puerto extranjero. Ofrece la ventaja de que puede aplicarse a todos los buques, pero debería enmendarse para exigir a todos los buques (del tamaño previsto en el CM) la obtención de un IUB del CM.

94. En términos generales, el PAI-INDNR es quizás el más adecuado y probablemente el de mayor éxito entre los instrumentos existentes. Si bien no es vinculante, se ha aplicado en medida considerable y sus disposiciones generales prestan ya un apoyo directo al concepto del CM. Deberían introducirse algunas modificaciones para establecer un marco específico para el CM, por lo que se podría trabajar ulteriormente a tal propósito en el ámbito de la FAO.

95. Las alternativas a la utilización de un instrumento existente son elaborar un instrumento nuevo y específico para el CM, o confiar simplemente en el cumplimiento voluntario.

96. Un instrumento jurídico específico tendría la ventaja de ofrecer un marco claro para el suministro de datos y el ámbito de aplicación del CM, pero su carácter obligatorio podría determinar una aceptación lenta.

97. Por el contrario, si se confiara en una participación puramente voluntaria, el mercado, a través de sus diversos mecanismos de importación y exportación y otros controles regionales, podría ejercer una presión suficiente para incentivar la participación. No obstante, es probable que tales incentivos sean aplicables solamente a los buques de mayor tamaño y tal vez no podría alcanzarse el objetivo más amplio de hacer frente a toda la pesca INDNR.

98. Si se considerara que un instrumento vinculante es apropiado, se podría comenzar la elaboración del CM como un código voluntario (con directrices por elaborar) con el objetivo de introducir el instrumento vinculante después de un período de tiempo convenido.

99. Por lo que respecta a la medida en que un instrumento vinculante debería definir el CM, la finalidad principal debería ser establecer la obligatoriedad del IUB. Sucesivamente se podría abordar la cuestión de definir los tipos de información afín sobre los buques que habría de presentarse para el CM.

100. Asimismo, si se considerara conveniente enmendar un instrumento existente, como el PAI-INDNR, para incluir el marco del CM, se podría siempre comenzar a elaborar inmediatamente el CM como código voluntario, y transformarlo con el tiempo para incorporarlo en el instrumento existente.

Propuesta

El CM debería ponerse en marcha como una iniciativa puramente voluntaria, aunque los Estados Miembros se comprometan, a través del COFI, a proporcionar un apoyo político y operativo apropiado a nivel nacional, regional y mundial para asegurar su éxito.

Debería realizarse un trabajo adicional para establecer un instrumento jurídicamente vinculante en que se prevea la aplicación de un IUB a los buques pertinentes, junto con especificaciones respecto de los requisitos de datos actuales y futuros del CM.

Sección 7 – Necesidades y oportunidades de los países en desarrollo

101. En el 28.º período de sesiones del COFI se pidió que en el establecimiento y la puesta en marcha del CM se reconocieran las necesidades de los países en desarrollo.

102. La CE-CM había reconocido y abordado anteriormente el hecho de que los Estados en desarrollo tendrían necesidades especiales para poder dar su contribución al CM y beneficiarse del mismo. Debería proporcionarse apoyo financiero y conocimientos especializados para la creación de capacidad conforme a modalidades análogas al fondo fiduciario previsto en el artículo 21 del Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto. Debería proporcionarse asistencia financiera y técnica adicional a los Estados en desarrollo por parte de otros organismos especializados de las Naciones Unidas como el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y por órganos como el Banco Mundial.

103. El equipo del proyecto relativo al CM ha determinado una amplia variedad de oportunidades para la creación de capacidad en el contexto de sus relaciones con los Estados en desarrollo, en particular:

- elaboración de sistemas nacionales integrados de censos de buques;
- asistencia en el sector de la tecnología;
- asistencia para elaborar marcos jurídicos integrados de SCV;
- capacitación en el uso eficaz del CM y de otros instrumentos de SCV, como conjunto de instrumentos integrados para combatir la pesca INDNR y fomentar la enseñanza en las comunidades locales.

104. Para coordinar y alcanzar estos objetivos se propone que se proporcionen recursos a la Unidad de administración del CM para contratar a dos funcionarios de capacitación y desarrollo que se encarguen de poner en marcha un programa de apoyo general durante el período de puesta en marcha del programa del CM (Véase la **Sección 3**).

ANEXOS

Anexo 'A': Alcance

Tipos de buques que se incluirán

1. Definiciones tomadas del Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto:
 - Por **pesca** se entiende:
 - la búsqueda, captura, recogida o recolección de peces o cualquier actividad que pueda dar lugar, previsible y razonablemente, a la atracción, localización, captura, extracción o recolección de peces.
 - Por **buque** se entiende:
 - cualquier navío, barco de otro tipo o embarcación utilizado, equipado para ser utilizado o destinado a ser utilizado para la pesca o actividades relacionadas con la misma.
 - Por **actividades relacionadas con la pesca** se entiende:
 - cualquier operación de apoyo o preparación de la pesca, con inclusión del desembarque, el empaquetado, la elaboración, 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.
2. Leídas conjuntamente, estas definiciones excluyen claramente los buques dedicados exclusivamente al transporte de pescado o productos pesqueros con fines comerciales una vez que el pescado ha sido desembarcado en un puerto. Sí que incluyen, en cambio, los buques dedicados al transbordo o el transporte de pescado o productos pesqueros que no hayan sido desembarcados previamente en un puerto. Asimismo incluyen los 'buques de suministro' dedicados al suministro de provisiones, combustible y equipo de otro tipo a otros buques pesqueros en el mar.
3. La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) en particular es facilitada a menudo mediante la realización de transbordos y el reaprovisionamiento en el mar, lo que hace que sea muy difícil seguir los movimientos de los buques y sus capturas cuando se dedican a actividades ilegales. La inclusión de los buques de transporte refrigerado y los buques de suministro en el Censo mundial haría posible disponer de información sobre todos los buques implicados en las operaciones pesqueras y validar los datos de formas que actualmente no son posibles.

Áreas de actividad que se incluirán

4. En el Plan de acción internacional para la gestión de la capacidad pesquera (PAI-Capacidad) de 1999 se exhortaba a los Estados y las organizaciones regionales de pesca a alcanzar rápidamente una ordenación equitativa y transparente de la capacidad pesquera en todo el mundo. Con ese objeto, en el PAI se insta a los Estados a preparar y mantener registros nacionales apropiados y compatibles de barcos pesqueros y a colaborar con la FAO en el establecimiento de un censo internacional de buques pesqueros.
5. En el Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (PAI-Pesca INDNR) de 2001 se alentaba a los Estados a elaborar y mantener registros nacionales exhaustivos en los que constasen los detalles de **todos** sus buques pesqueros. En las directrices para la aplicación del PAI-Pesca INDNR, además, se reconoce que la ausencia de un CM de buques pesqueros crea indudablemente oportunidades para que los buques que practican la pesca INDNR eludan la detección.

6. En la Declaración Ministerial (de Roma) sobre la pesca INDNR, de 2005, se pidió que se creara un registro mundial de buques pesqueros que incluyera a **todos** los buques pesqueros.

7. En 2006, el Grupo de Acción Ministerial sobre la pesca INDNR en alta mar (Grupo de Acción en Alta Mar) propuso en su informe oficial que se estableciera una base de datos, pública y accesible a través de Internet, sobre la flota mundial de buques pesqueros que faenan en alta mar, con la finalidad de crear un catálogo de información objetiva e imparcial sobre las características, los propietarios actual y anteriores y las actividades de los buques pesqueros que faenan en alta mar.

8. En todos los casos, los proponentes eran conscientes del alcance y el efecto de la pesca INDNR y del hecho de que tal actividad se lleva a cabo tanto dentro de las jurisdicciones nacionales como fuera de ellas. Asimismo entendían la necesidad de una plataforma de información amplia para ayudar a los Estados costeros y los Estados rectores a gestionar las flotas pesqueras extranjeras que faenan, de forma legal o ilegal, en las zonas que les competen.

9. Si bien un censo general de buques pesqueros autorizados a faenar en alta mar tendría un valor inestimable en sí mismo, por sí solo no permitiría alcanzar los objetivos más amplios perseguidos. La ventaja de establecer un censo de todos los buques (de unas dimensiones determinadas) es el carácter exhaustivo de la información reunida y la mayor certidumbre con la que podrían realizarse evaluaciones y adoptarse decisiones. Asimismo refleja la compleja naturaleza de algunas áreas de actividad y la necesidad de un conjunto más completo y fiable de información.

10. También hay una creciente tendencia en el mercado a favor de la certificación de las capturas y la rastreabilidad verificada en relación tanto con las capturas como con los buques. Un CM proporcionaría un punto de referencia simple a través del cual sería posible validar la información comunicada.

11. Dado que el CM es fundamentalmente un instrumento para combatir la pesca INDNR y aumentar la transparencia, podría fracasar a este respecto si se aplica a un área de actividad restringida.

Buques que se incluirán, por tamaño

12. El registro de los buques pesqueros y el mantenimiento de un censo general de tales buques son pilares fundamentales para una ordenación efectiva de la pesca en el ámbito nacional y son esenciales para la colaboración en los ámbitos regional y mundial. Su importancia se reconoce en la mayoría de los principales instrumentos internacionales sobre pesca de los últimos años, pese a lo cual no es fácil obtener datos amplios sobre las flotas pesqueras mundiales.

13. La mayoría de los países mantiene un registro o censo de los buques de transporte y los buques de pesca industrial grandes; sin embargo, muchos no mantienen censos de los buques pesqueros de menor tamaño. Dada la preocupación por la capacidad de las flotas, la pesca excesiva, la pesca ilegal, la sostenibilidad ecológica y el bienestar de las comunidades costeras, esta es una esfera en la que pueden realizarse mejoras significativas.

14. En el Cuadro 2 se presenta un desglose detallado de la flota mundial por eslora y tonelaje y dividida en las categorías propuestas respecto del CM en el informe

independiente²⁴. Como alternativa, en el Cuadro 3 se presenta otra posibilidad para su consideración, basada en los números estimados de buques en diferentes categorías usando la eslora y la potencia como factores pertinentes. Por ejemplo, si se incluyeran todos los buques con cubierta y con motor interno, se trataría de alrededor de 1,2 millones de buques, pero muchos buques sin cubierta podrían ser de interés también para el CM.

Cuadro 2 Número estimado de buques en todo el mundo					
	≥ 24 m	≥ 18 m / < 24 m	≥ 12 m / < 18 m	< 12 m	Total
≥ 100 TB	126,400	32,000	1,600		160,000
≥ 50 TB / < 100 TB	25,600	83,200	19,200		128,000
≥ 10 TB / < 50 TB		62,400	274,000	53,200	389,600
< 10 TB			48,000	3,274,400	3,322,400
Total	152,000	177,600	342,800	3,327,600	4,000,000

Categoría 1	Categoría 2	Categoría 3	Categoría 4
-------------	-------------	-------------	-------------

Cuadro 3 Categorización según la potencia y la eslora ²⁵		
Buques sin motor		1,739,500
Buques sin cubierta con motor fuera borda		1,324,600
Buques con cubierta con motor interno		1,198,100
	≥ 24 m	75,700
	≥ 12 m pero < 24 m	428,800
	< 12 m	693,600
Total		4,262,200

Información que se incluirá

15. En la Figura 1 se muestra el tipo de elaboración modular que podría realizarse en el CM a lo largo del tiempo. La lista no es definitiva y podrían considerarse también otros módulos relativos a actividades tales como el comercio, los sistemas de documentación de las capturas y el ecoetiquetado.

²⁴ Las estimaciones sobre los buques ilustradas en estos cuadros fueron preparadas tras analizar la base de datos del Sistema mundial de información sobre la pesca (FIGIS), de la FAO, y el Registro de la flota de la Unión Europea. Lamentablemente, la primera proporciona una muestra limitada, mientras que el último podría no proporcionar una distribución típica de los buques si se extrapolara al conjunto de la flota mundial. Por estas razones, el número de buques en la Categoría 1 corresponde probablemente a la flota mundial. Es probable que el número de buques en la Categoría 1 sea considerablemente inferior al calculado arriba; en cambio, es probable que el número total de buques en las categorías 1-3 sea razonablemente exacto.

²⁵ Cifras proporcionadas por la FAO basándose en las estimaciones más recientes realizadas en el año en curso durante la preparación de una evaluación del estado de la flota mundial para el número de 2010 de *El estado mundial de la pesca y la acuicultura (SOFIA)*.



16. La puesta en práctica de un modelo como este tendría que escalonarse necesariamente a lo largo de varios años (véase la Sección 4 de este informe) de manera que los Estados puedan introducir el concepto en sus sistemas nacionales de forma ordenada. En qué medida se pondrá la información a disposición del público es una cuestión separada que se examinará en la Sección 5.

17. Habida cuenta de que actualmente no existe ningún mecanismo mundial efectivo de intercambio de información, el CM ofrece una oportunidad única y valiosa en cuanto medio para que los Estados puedan cumplir sus obligaciones y objetivos en el marco del Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto y su obligación de cooperar y compartir información en relación con otros instrumentos internacionales sobre pesca.

18. La mayor ventaja de usar el CM para presentar este tipo de información es la integridad inherente de los datos de identificación de los buques que se conseguirá mediante el empleo de la estructura global del identificador único del buque (IUB) (que se examinará en la Sección 2).

19. En el cuadro que figura a continuación se agrupan todas las necesidades de información de los principales instrumentos internacionales y se comparan con el conjunto de datos necesario para obtener un número de la Organización Marítima Internacional (OMI) y, por último, con los datos que se propone que incluya el CM.

Cuadro 4 Datos requeridos actualmente y datos que se requerirían para el CM						
Datos	Acuerdo de Cumplimiento (HSVAR)	Acuerdo sobre las poblaciones de peces	Acuerdo MEP	PAI-Pesca INDNR	Requerido por la OMI Número	CM propuesto
Características esenciales de los buques						
Número de IUB del CM			X			X
Nombre del buque	X		X	X	X	X
Nombres anteriores	X			X	X	X
Número (Certificado) de registro	X		X		X	X
Estado del pabellón	X	X	X		X	X
Número de identificación del Estado del pabellón					X	X
Pabellones anteriores	X				X	X
Pabellón paralelo (si se aplica)					X	X
Puerto de registro	X	X			X	X
Señal internacional de llamada por radio (IRCS)	X	X	X		X	X
Lugar de construcción (astillero, país)	X				X	X
Año de construcción	X	X			X	X
Constructores (nombre y nacionalidad)					X	X
Material de construcción		X				X
Tipo de buque	X	X	X		X	X
Artes principales						X
Artes secundarias (de haberlas)						X
Eslora (unidades, medida)	X	X	X	X	X	X
Frontal de trazado	X		X	X	X	X
Manga	X		X	X	X	X
Calado			X	X		X
Tonelaje (tipo: tonelaje bruto, tonelada de registro bruto, etc.)	X	X		X	X	X
Potencia del motor (unidades: KW, CV, etc.)	X	X			X	X
Identificación externa		X	X			X
Nombre o identificador de la OROP (si se aplica)			X			X
Fletamiento sin dotación					X	X
Número MMSI					X	XXX
Peso muerto					X	XXX
Tonelaje neto					X	XXX

Cuadro 4 Datos requeridos actualmente y datos que se requerirían para el CM						
Datos	Acuerdo de Cumplimiento (HSVAR)	Acuerdo sobre las poblaciones de peces	Acuerdo MEP	PAI-Pesca INDNR	Requerido por la OMI Número	CM propuesto
Detalles de registro paralelo del propietario real del buque					X	XXX
Propietario real del buque paralelo					X	XXX
Fecha de registro en el Estado del pabellón					X	XXX
Fecha de cancelación del registro (del anterior Estado del pabellón, si se aplica)					X	XXX
Tipo de almacenamiento						XX
Capacidad de bodega (unidad de capacidad)		X				XX
Método de almacenamiento del pescado		X				XX
Tipo de congelador (si se aplica)						XX
Métodos de pesca	X	X				XX
Información de contacto del buque			X			XX
Fotografía del buque				X		XX
Detalles del propietario u operador						
Compañía matriz del propietario registrado					X	XX
Fecha y país de constitución						XX
Nombre del propietario (registrado)	X		X	X	X	X
Dirección del propietario (registrado)	X			X	X	X
Nombre(s) del/de los propietario (s) anterior(es), si se conoce(n)				X		X
Nombre del operador	X			X	X	X
Dirección del operador	X			X	X	X
Nombre y nacionalidad del capitán o patrón del buque			X			X
Nombre, dirección y nacionalidad del agente del buque					X	X
Patrón de pesca (nombre)						X
Patrón de pesca (nacionalidad)						X
Tripulación (número y nacionalidad)		X				XX

Cuadro 4 Datos requeridos actualmente y datos que se requerirían para el CM						
Datos	Acuerdo de Cumplimiento (HSVAR)	Acuerdo sobre las poblaciones de peces	Acuerdo MEP	PAI-Pesca INDNR	Requerido por la OMI Número	CM propuesto
Datos sobre la autorización de pesca						
Identificador de la autorización de pesca			X			XX
Órgano(s) expedidor(es) de la autorización de pesca			X			XX
Validez de cada autorización			X			XX
Especies autorizado a pescar			X			XX
Área(s) donde está autorizado a faenar			X			XX
Arte(s) con la(s) que está autorizado a faenar			X			XX
Datos sobre transbordos						
Identificador(es) de la autorización para transbordar			X			XX
Órgano(s) expedidor(es) de la autorización para transbordar			X			XX
Validez de cada autorización para transbordar			X			XX
Datos relativos al sistema de vigilancia de los barcos (SVB)						
Tipo de SVB			X			XX
Número en el SVB			X			XX
Autoridad encargada del SVB			X			XX
Datos de cumplimiento del buque						
Historial de incumplimiento				X		XXX

Leyenda	
Datos que deben proporcionarse antes de la expedición de un IUB	X
Datos que deben proporcionarse en un plazo de dos años desde la puesta en marcha del CM (1.º de enero de 2011)	XX
Datos que deben proporcionarse en un plazo de cinco años desde la puesta en marcha del CM (1.º de enero de 2011)	XXX

Anexo ‘B’: Identificador único del buque

1. Los problemas relacionados con el hecho de que los buques no tengan un identificador único del buque (IUB) mundial se examinan en un reciente estudio independiente sobre la probable efectividad del nuevo Acuerdo MEP²⁶ en el que también se subrayan las probables consecuencias de esta situación. Con respecto a la importancia del IUB, se señalaba que muchos buques pesqueros carecen de identificador único, lo que permite a los operadores de buques dedicados a la pesca INDNR ocultar su identidad cambiando el nombre del buque, la señal internacional de llamada por radio o el pabellón bajo el cual navegan y se añadía que en ausencia de un registro mundial de buques y dado que el uso de los números de la OMI, o un sistema similar, no es obligatorio, los operadores ilegales seguirán enmascarando sus buques con facilidad.

2. El único identificador único de los buques disponible a escala mundial es el número de la OMI. Este sistema es mantenido por IHS-Fairplay (IHS-F) —anteriormente llamado Lloyd’s Register-Fairplay— en nombre de la OMI por lo que hace a los buques mercantes de más de 100 toneladas brutas (TB), de conformidad con lo estipulado en la Convención internacional para la protección de la vida en el mar²⁷:

- IHS-F es la única autoridad responsable de asignar y validar los números de buque de la OMI;
- el formato de numeración consiste en un único número de siete dígitos;
- el sistema prevé la asignación de un número de buque de la OMI a los buques mercantes propulsados de 100 TB o más, con algunas excepciones. La principal de estas excepciones es la exclusión de los buques pesqueros²⁸, pese a lo cual más de 23 500 buques pesqueros cuentan con un número de la OMI;
- una vez asignado, el número de la OMI se inserta en los certificados del buque enumerados en la regla I/12 de la Convención internacional para la protección de la vida en el mar y debe marcarse de forma permanente y visible en el buque;
- el número de la OMI, una vez asignado, no vuelve a asignarse jamás a ningún otro buque.

3. Debido a la exclusión de los buques pesqueros de la Convención internacional para la protección de la vida en el mar, se buscó alcanzar un acuerdo apropiado que tuviera en cuenta el carácter especial de tales buques. En 1977, en una conferencia celebrada en Torremolinos (España), se aprobó el Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros. Se trataba del primer convenio internacional jamás concluido sobre esa cuestión:

- La seguridad de los buques pesqueros había sido motivo de preocupación para la OMI desde la creación de dicha organización, pero las grandes

²⁶ von Kistowski K, Flothmann S, Album G, Dolan E, Fabra A, Lee E, Marrero M, Meere F, Sack K. (2010), Port State Performance: Putting Illegal, Unreported and Unregulated Fishing on the Radar, p. 42, preparado para The Pew Charitable Trusts y publicado en la Web el 25 de mayo de 2010, preparado para:

http://www.pewtrusts.org/uploadedFiles/wwwpewtrustsorg/Reports/Protecting_ocean_life/Port%20State%20Performance%20report.pdf?n=6316

²⁷ Conocida también como Convención SOLAS (por sus siglas en inglés), 1974

²⁸ A los efectos de la Convención internacional para la protección de la vida en el mar, por ‘buque pesquero’ se entiende un buque usado para capturar peces. No se incluyen los buques de transporte refrigerado ni los buques de suministro.

diferencias de diseño y funcionamiento entre los buques pesqueros y otros tipos de barcos habían representado siempre un gran obstáculo para su inclusión en la Convención internacional para la protección de la vida en el mar y la Convención internacional sobre líneas de carga;

- Mientras que otros buques recogen la carga en el puerto, los buques pesqueros zarpan vacíos y recogen su carga en el mar. En la década de 1980, quedó claro que era improbable que el Convenio de Torremolinos de 1977 entrara en vigor, principalmente por razones técnicas, y la OMI decidió preparar un instrumento sustitutivo, que adoptó la forma de un Protocolo;
- No obstante, el Protocolo de Torremolinos todavía no ha entrado en vigor y siguen celebrándose negociaciones para tratar de resolver las cuestiones pendientes.

4. IHS-F exige un conjunto específico de datos sobre el buque para expedir un número de la OMI. Este conjunto de datos es importante porque proporciona una variedad de puntos de referencia específicos que pueden usarse para conseguir identificar de forma exacta un buque independientemente del grado en que pueda cambiar su apariencia. Si bien este conjunto de datos está bien establecido por lo que se refiere a los buques a los que actualmente puede asignarse un número de la OMI, seguirán celebrándose negociaciones con IHS-F a fin de determinar si con respecto a los buques de menor tamaño (esto es, buques de < 100 TB/24 m) no es más apropiado un conjunto de datos reducido:

- En el **Cuadro 5** se indica la información inicial exigida por IHS-F para expedir un número de la OMI, mientras que en el **Cuadro 6** se indica la información adicional que debe proporcionarse en el plazo de cinco años desde el establecimiento del CM. Esta prórroga representa una concesión de IHS-F al CM a fin de ayudar a los Estados del pabellón y los propietarios de buques a actualizar sus propios registros.

Cuadro 5

Datos iniciales exigidos por IHS-F para expedir un número de buque de la OMI

<ul style="list-style-type: none"> • Propietario registrado • Estado del pabellón • Nombre del buque pesquero • Número de registro (N.º de pesca) • Nombres anteriores del buque • Puerto de registro • Dirección del propietario o los propietarios • Pabellón (o pabellones) anterior(es) (si procede) • Señal de radiollamada internacional • Lugar y fecha de construcción • Tipo de buque 	<ul style="list-style-type: none"> • Eslora • Frontal de trazado • Manga • Tonelaje de registro bruto • TB • Potencia del motor (o de los motores) principal(es) • Astillero • Nacionalidad del constructor • Pabellón paralelo (si se aplica) • Operador comercial (si se aplica: Fletador)
---	--

Cuadro 6

Datos adicionales exigidos por IHS-F para expedir un número de buque de la OMI (prorrogable por cinco años)

<ul style="list-style-type: none"> • Propietario registrado de la compañía matriz • Agente del barco • Fletamiento sin dotación • Número MMSI • Número de identificación del Estado del pabellón (n.º oficial) • Tonelaje neto 	<ul style="list-style-type: none"> • Peso muerto • Detalles de registro paralelo del propietario real del buque • Detalles del propietario real paralelo del buque • Fecha de registro en el Estado del pabellón • Fecha de cancelación del registro (del anterior Estado del pabellón, si se aplica)
--	--

Ventajas y desventajas de cada una de las cuatro opciones respecto del IUB

5. La **primera opción** consiste en ampliar el sistema de numeración de buques de IHS-F (OMI) a fin de incluir todos los buques pesqueros en el CM. Para realizar tal ampliación sería necesario el apoyo de IHS-F, pero las conversaciones preliminares indican que sería factible.

5.1. Entre las ventajas de la Opción 1 figuran:

- El sistema de numeración de la OMI:
 - es mundial y ofrece identificadores únicos y permanentes de los buques;
 - ha demostrado su eficacia con miras a rastrear y mantener la historia de los buques a través de múltiples cambios de pabellón y de propiedad;
 - está bien establecido como sistema principal de numeración de buques en todo el sector marítimo mundial;
 - pese a no ser obligatorio, incluye ya aproximadamente 23 500 buques pesqueros de ≥ 100 TB así como algunos de < 100 TB;
 - es administrado por una única entidad con procesos incorporados de control y verificación que permiten mantener de forma constante un nivel de los datos elevado. IHS-F ha establecido un sistema mundial de infraestructura y presentación de información que sería difícil y costoso reproducir;
- los datos sobre los buques pueden incorporarse en el CM desde una única fuente, lo que evitaría la necesidad de organizar transferencias periódicas de datos por parte de las administraciones de todos y cada uno de los Estados del pabellón. Los Estados del pabellón y los propietarios de buques colaborarán directamente con IHS-F a fin de mantener la integridad de los datos sobre sus flotas;
- IHS-F puede ofrecer un sistema único y coherente que permitiría aprovechar los más de 23 500 registros de buques pesqueros ya existentes y se integraría de forma perfecta en el sistema mundial existente relativo a los buques mercantes y otras iniciativas marinas.

5.2. Entre los desafíos que deben superarse para poner en práctica la Opción 1 figuran:

- debe negociarse un mecanismo específico con IHS-F, especialmente en lo tocante al uso de los datos y al costo de procesamiento de los mismos;
- podría ser necesario modificar el sistema de numeración de la OMI en relación con parte de la flota de buques pesqueros;
- los datos actualmente exigidos para expedir un número de la OMI son adecuados con respecto a los buques de mayor tamaño, pero podría ser necesario modificarlos en relación con los buques más pequeños.

6. La **segunda opción** consiste en asignar números de la OMI a todos los buques pesqueros de ≥ 100 TB y establecer un sistema separado de IUB para los buques más pequeños basado en bloques de códigos asignados centralmente, es decir, bloques de números expedidos a intermediarios (como las administraciones de los Estados del pabellón) encargados de asignarlos.

6.1. Entre las ventajas de la Opción 2 figuran:

- puede ponerse en práctica con facilidad por lo que hace a los buques pesqueros de ≥ 100 TB utilizando el actual sistema de numeración de buques de IHS-F (OMI);
- un sistema de numeración de nueva creación para los buques pesqueros de menor tamaño dependería de bloques de números gestionados y expedidos centralmente de modo que pudiera ejercerse un cierto grado de control y auditoría a fin de coadyuvar al mantenimiento de la integridad del sistema.

6.2. Entre los desafíos que deben superarse para poner en práctica la Opción 2 figuran:

- la capacidad nacional de vigilancia de la flota tendría un efecto directo en la calidad del IUB;
- el sistema sería administrado por los Estados del pabellón, con el riesgo de que se pierda la coherencia e integridad mundial que puede lograrse por medio de un sistema administrado centralmente;
- el CM tendría que depender de dos sistemas de IUB frente al sistema único promovido con arreglo a la Opción 1, lo que haría su administración más compleja y la integración de los datos menos uniforme;
- la expedición de bloques de números frente a la expedición de números individuales por parte de una entidad central hace precisa una administración doble y puede inducir a confusión y causar errores;
- los datos sobre los buques para el nuevo sistema de IUB tendrían que obtenerse de múltiples Estados del pabellón, en lugar de obtenerse de una única fuente, lo que haría que aumentaran considerablemente el costo y la carga del mantenimiento del CM;
- tendría que establecerse un sistema mundial de validación, similar al gestionado por IHS-F, relativo al nuevo sistema a fin de garantizar el mantenimiento de su integridad. Ello haría muy costoso el establecimiento y mantenimiento del sistema.

7. La **tercera opción** consiste en asignar números de la OMI a los buques pesqueros de ≥ 100 TB y crear un sistema separado de IUB basado en los números de registro nacionales normalizados (con un formato común) para los buques pesqueros de < 100 TB.

- 7.1. La Opción 3 ofrece menos ventajas, pero al igual que la Opción 2:
- Esta opción puede ponerse en práctica fácilmente en relación con los buques pesqueros de menos de ≥ 100 TB que utilizan el actual sistema de numeración de buques IHS-F (OMI).
- 7.2. Entre los desafíos que deben superarse para poner en práctica la Opción 3 figuran:
- Sería necesario modificar los actuales sistemas de numeración de los Estados del pabellón para uniformizarlos, lo que causaría un trastorno innecesario de los mecanismos actuales;
 - el nuevo sistema de IUB sería administrado por los Estados del pabellón, lo que haría que aumentase la carga sobre estos y entrañaría el riesgo de que se pierda la coherencia e integridad mundial que puede lograrse por medio de un sistema administrado centralmente;
 - El nuevo sistema de IUB carecería de mecanismos efectivos de auditoría, control y verificación. La creación de tales mecanismos duplicaría la infraestructura ya existente en el marco del IHS-F y sería muy costoso de poner en práctica y mantener;
 - los datos sobre los buques para el CM procedentes del nuevo sistema de IUB tendrían que obtenerse de múltiples Estados del pabellón, en lugar de obtenerse de una única fuente, lo que haría que aumentaran considerablemente el costo y la carga del mantenimiento del CM;
 - el CM tendría que depender de dos sistemas de IUB frente al sistema único promovido con arreglo a la Opción 1, lo que haría su administración más compleja y la integración de los datos menos uniforme;
 - La Opción 3 propuesta depende asimismo de una serie de suposiciones que podrían no ser correctas. Entre esas suposiciones figuran:
 - Que todos los registros nacionales de buques asignan un identificador único y permanente de algún tipo;
 - Que el formato de todos estos identificadores nacionales distintos puede normalizarse para constituir la base de un IUB mundial;
 - Que los datos y los identificadores pueden proporcionarse en versión digital;
 - Que las autoridades nacionales responsables de la asignación del IUB inicial serán responsables también de actualizar los datos sobre las características de los buques y de cargar dichos datos en el CM;
 - Que todos los buques pesqueros que deban incluirse en el CM están inscritos en el sistema de registro de buques pesqueros del correspondiente Estado;

- Que todos los Estados participantes tendrán la capacidad y posibilidad de crear y mantener un sistema estatal de expedición de IUB a los buques pesqueros.

8. La **cuarta opción** consiste en crear un nuevo sistema de IUB para todos los buques pesqueros incluidos en el CM independientemente del tonelaje, basado grosso modo en la norma ISO 10087 (o un formato similar acordado a nivel mundial), asignados por una entidad centralizada o varias.

8.1. Entre las ventajas de la Opción 4 figuran:

- Máxima flexibilidad, ya que permite establecer un sistema de IUB completamente nuevo que abarque todos los buques incluidos en el CM en un registro uniforme global;
- Los identificadores únicos se expedirían y gestionarían centralmente, lo que permitiría contar con mecanismos apropiados de auditoría y control;
- La administración del sistema de IUB podría integrarse en la Unidad de administración del CM, por lo que se ahorrarían los costos derivados de la obtención de los datos de un proveedor externo de IUB como IHS-Fairplay.

8.2. Entre los desafíos que deben superarse para poner en práctica la Opción 4 figuran:

- Tendría que establecerse e implementarse un nuevo sistema de IUB, lo que entrañaría costos derivados de ambas actividades;
- Habría que establecer, implementar y mantener una estructura de administración y verificación (similar a la empleada por IHS-F). Los costos derivados de esta necesidad serán muy superiores a los ahorros logrados gracias a la administración interna. Asimismo es improbable que pueda conseguirse una red mundial de verificación similar a la red de la que dispone IHS-F;
- Un nuevo sistema de IUB daría lugar a un sistema duplicado para los 23 500 buques que ya tienen un número de la OMI, por lo que los propietarios de dichos buques tendrían que presentar al nuevo sistema una nueva solicitud de expedición del IUB.

9. Los datos sobre los buques que deberán presentar los propietarios de los buques en apoyo de la Opción 4 serán probablemente similares a los que exigirá IHS-F en el marco de la Opción 1 (o cualquiera de las otras opciones) y, por lo tanto, la posición a este respecto es neutral.

10. Cabe mencionar asimismo que en la reunión celebrada por las organizaciones regionales de ordenación pesquera (OROP) relativas al atún en San Sebastián (España) en 2009 se acordó que se asignara un IUB a cada buque atunero autorizado y que el estándar apropiado era el número de la OMI.

11. En 2010, en apoyo de la iniciativa emprendida por las OROP del atún, la Fundación Internacional para la Sostenibilidad de los Productos Marinos (ISSF) ha emitido una medida de conservación (10-01) por la que se alienta a los participantes en la industria de los productos marinos a abstenerse de comerciar o comprar atún a buques sin un IUB expedido por IHS-F antes del 31 de mayo de 2011, siempre que el buque reúna

las condiciones para inscribirse en el registro de la OMI y esté sujeto, por su tamaño, a los requisitos de registro de buques activos establecidos por las OROP²⁹.

12. Los esfuerzos desplegados por las OROP del atún y esta resolución de la ISSF se basan en el reconocimiento de que un sistema de IUB para los buques pesqueros no será eficaz si los números pueden falsificarse y la base de datos no es fiable. Se reconoce la necesidad de un conjunto amplio de datos como el relacionado con los números de la OMI a fin de que puedan realizarse procesos constantes de validación para garantizar la exactitud de la base de datos.

²⁹

El texto completo de la resolución puede consultarse en la siguiente dirección:

<http://www.iss-foundation.org/FileContents.phx?fileid=08111e02-4c33-4ed0-9669-33078b36e91c>.

Anexo ‘B-1’: Propuesta de IHS-F a la FAO sobre el establecimiento y mantenimiento de un sistema mundial de IUB relativo a los buques pesqueros**Propuesta**

1. Esta propuesta se refiere únicamente a la Fase 1 del plan de implementación propuesto, que abarca los dos primeros años del proyecto. Las fases 2 y 3 se examinarán nuevamente y presupuestarán de acuerdo con la experiencia adquirida en la Fase 1. Se hará una asignación inicial de recursos antes de cada fase y a medida que la asignación vaya reduciéndose podrán calcularse los recursos necesarios para las fases siguientes.

2. Las estimaciones de gastos se basan en los costos en concepto de tecnología de la información (TI) para utilizar los instrumentos existentes de equivalencia electrónica, pero la experiencia indica que habrá también un considerable elemento manual con objeto de finalizar la equivalencia de los buques. Podrán utilizarse las redes de personal y la infraestructura mundial existentes, pero se calcula que se necesitarán de seis a ocho empleados adicionales con este propósito. Asimismo se afrontarán gastos adicionales en concepto de capacitación y administración.

3. La estimación de gastos relativa a los primeros dos años (Fase 1) asciende a 520 000 USD anuales.

4. IHS-F proporcionará gratuitamente al CM datos con valor añadido sobre los buques a intervalos acordados.

5. Se proporcionará acceso público gratuito a la base de datos tan solo en el marco del CM. Los datos sobre los buques podrán consultarse tan solo como información *de lectura* solamente para conservar la integridad posibilitada por la existencia de una única fuente del sistema de numeración de la OMI.

Dependencias**6. Intercambios de datos:**

- Otro requisito son formatos fijos de los datos y un protocolo de intercambio con los Estados del pabellón y las OROP (véanse los cuadros 3 y 4 de la Sección 2 del Anexo ‘B’ del informe técnico). Deberá alcanzarse un acuerdo sobre los estándares que se utilizarán, en particular sobre las unidades de medida y el idioma (inglés únicamente);
- No se distribuirán números de la OMI a los propietarios individuales. Estos se expedirán tan solo a través de los intercambios de datos con los Estados del pabellón y las OROP. Este aspecto es diferente del modo de funcionamiento actual del sistema de numeración de la OMI, pero es la forma en que IHS-F está de acuerdo en ampliar el sistema aplicado a la actual flota con las administraciones del pabellón (por ejemplo, los yates de >100 TB). Esta preferencia ofrece ahorros considerables en relación con la tramitación de las solicitudes.

7. Distribución de los datos:

- No hay obligación de distribuir datos a terceros.

8. Derechos de propiedad intelectual (PI):

- IHS-F tendrá derecho a publicar los datos en sus productos comerciales;
- IHS-F conserva la PI de los números de propietario y compañía registrados de la OMI;

- Acuerdo sobre el acceso de las autoridades de regulación al CM y distribución de este a las mismas.
9. **Terminación**
- Terminación del Acuerdo con el preaviso acordado;
 - Tanto IHS-F como la FAO conservarán la propiedad de la base de datos a la terminación.

Nota: Esta propuesta debe aun negociarse, pero se presenta en cuanto posición actual de IHS-F tras la celebración de conversaciones con el equipo del proyecto relativo al CM.

Anexo 'C': Instalación (o establecimiento), administración y financiación

1. En el plano operacional, se propone que el CM sea gestionado mediante una Unidad de administración y que los servicios especializados relacionados con la base de datos sean proporcionados, bien mediante una Unidad técnica conexa, bien mediante un tercero (proveedor especializado de bases de datos). Las partes interesadas podrían hacer aportaciones de manera continua a través del Comité de Pesca (COFI).

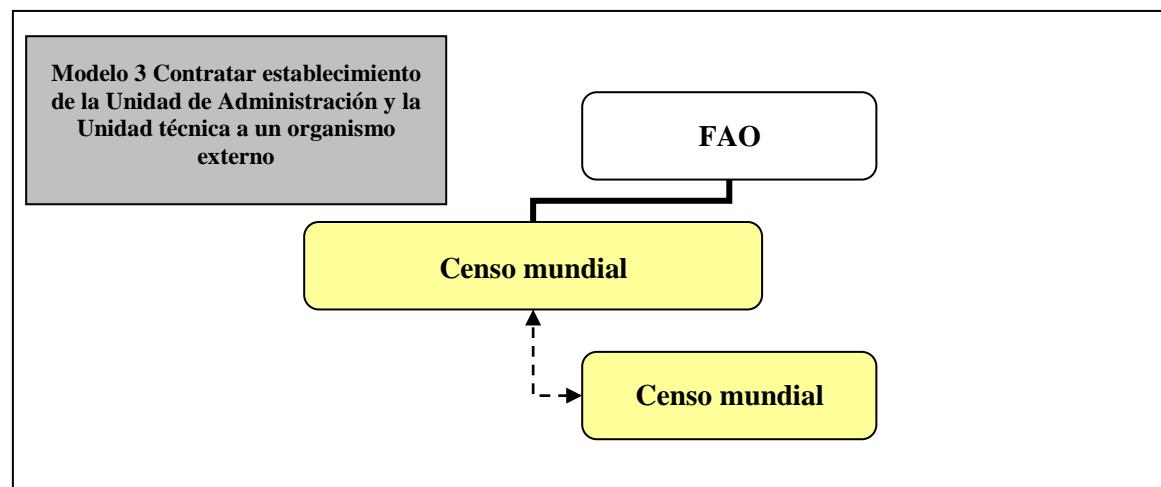
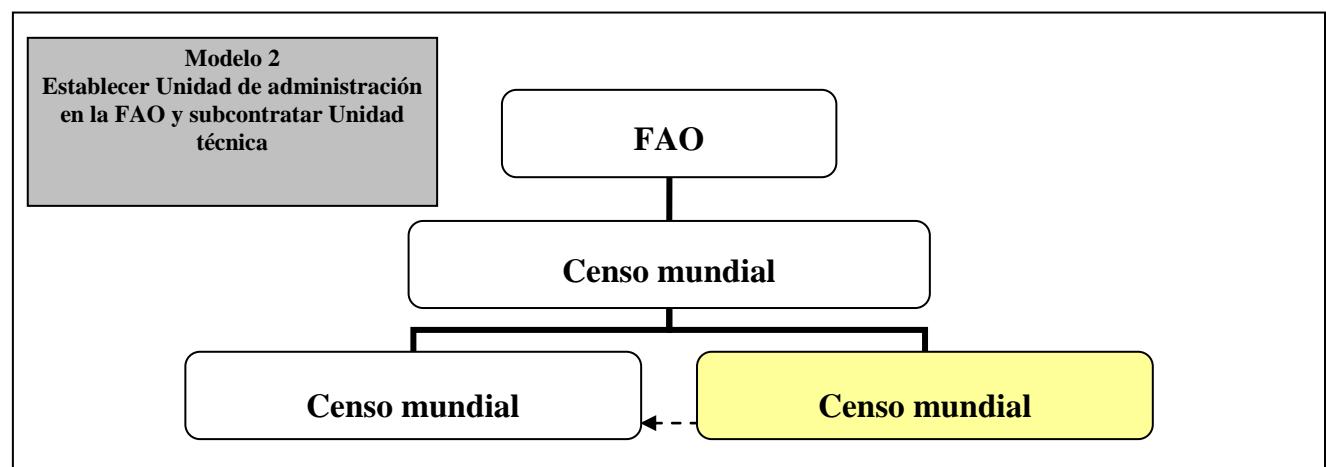
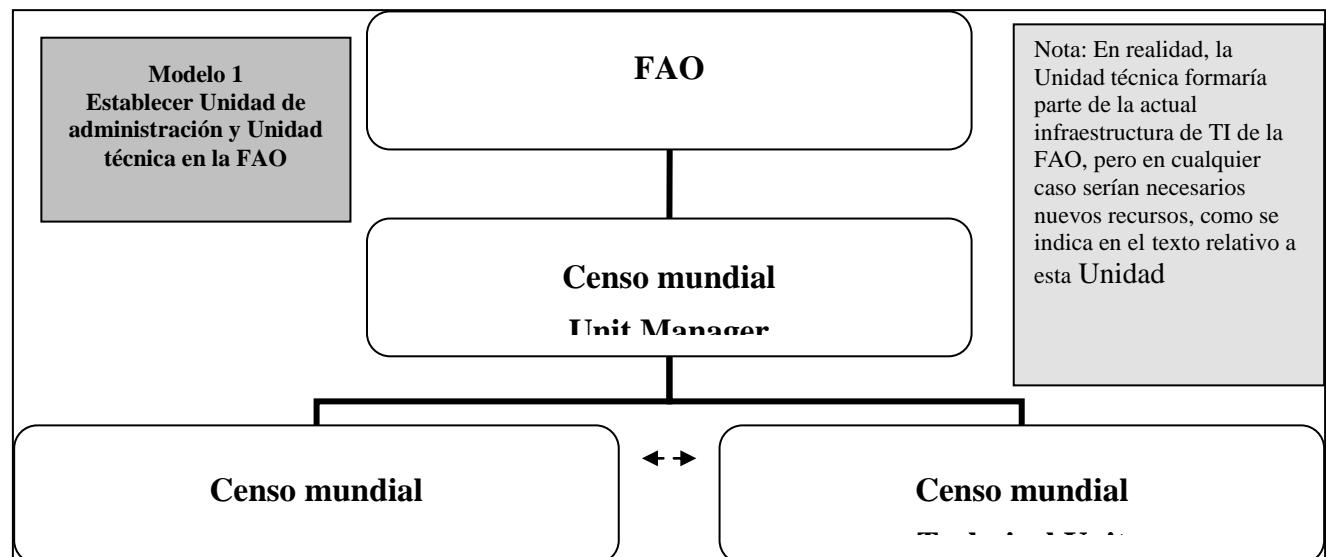
2. La Unidad de administración propuesta se ocuparía de la gestión cotidiana en nombre del CM. Entre sus principales responsabilidades estarían:

- Encargarse de la gestión cotidiana del CM.
- Concluir acuerdos con los proveedores de información al CM y acordar las modalidades de acceso al sistema de información y uso del mismo.
- Ocuparse del crecimiento y perfeccionamiento continuos del CM de conformidad con el plan de desarrolllo aprobado.
- Planificar, ejecutar y dirigir proyectos apropiados de desarrollo de la capacidad en conjunción con los Estados Miembros y otras partes contribuidoras.
- Facilitar el intercambio de información, preparar resúmenes y estadísticas de la información proporcionada por medio del CM y preparar los informes que se le encarguen.
- Impartir las instrucciones apropiadas a la Unidad técnica y, si se aplica, mantener la relación con la Unidad técnica en el marco de un contrato de servicios.
- Mantener todas las relaciones externas con objeto de garantizar el buen funcionamiento del CM.
- Atender las quejas relativas a los servicios proporcionados por el CM y velar por la adopción de medidas de seguimiento eficientes y efectivas.
- Preparar y administrar los presupuestos anuales.
- Preparar un informe anual detallado sobre las actividades de la Unidad de administración (incluidas las actividades de la Unidad técnica) para las partes interesadas y los usuarios del CM.
- Realizar otros trabajos que sean necesarios para que el CM funcione con eficacia.

3. La Unidad técnica propuesta, bajo la dirección de la Unidad de administración (directamente o mediante un contrato de servicios), se encargaría del funcionamiento técnico y el mantenimiento del sistema de la base de datos del CM. Entre sus principales responsabilidades estarían:

- El funcionamiento técnico del sistema informático y la base de datos del CM;
- El desarrollo del sistema de información de la base de datos de manera que se logre aprovechar todas sus posibilidades de desarrollo de conformidad con el curso de desarrollo planeado;
- La elaboración y el mantenimiento de estándares técnicos apropiados para velar por la provisión continuada de servicios de información de calidad tanto a los proveedores de información como a los usuarios del CM;
- La vigilancia y, cuando sea necesario, la mejora de la calidad del sistema de forma constante;

- La presentación a la Unidad de administración de un informe anual detallado sobre sus actividades.
4. En los diagramas que figuran a continuación se presentan los tres modelos estructurales del CM propuestos.



5. Se han explorado dos opciones con vistas a hallar posibles proveedores de servicios especializados relacionados con la base de datos, externos a la FAO que puedan prestar estos servicios para el Censo mundial.

6. **En primer lugar**, se mantuvieron conversaciones con el equipo de administración de la base de datos EQUASIS³⁰, gestionada por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) en Lisboa:

- EQUASIS ofrece un sistema de información que reúne la información disponible sobre los buques mercantes (por lo que se refiere a la seguridad) procedente de fuentes públicas y privadas y la difunde a través de Internet a fin de ayudar a promover el intercambio de información imparcial y la transparencia en el transporte marítimo, para que las personas que se ocupan de transporte marítimo puedan estar mejor informadas de la actuación de las organizaciones marítimas y los buques con los que tienen tratos.

7. El estudio del modelo de la base de datos EQUASIS es útil para el CM porque pone de relieve algunos criterios que deberían constituir características importantes del sistema del propio Censo mundial:

- Tiene alcance mundial y reúne información de una gran variedad de fuentes mundiales;
- Los datos básicos de identificación de los buques que utiliza se basan en el sistema de numeración de IHS-F (OMI) en cuanto elemento central de todos los módulos de información relacionados;
- Los datos básicos de identificación de los buques proceden enteramente de IHS-F, que proporciona un conjunto de datos fiable y en gran medida exacto;
- Los módulos de información están vinculados por medio del IUB de forma que una única búsqueda sobre un buque concreto proporciona una imagen global sobre el buque en cuestión junto con enlaces a sus asociaciones más amplias, por ejemplo una lista de otros buques en la misma flota;
- Los parámetros de búsqueda son controlados atentamente de forma que los datos no puedan ser descargados y usados con fines comerciales. Por ejemplo, solo es posible hacer búsquedas sobre un buques específicos y no sobre una flota, aunque es posible hacer una búsqueda sobre el propietario de un buque que mostrará todos los buques asociados al mismo propietario, si hay más de uno. El principio en este caso es que debería proporcionarse información pertinente sin exponer la base de datos a la explotación comercial injustificada.

8. En el primer caso, el equipo del proyecto relativo al CM intentó realizar un proyecto piloto usando información sobre los buques procedente de la lista de buques autorizados elaborada en la reunión conjunta de las OROP del atún y mostrar los resultados a través de EQUASIS. Las OROP del atún se prestaron a participar hasta que se dieron cuenta de que el proceso de desarrollo sería más largo de lo previsto inicialmente y de que, en consecuencia, no podrían participar.

9. Posteriormente, la dirección de EQUASIS ha indicado que el CM propuesto rebasa su mandato relativo a la seguridad y que por la hipótesis de que esa razón no es

³⁰ EQUASIS es una organización sin fines de lucro financiada por el Reino Unido, Francia, España, Noruega, Japón, la República de Corea, Canadá y la EMSA, que actúa en representación de la Comisión Europea.

posible en el momento presente considerar EQUASIS hospede la base de datos del CM. No obstante, también ha indicado que es posible continuar examinando la cuestión.

10. **En segundo lugar**, se mantuvieron conversaciones con la OMI con vistas a utilizar la base de datos de su Sistema global integrado de información sobre el transporte marítimo (GISIS) a fin de realizar un ensayo piloto. En el entendimiento de que no representa un compromiso a largo plazo de ninguna de las partes, la OMI aceptó realizar un proyecto piloto limitado a datos sobre los buques procedentes de la Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste (CPANE). La posibilidad de que el GISIS sea apropiado para hospedar de modo permanente el CM se consideró una cuestión separada que tendría que examinarse con más detalle y con la contribución de los Estados miembros de la OMI.

11. La OMI ha indicado que con sujeción a las conversaciones en curso, el GISIS podría constituir un vehículo adecuado para la base de datos del CM. Todo posible acuerdo no debería entrañar gastos para la OMI y debería recibir la aprobación de los Estados miembros de la OMI. Tendrían que negociarse ciertas modificaciones para facilitar el CM, pero la OMI confía en que dichas modificaciones son factibles desde el punto de vista técnico.

12. Los ensayos piloto realizados por la OMI en nombre de la FAO y la CPANE han confirmado que el concepto del CM es enteramente factible.

- La información puede cargarse desde múltiples fuentes;
- La información puede mostrarse en relación con los parámetros que se estimen apropiados;
- Las pantallas frontales de la base de datos del CM (es decir, el rostro público del sistema) puede adaptarse al estilo del CM en lugar de al estilo del GISIS de manera que no haya posibilidad de confusión sobre el sistema al que se ha accedido y que se está consultando.

Anexo ‘C-1’: Examen general de la capacidad de la FAO para elaborar el CM en cuanto base de datos integrada en su infraestructura de TI

1. En el presente anexo se describe la actual capacidad de la FAO, incluido el desarrollo en marcha con los resultados previstos dentro de unos pocos años, en relación con las tareas necesarias para respaldar el CM como parte de sus servicios de información. Las tareas examinadas aquí se limitan a las necesarias para reunir, compilar y difundir los datos y la información de manera integrada. Asimismo se incluyen las necesidades financieras o de recursos humanos según las diferentes opciones.

2. En un documento de información ampliado (disponible en el sitio web del CM) se proporciona información más detallada, concretamente sobre los aspectos relativos a la TI, con algunos ejemplos de uso.

Ventajas comparativas de la FAO

3. La misión de la FAO es servir como red de conocimientos: reunir, analizar y difundir datos de ayuda para el desarrollo sostenible.

4. La FAO tiene el mandato de establecer y mantener una infraestructura de TI en apoyo del intercambio de conocimientos en el campo de la agricultura, la pesca y las actividades forestales. En 2009, en la Estrategia de intercambio de conocimientos de la FAO se establecieron las mejores prácticas ilustradas por los programas de intercambio de conocimientos en marcha. Los servicios de TI ya establecidos por la FAO pueden satisfacer las necesidades determinadas del CM. Dichos servicios pueden ponerse a disposición de la Unidad de administración del CM por medio de acuerdos sobre el nivel de los servicios.

5. En el ámbito de la pesca, la FAO ha acumulado una amplia experiencia en material de integración de bases de datos multitemáticas, interoperabilidad de sistemas y redes de intercambio de datos e información, cuestiones que son sumamente pertinentes en relación con las necesidades del CM. El Departamento de Pesca y Acuicultura (FI) mantiene una serie de bases de datos multilingües e interoperables que pueden respaldar de manera directa los módulos básicos del CM o sus módulos periféricos.

6. En el pasado, la FAO no ha contado con los recursos necesarios para maximizar los beneficios de los recursos de información como la base de datos sobre autorizaciones de buques de alta mar (HSVVAR). Sin embargo, se está realizando una renovación sustancial del sistema de gestión y evaluación de los datos, con miras a apoyar tanto la HSVVAR como las estadísticas sobre las flotas, que prevé la prestación de servicios relativos al mantenimiento y la realización de búsquedas respecto de todos los registros de buques mantenidos y difundidos públicamente por los órganos pesqueros regionales y las organizaciones intergubernamentales (OIG) al final de 2011.

Sistema mundial de información sobre la pesca (FIGIS): el marco del sistema institucional de información relativo a la base de conocimientos globales del FI

7. En 1999, la FAO inició el establecimiento del FIGIS. Concebido como un instrumento de gestión de información que interconecta grupos de asociaciones institucionales con objeto de establecer una red de subsistemas, el FIGIS ofrece conocimientos especializados, un conjunto de instrumentos de software, mecanismos de colaboración y soluciones de interoperabilidad para una amplia variedad de necesidades relativas a la información pesquera.

8. En 2003 el FIGIS fue institucionalizado y señalado como uno de los instrumentos más importantes a fin de apoyar la aplicación de la Estrategia de la FAO para mejorar la información sobre la situación y las tendencias de la pesca de captura.

9. Durante los años siguientes el FIGIS ha pasado a ser la infraestructura del sistema de información al servicio de los objetivos del FI en materia de información integrada difundida a través de la Web. El sistema atiende las principales necesidades operativas del FI (estadísticas pesqueras, geocartografía, notas informativas, normas pesqueras, páginas web) y ofrece mecanismos para poner en relación todos estos campos así como interoperar con otros sistemas.

10. En 2010, esta infraestructura abarca más de 30 campos de información, alimenta diferentes sitios web y ofrece servicios en la Web que cumplen las normas W3C. Con la elaboración de una nueva aplicación FishStat para ordenadores personales, las capacidades del FIGIS se han ampliado recientemente al permitir que otras aplicaciones independientes de la plataforma, que funcionan aisladas, interactúen a través de Internet con un sistema central instalado en la Web, característica que podría constituir un elemento precioso para apoyar el establecimiento de registros nacionales que alimenten el CM. En 2010, un equipo integrado por el director, ocho desarrolladores de software y cinco especialistas en gestión de información está contribuyendo al desarrollo de la infraestructura del FIGIS (incluido el proyecto D4Science, que se examina a continuación). Hay más información sobre el FIGIS en la siguiente dirección: <http://www.fao.org/fishery/nems/38478/es>.

D4Science: ampliación de las capacidades del FIGIS en materia de TI más allá de la tecnología web2.0 y posibilitación de mecanismos de intercambio de información más allá de los círculos especializados en pesca

11. Desde 2008, el FI y la unidad de la FAO encargada del intercambio de conocimientos participan conjuntamente en el proyecto D4Science, financiado por la Unión Europea (UE). Utilizando las tecnologías de computación más avanzadas, basadas en sistemas de computación reticular (grid comp.) y de computación en nube (cloud comp.), este proyecto está encaminado a proporcionar un entorno de TI que responda a las necesidades operativas determinadas por diversos círculos de expertos, que van de la pesca a las bibliotecas digitales pasando por la biodiversidad marina y la vigilancia del medio ambiente marino y terrestre, y esté abierto a hospedar cualquier otro campo de información en el futuro.

12. D4Science ofrece colecciones de servicios de datos y aplicaciones, agrupados en un entorno seguro en una infraestructura de cuadrícula (reticular). Esta estructura reduce los costos de mantenimiento del hardware y el software y ofrece una amplia variedad de posibilidades de gestión de la información y los usuarios. En esta fase inicial, el FI desarrolla sus capacidades en función del siguiente objetivo:

- la aplicación de nuevos modelos operativos respecto de estadísticas integradas sobre las capturas, perfiles sobre la pesca por países y una lista de buques integrada, con los datos de los órganos pesqueros regionales y las OIG;
- desarrollo de mecanismos mejorados de intercambio de información con los círculos de expertos en sectores distintos del sector pesquero.

El fondo fiduciario financiado por Japón presta apoyo también para el desarrollo de esos modelos operativos. La sostenibilidad de esta plataforma es uno de los objetivos

principales del proyecto, que dedica todo un paquete de trabajo a esta cuestión. Hay más información sobre D4Science en la siguiente dirección: <http://www.d4science.eu/>.

13. D4Science emula las capacidades del FIGIS ampliando su potencial, y en consecuencia el FI ha tomado la decisión estratégica de que cualquier mejora respaldada por D4Science refuerce también las capacidades del FIGIS. Se trata de un enfoque precautorio que permite que se apliquen nuevas mejoras en la infraestructura protegida del FIGIS y puedan al mismo tiempo introducirse en la infraestructura de D4Science.

Necesidades de rr del FI de la FAO para ofrecer una mayor capacidad en materia de TI por lo que se refiere al CM

14. El FI de la FAO cuenta con experiencia e infraestructura adecuadas para atender las necesidades del CM determinadas en este documento, excepto la capacidad para llevar a cabo la verificación y auditoría independientes del conjunto.

15. Con respecto a los costos de elaboración de la base de datos, serán precisos recursos adecuados y un plazo razonable para el desarrollo a fin de alcanzar los resultados esperados. Con referencia a experiencias comparables, se estima que estos costos de elaboración se situarán entre 1 millón y 2 millones de USD.

16. Por lo que hace a los recursos para cubrir las funciones tanto de la Unidad de administración como de la Unidad técnica descritas en la parte principal del presente documento, se necesitarán 10 o 12 equivalentes a tiempo completo entre personal a tiempo completo y consultores durante el período inicial de desarrollo, de ocho años, que se reducirán a nueve equivalentes a tiempo completo en la fase posterior al desarrollo (a partir del noveno año). El costo total de este personal ronda 1,6 millones de USD durante el primer año, alcanzará un máximo de 2,75 millones de USD el octavo año y disminuirá hasta 2,2 millones de USD el noveno año.

17. Las cifras indicadas en el párrafo 16 *supra* incluyen la contratación de dos equivalentes a tiempo completo durante los ocho años de establecimiento con miras a prestar apoyo a los Estados Miembros, en particular a los países en desarrollo, para el fomento de la capacidad y la puesta en marcha. Los gastos de funcionamiento relativos al desarrollo de un monto de 250 000 USD en el primer año (ajustado posteriormente en función de la inflación), cubrirán el apoyo adicional de consultores locales, viajes del personal y los consultores y talleres de capacitación.

18. Los recursos necesarios respecto de la gestión de contenidos dependerán de la fase de puesta en marcha y del modelo seleccionado.

- En relación con el modelo 1 de IUB, que prevé únicamente la reunión y distribución de datos, un funcionario a tiempo completo con la posible asistencia de consultores sería suficiente para el procesamiento de datos y el control de su calidad. Sin embargo, durante su puesta en marcha es probable que la Unidad de administración reciba datos relacionados con buques antes de que se les haya expedido un IUB. Esos datos relacionados con los buques deberían procesarse e incorporarse en el CM, para lo que se precisará como mínimo un equivalente a tiempo completo adicional durante la Fase 1 y otro más durante las fases 2 y 3. En la fase posterior al desarrollo (a partir del noveno año), serán necesarios tres equivalentes a tiempo completo para mantener este proceso.
- En el caso de los modelos 2 o 3, es esencial que los Estados o los órganos pesqueros regionales se encarguen de la expedición, verificación y

vigilancia de los IUB así como de informar al respecto. La Unidad podrá ocuparse de la expedición de bloques de IUB con arreglo al modelo 2 sin necesidad de personal adicional. Sin embargo, es probable que sea necesario evaluar la coherencia de la asignación de IUB mediante un análisis de la información sobre los buques recogida en todos los registros que se proporcionen. Para ello se necesitará un equivalente a tiempo completo por cada 60 000 registros de buques, esto es, 13 equivalentes a tiempo completo una vez que el CM esté plenamente en marcha. El costo de este personal ascenderá a 2,4 millones de USD aproximadamente.

Anexo 'D': Puesta en marcha

1. Los componentes del programa de puesta en marcha propuesto se explican a continuación; en el gráfico que sigue se muestra un calendario indicativo para el programa de puesta en marcha estimado en ocho años.
2. El establecimiento de la Unidad de administración del CM entrañará el nombramiento del director de la Unidad, la preparación de descripciones de los puestos apropiadas y la contratación del personal necesario.
3. El establecimiento de un programa de apoyo a la puesta en marcha del CM permitirá prestar apoyo constante para el desarrollo en los Estados Miembros durante toda la ejecución del programa de puesta en marcha y alcanzar los objetivos de desarrollo previstos en los instrumentos internacionales pertinentes y expresados por el COFI en 2009.
4. El establecimiento de la Unidad técnica del CM o la subcontratación de esos servicios por medio de un contrato de servicios seguirá naturalmente al establecimiento de la Unidad de administración del GR.
5. **La Fase 1** del programa de puesta en marcha puede comenzar tan pronto como se establezca la Unidad de administración si se adopta el sistema de numeración de IHS-F (OMI) como sistema de IUB del CM. De lo contrario, sera preciso elaborar un nuevo sistema de IUB y la ejecución de la Fase 1 podría comenzar tan pronto como se haya completado esa tarea. Posteriormente se cargarán los datos en el sistema de la base de datos del CM en cuanto este se haya establecido. Los buques de la Categoría (según el tamaño) 1 (es decir, ≥ 100 TB y ≥ 24 m) tienen un papel destacado en el análisis de la pesca INDNR³¹ presentado en la Sección 5.3 del informe sobre los IUB en el que se basa esta Consulta técnica (TC-GR/2010/Inf.5), por lo que su aplicación a este grupo debería ser la prioridad absoluta. Esta categoría comprende seguramente muchos de los buques que faenan en alta mar así como muchos de los buques de transporte refrigerado y buques de suministro que apoyan estas actividades pesqueras. Se calcula que la Categoría 1 comprende aproximadamente 185 600 buques pesqueros, que serían por lo tanto incluidos en la Fase 1. Aproximadamente el 13 % (23 400) de estos buques ya posee un número de IHS-F (OMI), de modo que si se escoge el sistema de IUB de IHS-F (OMI) como sistema preferido para el CM, esos registros previos harían que la Fase 1 estuviera ya considerablemente adelantada:

- En el Cuadro 7 se presenta un desglose de los buques pesqueros activos (por tipo) que actualmente poseen un número de la OMI;

³¹ Cabe mencionar que este análisis se centra principalmente en la pesca INDNR realizada en alta mar o por flotas pesqueras que faenan en aguas distantes, en contraposición al considerable problema representado por la pesca INDNR realizada en zonas costeras por embarcaciones de bajura locales y facilitada por regímenes legales y de aplicación deficientes y por la falta general de transparencia en el sector de la pesca.

Cuadro 7 Buques pesqueros (por tipo) con números de IHS-F (OMI)	
Barcos para transporte de pescado	616
Buques factoría	68
Buques pesqueros	12,842
Arrastreros	9,513
Buques de apoyo a la pesca	397
Total	23,436

- En el Cuadro 8 se presenta un desglose de los 10 Estados del pabellón en los que se han asignado más números de IHS-F (OMI);

Cuadro 8 Estados del pabellón en los que hay más buques con número de IHS-F (OMI)³²			
Unión Europea (22 Estados)	3,879	Perú	714
Estados Unidos de América	3,372	Noruega	469
Rusia	1,465	República Popular China	462
Japón	1,234	Filipinas	444
República de Corea	1,136	Marruecos	425
Total (los primeros 10 Estados)			13,600

- Hay buques pesqueros que cuentan con números de IHS-F (OMI) en otros 120 Estados del pabellón;
- La inclusión de los restantes buques pesqueros grandes que no cuentan ya con un número de IHS-F (OMI) en la Fase 1 de la puesta en marcha podría verse facilitada por el hecho de que los buques de ≥ 100 TB pueden en la actualidad solicitar la asignación de un número de IHS-F (OMI), y recibirlo, gratuitamente;
- En estas circunstancias, la ejecución de la Fase 1 puede emprenderse de inmediato mientras prosiguen las conversaciones con IHS-F en relación con la mejora de las normas y los procedimientos respecto de los buques pesqueros incluidos en la base de datos de IHS-F (OMI). Asimismo será necesario negociar y establecer un contrato de suministro de datos con IHS-F si fuera seleccionado como proveedor de IUB;
- Los Estados tendrán que aceptar el compromiso político y operacional necesario con el proceso relativo al CM y, en particular, comprometerse a asegurarse de que todos los buques interesados obtengan un IUB del CM. Al

³² Cifras proporcionadas por IHS-F al final de noviembre de 2009.

mismo tiempo, la FAO tendrá que colaborar con los Estados con miras a prestar asistencia para el desarrollo de la capacidad cuando sea necesario.

6. **La Fase 2** del programa de puesta en marcha puede comenzar cuando se haya avanzado significativamente en la Fase 1. La Fase 2 debería incluir los buques de la Categoría (de tamaño) 2 (esto es, no pertenecientes a la Categoría 1, pero ≥ 50 toneladas o ≥ 18 m de eslora) así como todos los demás buques pesqueros incluidos en las listas de buques pesqueros autorizados de las OROP del atún. El objetivo de esta fase sería ampliar el CM a fin de incluir los buques pesqueros ligeramente más pequeños que faenan, o probablemente faenarán, en aguas bajo la gestión de las OROP. Como continuación de la Fase 1, en la Fase 2 se incluiría la mayoría de los buques de los restantes tamaños y tipos que aparecen con frecuencia en las bases de datos sobre actividades de pesca INDNR (Sección 5.3 del informe sobre los IUB en el que se basa esta Consulta técnica; signatura: TC-GR/2010/Inf.5) y que, según se ha indicado, son motivo de preocupación para algunas OROP, por ejemplo los palangreros de 20-24 m (Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico, 2009). La Fase 2 tiene la finalidad de incluir los aproximadamente 165 000 buques pesqueros de la Categoría (de tamaño) 2, más otros 6 000 buques pesqueros incluidos en las listas de las OROP del atún que son de tamaño menor que los de la Categoría 2:

- En virtud de la oferta hecha a las OROP del atún (Sección 2.1.4 del informe sobre los IUB en el que se basa esta Consulta técnica; signatura: TC-GR/2010/Inf.5), pueden proporcionarse gratuitamente números de IHS-F (OMI) a los buques incluidos en las listas de buques pesqueros autorizados de las OROP del atún, siempre y cuando se cumplan los requisitos relativos al intercambio de datos;
- Para la plena ejecución de la fase 2 usando el sistema de IUB de IHS-F (OMI) se precisará el acuerdo de IHS-F para incluir todos los buques de la Categoría 2. Si ello no fuera posible, habría que crear un sistema de IUB separado.

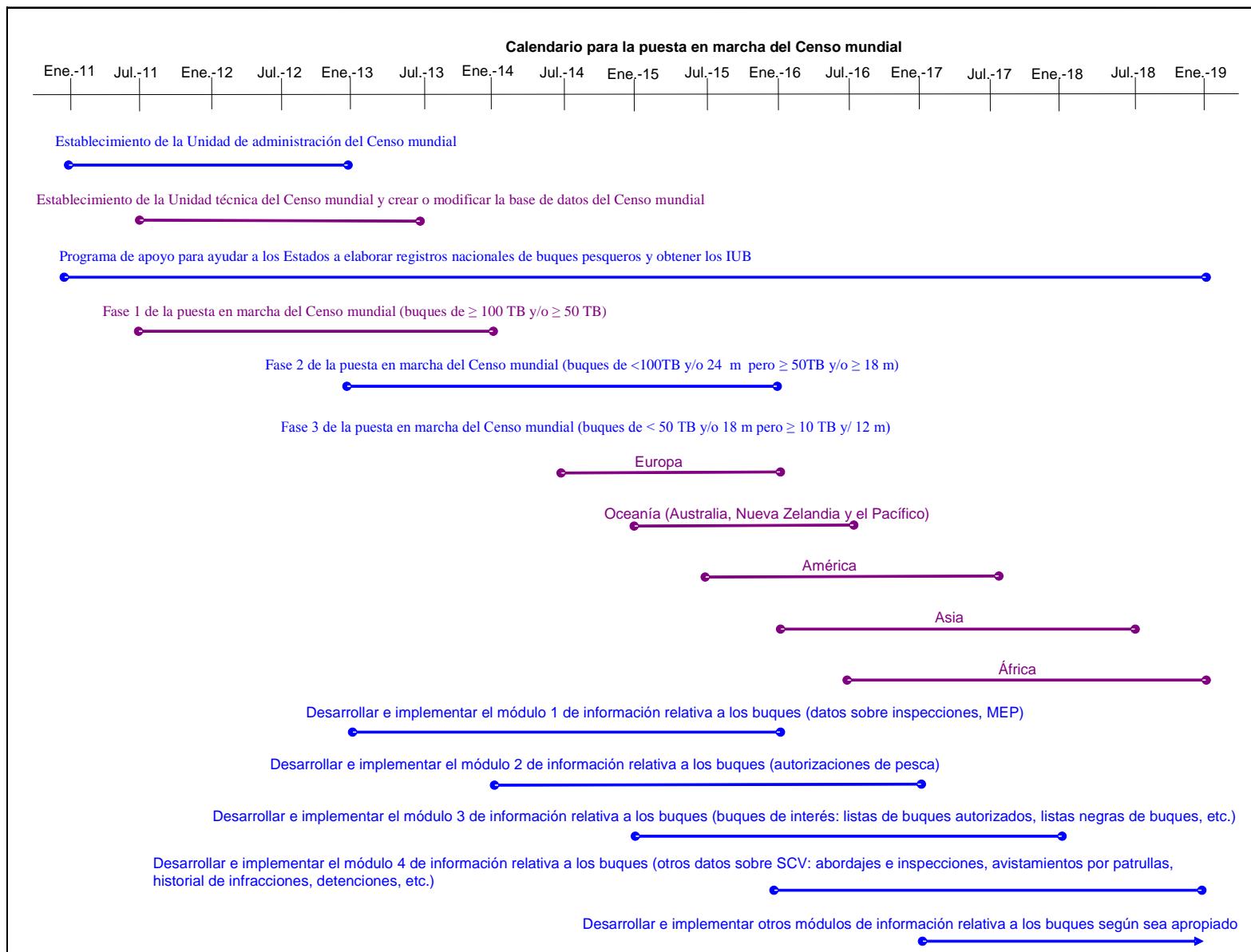
7. **La Fase 3** del programa de puesta en marcha puede comenzar una vez que las fases 1 y 2 hayan avanzado significativamente. Los buques de la Categoría 3 (esto es, los de tamaño menor que los de las categorías 1 y 2, pero ≥ 10 toneladas o ≥ 12 m de eslora) que con arreglo a la propuesta de las OROP del atún no se incluirían en las fases 1 y 2 serán los afectados por la Fase 3 de la puesta en marcha:

- Estos buques no están implicados con frecuencia en el tipo de actividades de pesca INDNR evaluadas en la Sección 5.3 del informe sobre los IUB en el que se basa esta Consulta técnica (TC-GR/2010/Inf.5), pero pueden estar implicados en incidentes locales o transfronterizos relacionados con la pesca INDNR de los que los medios de comunicación mundiales a menudo no informan;
- Los buques de la Categoría 3 están registrados normalmente en bases de datos nacionales sobre buques y podrían incorporarse en el sistema de IUB en aras de su exhaustividad;
- Se calcula que el número de buques afectados por la Fase 3 asciende aproximadamente a 375 000 y se sugiere que la puesta en marcha se realice por regiones;
- Para la plena ejecución de la Fase 3 usando el sistema de IUB de IHS-F (OMI) se precisará el acuerdo de IHS-F para incluir todos los buques de la Categoría 3. Ello podría hacer necesario modificar el formato de los IUB,

añadiendo un dígito al actual formato (seis dígitos más dígito de control), convirtiéndolo en hexadecimal o adoptando otra opción. Si no se consigue resolver estas cuestiones, habría que crear un sistema simplificado de IUB para los buques pesqueros pequeños.

8. La preparación de los diversos módulos de información sobre los buques exigirá una considerable cooperación de los Estados del pabellón. A diferencia de los datos básicos sobre los buques, que pueden introducirse en el CM desde una única fuente —el proveedor de los IUB, o sea, IHS-F—, esta información relativa a los buques tendrá que obtenerse de todos y cada uno de los Estados del pabellón, del puerto y costeros. Habrá que establecer mecanismos de reunión y transferencia de la información.

9. Se sugiere que se proceda en primer lugar a la elaboración del módulo sobre las medidas del Estado rector del puerto, debido a que es probable que coincida con su entrada en vigor y a la consiguiente necesidad de que los Estados del puerto cumplan las obligaciones establecidas en él en materia de intercambio de información.



Anexo ‘E’: Protocolos de acceso a la información y cuestiones relacionadas con la privacidad

1. El PAI-Pesca INDNR proporciona el marco estratégico a través del cual los Estados pueden cumplir sus obligaciones en cuanto actores internacionales responsables en el contexto de la pesca y tiene el objetivo único de prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR por medio de medidas efectivas y transparentes. Sus principios operacionales resaltan el carácter esencial de una estrecha y eficaz coordinación y colaboración en los planos nacional, regional e internacional, del intercambio de información, de la cooperación con miras a aplicar las medidas de manera integrada y de la transparencia. En conjunto, el sistema relacionado con el PAI-Pesca INDNR pone de relieve el hecho de que la pesca INDNR es un fenómeno internacional, transfronterizo, al que no puede hacerse frente con eficacia por medio tan solo de esfuerzos nacionales desconectados.

2. En los casos en que las leyes sobre la privacidad se citan como un obstáculo a la transparencia, es preciso considerar cuidadosamente la interpretación que se esté haciendo y ponderar los intereses que se está protegiendo en relación con el interés internacional más amplio por la sostenibilidad de la pesca a largo plazo. Si esas leyes pueden aplicarse de forma justificada en las circunstancias concretas es una pregunta razonable:

- Cuando se aplica a información que no tiene carácter personal, como los datos sobre los buques, la respuesta es claramente que no;
- La ley sobre la protección de la intimidad, por definición, se aplica a “datos personales”³³, que generalmente se definen como cualquier información relativa a una persona física identificada o identifiable (véase individual);
- Estirar esta definición para que abarque los datos no personales sobre los buques podría constituir un uso incorrecto de las leyes sobre la privacidad, especialmente cuando las razones para la divulgación general de las mismas son sólidas y están justificadas, esto es, la conservación y la ordenación sostenible de la pesca y la prevención de la pesca INDNR.

3. No obstante, algunas jurisdicciones nacionales pueden contar asimismo con legislación para la protección de “información oficial”, que generalmente se describe como información mantenida por un departamento, ministro u otra organización gubernamental³⁴:

- También en este caso es irresponsable usar dichas disposiciones de manera inapropiada. Esta legislación proporciona salvaguardias contra el uso incorrecto de la información oficial mantenida por organismos públicos, pero, mientras la información se use para los fines para los que se ha reunido, debería estar accessible a menos que haya buenas razones para no

³³ Examples of established privacy law defining ‘personal information’ include: Directive 95/46/EC of the European parliament and of the Council of 24 October 1995, on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of that data, 23/11/95, Official Journal of the European Communities, No. L281/31, Article 2(a); New Zealand Privacy Act 1993, Section 2(1); Canadian Privacy Act 1983, Section 3.

³⁴ For example, New Zealand’s Official Information Act 1982, Section 2

revelarla³⁵; el interés público y la privacidad personal ofrecen motivos para no revelar información, pero si la divulgación es coherente con los fines declarados para reunir la información en primer lugar, es improbable que incluso estas razones estén justificadas.

³⁵ Parlamento de Nueva Zelanda, Ley sobre la Información Oficial de 1982, secciones 4 y 5.

Anexo 'F': Cuestiones legales y conveniencia de acordar un instrumento vinculante en el futuro en relación con el CM

Distinción entre *Censo* y *Registro*

1. Los términos *registro de buques* y *censo de buques* se usan a menudo indistintamente, pero sus significados y aplicaciones son distintos y es importante entenderlos claramente en el contexto de la pesca INDNR, la responsabilidad del Estado del pabellón y la ordenación eficaz de la pesca.
2. En la pesca, la evaluación exacta y eficaz de riesgos, el establecimiento de prioridades para la asignación de recursos, la planificación operacional y la gestión práctica de la flota dependen de una comprensión precisa y completa de la dinámica y actividad de la flota, ya sea en el plano nacional, regional o internacional.
3. Sin una gestión efectiva de la flota, no es posible para un Estado cumplir sus obligaciones en calidad de Estado del pabellón, ya sea en el contexto de la pesca o en cualquier otro, pero la gestión de la flota es también una cuestión dinámica y diversa.
4. A fin de introducir una estructura y normas coherentes para la gestión de los buques pesqueros, de combatir la pesca INDNR y de mejorar en general la actuación de los Estados del pabellón, prácticamente todos los instrumentos internacionales sobre pesca acordados desde 1995 han aludido a la necesidad de contar con *censos nacionales e internacionales de buques pesqueros*. De especial importancia:
 - En el Plan de acción internacional para la ordenación de la capacidad pesquera (PAI-Capacidad), de 1999, se intentó mejorar la actuación de los Estados del pabellón y la gestión de los buques pesqueros, para lo que se propuso el establecimiento por la FAO de *registros nacionales de buques pesqueros* (artículos 16 y 17) y de un *registro internacional de buques pesqueros*;
 - En 2001, el Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (PAI-Pesca INDNR) recalcó la necesidad de contar con *registros nacionales e internacionales de buques pesqueros* como medio para aumentar la transparencia y combatir el creciente problema de la pesca INDNR.
5. La gestión de los buques desde el punto de vista de la nacionalidad, la personalidad jurídica, la clasificación, la seguridad, la contaminación y la protección corresponde inevitablemente al organismo marítimo de cada Estado y con frecuencia se aplican normas diferentes a los buques de diferentes clases y tamaños:
 - Esto significa que muchos buques, y en particular muchos buques pesqueros (que tradicionalmente han estado exentos de algunas de las disposiciones de la Convención internacional para la protección de la vida en el mar³⁶), no están incluidos en un *registro de buques* estatal; El Convenio de Torremolinos y su sucesor, el Protocolo de Torremolinos, han tratado de introducir medidas para regular estas esferas respecto de los buques pesqueros más grandes; sin embargo, el Protocolo aun no ha entrado en vigor y en cualquier caso no abarca los buques de menor tamaño.

³⁶ Conocida también por sus siglas en inglés (SOLAS), 1974.

6. La ordenación de las actividades de pesca de los buques pesqueros está vinculada tradicionalmente a la autorización a los buques para faenar (ya sea en las aguas internas del Estado o en alta mar) y este aspecto de la gestión es normalmente responsabilidad del organismo pesquero del Estado en cuestión.

7. La distinción entre *censo* y *registro* es importante a todos los niveles:

Ámbito nacional

- En el plano nacional, el registro y el mantenimiento del registro de buques es el medio de otorgar a un buque personalidad jurídica, o sea, el derecho a enarbolar el pabellón del país que realiza el registro y expide el certificado oficial de propiedad y de hipotecas y obligaciones conexas. Una vez registrado, se expide al buque un certificado de registro:
 - La **Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar**, en su artículo 94, exige que los Estados mantengan “un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los que enarbolean su pabellón, con excepción de aquellos buques que, por sus reducidas dimensiones, estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas”;
 - El término *reducidas dimensiones* no se aplica de manera sistemática. Por ejemplo, la Convención SOLAS aplica diversos criterios relativos al tamaño en función de la actividad que se regule. El Protocolo de Torremolinos propuesto, que es directamente aplicable a los buques pesqueros, se aplicará a los buques de ≥ 100 toneladas brutas;
 - El *registro de buques* de un Estado es gestionado típicamente por la autoridad marítima del Estado, que a menudo es diferente y distinta del organismo responsable de la ordenación pesquera o de velar por la aplicación de la normativa pesquera.
- En cambio, un *censo de buques pesqueros* podría describirse como una lista detallada de buques cuya finalidad es proporcionar información acerca de los buques incluidos en él. No confiere personalidad jurídica al buque aunque, como se verá más adelante, algunos censos se usan para gestionar las autorizaciones de pesca:
 - Varios instrumentos internacionales significativos exigen que los Estados mantengan un *censo de buques pesqueros*. En el Acuerdo de aplicación de la FAO (artículo IV), el Código de Conducta de la FAO para la Pesca Responsable (artículo 8.2.1), el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre poblaciones de peces (artículo 18.3) y el PAI-Pesca INDNR (artículo 42) se alude a un mecanismo de ese tipo;
 - En virtud de lo dispuesto en el PAI-Pesca INDNR, todos los buques pesqueros deberían registrarse en el *censo de buques pesqueros* de un Estado, mecanismo que se considera diferente del *registro de buques* del Estado, que puede no incluir todos los buques debido a su tamaño y que probablemente no es mantenido por el organismo estatal responsable de las cuestiones pesqueras.

Ámbito regional

- En el plano regional, puede existir un registro de buques pesqueros si la organización que lo mantiene lo usa para expedir y registrar autorizaciones

de pesca. Muchas OROP siguen esos procedimientos y en vez de llamar a la lista un *censo*, prefieren usar el término *registro*.

Ámbito internacional

- En el plano internacional, la base de datos sobre autorizaciones de buques de alta mar (HSVAR) ofrece un ejemplo de un *censo de buques* cuyo único propósito es compilar y proporcionar información. Aunque establecido en cumplimiento de lo estipulado en un instrumento jurídico vinculante —el Acuerdo de aplicación de la FAO—, el *censo* en sí mismo no tiene más finalidad que proporcionar información y aumentar la transparencia.

8. La mayoría de los Estados mantiene un *registro de buques*, aunque los criterios para el registro de los buques varían considerablemente. La mayor parte de los registros no ofrece acceso libre aunque los datos sobre los buques pueden obtenerse a través de bases de datos como Sea-web (mantenida por IHS-Fairplay) y EQUASIS, que contienen datos exhaustivos sobre los buques mercantes.

9. A pesar de que con arreglo a algunos instrumentos internacionales sobre pesca es obligatorio y de que en otros, como el PAI-Capacidad y el PAI-Pesca INDNR, se recomienda encarecidamente, muchos Estados no mantienen un *censo de buques pesqueros*.

Mandato de la FAO referente al establecimiento de un CM

10. La Consulta de expertos llevó a la conclusión de que la FAO tiene el mandato implícito de proceder a crear un CM en virtud de los artículos 1.2 y 1.3 de la Constitución.

11. Los poderes de la FAO descritos en estos artículos incluyen la capacidad de promover la investigación, mejorar la educación y el conocimiento público, prestar asistencia a los gobiernos, fomentar la adopción de políticas internacionales y formular recomendaciones sobre la conservación de los recursos naturales. Si bien estas disposiciones no autorizan expresamente la creación de un CM en el marco de la FAO, permiten, implícitamente, el establecimiento del Censo.

12. Existen bases de datos en la FAO mediante las cuales puede ponerse a disposición del público información proporcionada por los Estados. La excepción es la HSVAR, en la que la disponibilidad de datos se limita en virtud de lo dispuesto en el instrumento que la autoriza (el Acuerdo de aplicación de la FAO³⁷).

Valor del régimen jurídico vigente (esto es, la HSVAR) por lo que se refiere a un censo de buques pesqueros

13. En la Consulta de expertos se examinó el Acuerdo de aplicación de la FAO, y en particular la HSVAR, con objeto de esclarecer si su contenido, su funcionamiento y su valor en cuanto instrumento correctivo en la lucha mundial contra la pesca INDNR eran complementarios del CM propuesto y ofrecían la posibilidad de que la HSVAR constituyera el instrumento internacional más pertinente para abordar la elaboración de un CM. Varios desafíos resultaron inmediatamente evidentes:

- Tan solo los Estados Partes en el Acuerdo de aplicación de la FAO están obligados a proporcionar datos a la HSVAR;

³⁷ La HSVAR se estableció en virtud de lo dispuesto en el artículo VI del Acuerdo de aplicación de la FAO, de 1993.

- Tan solo los Estados Partes tienen acceso a la información contenida en la HSVAR;
- La HSVAR cuenta con una cantidad insuficiente de datos y, al mismo tiempo, con datos de escasa calidad. Algunos Estados Partes no proporcionan datos en absoluto, y los que lo hacen proporcionan a menudo datos incompletos;
- El Acuerdo de aplicación está específicamente limitado a la alta mar y gran parte de la pesca INDNR se lleva a cabo en zonas bajo jurisdicción nacional;
- Los buques pesqueros de eslora inferior a 24 metros están exentos del Acuerdo de aplicación y se está construyendo un número creciente de buques que son “invisibles” debido a que son menores de 24 metros;
- Los detalles básicos sobre la propiedad (el propietario legal) son obligatorios pero a menudo no son facilitados, mientras que los detalles sobre el agente/operador solo son obligatorios en la medida posible. Este estándar de datos está muy lejos de ofrecer la transparencia y utilidad que se pretende conseguir en un nuevo CM;
- La HSVAR no reconoce adecuadamente las necesidades de los países en desarrollo por cuanto solo incluye una breve declaración en el artículo VII sobre la prestación de asistencia a los países en desarrollo;
- El Acuerdo de aplicación no prevé mecanismo de revisión alguno.

14. La Consulta de expertos consideró si la HSVAR podría desarrollarse o si el Acuerdo de aplicación podría enmendarse para permitir que la HSVAR se convirtiera en el CM de la FAO. En conjunto, las restricciones antes expuestas limitan la utilidad de la HSVAR como vehículo apropiado para el CM. En su forma actual sería inadecuada para satisfacer el propósito real del CM propuesto.

15. Tras considerar las deficiencias y limitaciones relacionadas con la HSVAR (y observar que, en cambio, las OROP cuentan con mecanismos de ejecución para establecer sistemas eficaces), la Consulta de expertos acordó que sería mejor encaminar los esfuerzos al establecimiento de un sistema nuevo y más amplio, en vez de tratar de modificar el alcance de la HSVAR³⁸.

Cuestiones relativas a la confidencialidad

16. La Consulta técnica observó que no se plantearían cuestiones relativas a la confidencialidad si el censo contuviera información que ya fuera de dominio público.

17. No obstante, si el objetivo principal del CM es constituir un instrumento para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR y las actividades conexas haciendo más difícil y costoso para los buques y las empresas que actúan de modo ilegal realizar sus negocios, es necesario aumentar la transparencia y debe considerarse la inclusión de información que actualmente no es de dominio público.

18. El CM debería mejorar la rastreabilidad de los buques y productos, proporcionar información transparente sobre los buques, reforzar la evaluación de riesgos y ayudar en los procesos de adopción de decisiones relativas a la capacidad de las flotas, la ordenación, la seguridad, la contaminación, la protección, las estadísticas, etc. Un aspecto importante es que, para aumentar la transparencia, el CM debería ser una “fuente única de

³⁸ Informe de la Consulta de expertos sobre desarrollo de un registro mundial general de buques pesqueros, Roma, 25-28 de febrero de 2008, Informe de pesca n.º 865 de la FAO, párr. 38.

datos” a disposición del público, con enlaces a las fuentes de los datos y a bases de datos de ámbito nacional, regional e internacional³⁹.

19. En la Sección 5 del presente documento se exponen todas las cuestiones pertinentes en relación con la privacidad y el acceso y, en definitiva, la base de datos del CM puede estructurarse de forma que se cumplan los requisitos en materia de confidencialidad que se establezcan.

Neutralidad y descargo de responsabilidad

20. Como se ha mencionado anteriormente, la naturaleza de un *censo* consiste en proporcionar información y en la Consulta de expertos sobre este asunto se estimó que el Censo debería hacer tal cosa desde una posición neutral.

21. El CM sería neutral y se usaría de diversas formas como instrumento para ayudar a numerosos usuarios distintos en su empeño por desenmascarar la pesca INDNR y las actividades conexas.

22. El CM no debería usarse para formular juicios o acusaciones relativos a los buques, sino que debería simplemente proporcionar información y dejar que otros interpreten los datos.

23. Por esta razón, no sería apropiado que el CM resulte involucrado en el proceso de inclusión de buque alguno en la “lista negra”. Esto no quiere decir, sin embargo, que el Censo no deba proporcionar enlaces a esa información si esta es de dominio público a través de una fuente legítima como una OROP.

24. La Consulta de expertos recibió asesoramiento jurídico en el sentido de que si se proporcionara información incorrecta o incompleta, sería improbable que de ello se derivaran consecuencias jurídicas. El CM será esencialmente una base de datos, y la FAO (o cualquier otra organización que hospede el CM) no puede asumir ninguna responsabilidad por el modo en que dichos datos se usen o interpreten.

25. A fin de proceder con cautela, se aconsejaría a la Unidad de administración del CM que adjuntara un descargo de responsabilidad a toda información divulgada procedente del CM. Por ejemplo:

“La [Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación] declina toda obligación o responsabilidad en relación con el uso de la información o los datos contenidos en este Censo. La Organización, su personal y sus contratistas no serán responsables de las posibles consecuencias financieras o de otro tipo que se deriven del uso de la información o los datos contenidos en este Censo”.

26. El CM haría todo lo posible por garantizar la exactitud y, al obtener la información básica sobre los buques de una sola fuente (por ejemplo, IHS-F u otro proveedor de IUB), es probable que la calidad y exactitud de los datos sean mayores que si se obtuviera de cada Estado del pabellón. La Unidad de administración se esforzaría por mantener el nivel más alto posible de integridad de los datos.

³⁹ Ibíd., párr. 30.