



Luke Duggleby

Un informe descubre que probablemente no se notifican todos los transbordos en el Pacífico occidental y central

Una supervisión inadecuada puede provocar que capturas ilegales lleguen a puerto

Resumen

Cada día, en todo el mundo, se trasladan peces capturados lejos de la costa desde buques pesqueros a naves de carga refrigeradas o buques cargueros que los trasladan a puerto para su procesamiento. Muchas veces no hay datos sobre estos traslados —conocidos como transbordos— y el grado en el que se llevan a cabo en cumplimiento con los requisitos normativos, lo cual puede provocar que productos del mar ilegales entren en la cadena de abastecimiento de productos marinos.

Tan solo en el Pacífico central y occidental, un estudio de 2016 estimó que se transbordó una cantidad de captura ilegal, sin reglamentar y sin notificar valorada en más de 142 millones de dólares, la mayoría de la cual fue notificada erróneamente o no fue notificada por los buques de pesca licenciados.¹

Para obtener más información sobre los transbordos, The Pew Charitable Trusts combinó datos de los sistemas de identificación automática (AIS, por sus siglas en inglés) con tecnología de aprendizaje automático para analizar los movimientos de los buques cargueros que operaron en las aguas reguladas por la Comisión de Pesca del Pacífico Central y Occidental (WCPFC, por sus siglas en inglés) en 2016, el año más reciente para el que había datos disponibles. Los investigadores compararon este análisis con la información disponible públicamente sobre los transbordos y los buques cargueros, proporcionada por los miembros de la WCPFC y la secretaría de la Comisión.

El informe resultante, “Transbordo en el Océano Pacífico occidental: Una mejora en el entendimiento y la transparencia de las dinámicas de las flotas de buques cargueros ayudará a reformar la ordenación del transbordo”, descubrió que la ordenación de la WCPFC en sus aguas estaba comprometida por discrepancias entre los informes obligatorios de los transbordos realizados por los buques cargueros y los estados que los abanderan. Parece que algunos transbordos no se notificaron, mientras que otras anomalías podrían derivar de una falta de respuestas estandarizadas. El hecho de que algunos buques cargueros no activen el AIS —un sistema por satélite que identifica su posición y que, según la Organización Marítima Internacional, es obligatorio para todos los buques de 300 toneladas brutas o más que realicen viajes internacionales— hace que sea aún más difícil para las organizaciones independientes llevar a cabo auditorías y verificar las actividades de los buques cargueros.

Los resultados clave del informe incluyen:

- Al menos 140 buques cargueros operaron de forma consistente recogiendo atún y otras capturas de buques pesqueros, ya fuera en puerto o en el mar. Pero solo 25 buques notificaron el transbordo en alta mar.² Hay muy poca información disponible sobre el resto de actividades de los buques.
- Según el análisis combinado de los datos de los AIS y los informes disponibles públicamente de la WCPFC, es muy probable que ocurrieran más eventos de transbordo en el mar durante 2016 que no se notificaron a la WCPFC.
- Buques cargueros sin autorizar operaron en las aguas de la WCPFC en 2016 y es posible que realizaran transbordos en el mar, incluida la transferencia de especies ordenadas por la WCPFC.
- Las lagunas en los datos, las anomalías y las respuestas no estandarizadas de los miembros de la WCPFC en sus informes sobre los transbordos impiden una auditoría precisa, lo que aumenta el riesgo de que los transbordos pasen sin notificar y sin verificar.
- La falta de acuerdos de divulgación de datos sobre los transbordos entre la WCPFC y otras organizaciones regionales de ordenación pesquera (OROP) sobre los transbordos en aguas coincidentes aumenta la probabilidad de que ocurran transbordos sin notificar. Estas actividades sin notificar pueden causar que las OROP realicen un conteo erróneo de las especies capturadas en las aguas que ordenan, lo que provoca que las evaluaciones de población sean imprecisas.

Transbordo en el 2016

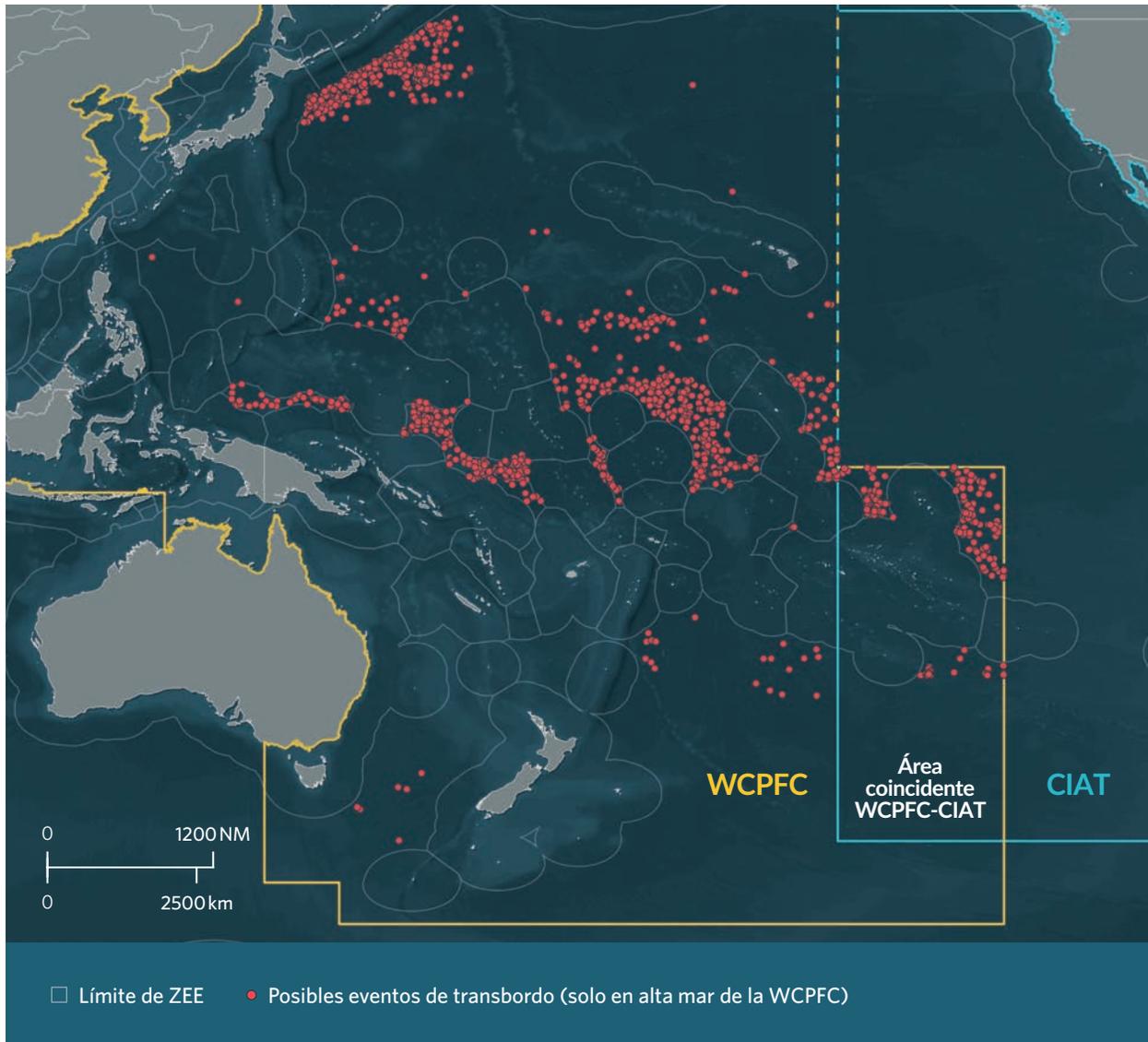
El análisis de Pew de los datos de los AIS estableció que puede que ocurrieran 1538 transbordos en alta mar en el área de la Convención de la WCPFC en 2016 (figura 1), pero los operadores de los buques solo reportaron 956 transbordos en alta mar a la secretaría.³ Además, puede que ocurrieran 700 más en las zonas económicas exclusivas (ZEE) de los países miembros de la WCPFC (figura 2).

Dicho todo esto, puede que más de 100 buques cargueros abanderados por ocho países miembros de la WCPFC realizaran más de 2200 transbordos en el mar en el área de la Convención. Y este recuento no incluye:

- Posibles transbordos realizados por 381 buques cargueros adicionales que no fueron observados en el AIS. La mayoría eran de menos de 300 toneladas brutas y, por lo tanto, no estaban obligados a usar el sistema por satélite.
- Puede que hayan ocurrido transbordos sin notificar entre dos palangreros.
- Puede que hayan ocurrido transbordos sin notificar durante los viajes de 70 buques cargueros autorizados durante importantes lagunas en los datos de los AIS.
- Más de 50 posibles transbordos que ocurrieron en aguas archipelágicas.

Figura 1

Posibles eventos de transbordo en alta mar en el Pacífico durante 2016 Distribución espacial



Nota: La WCPFC es la Comisión de Pesca del Pacífico Central y Occidental y la CIAT es la Comisión Interamericana del Atún Tropical.

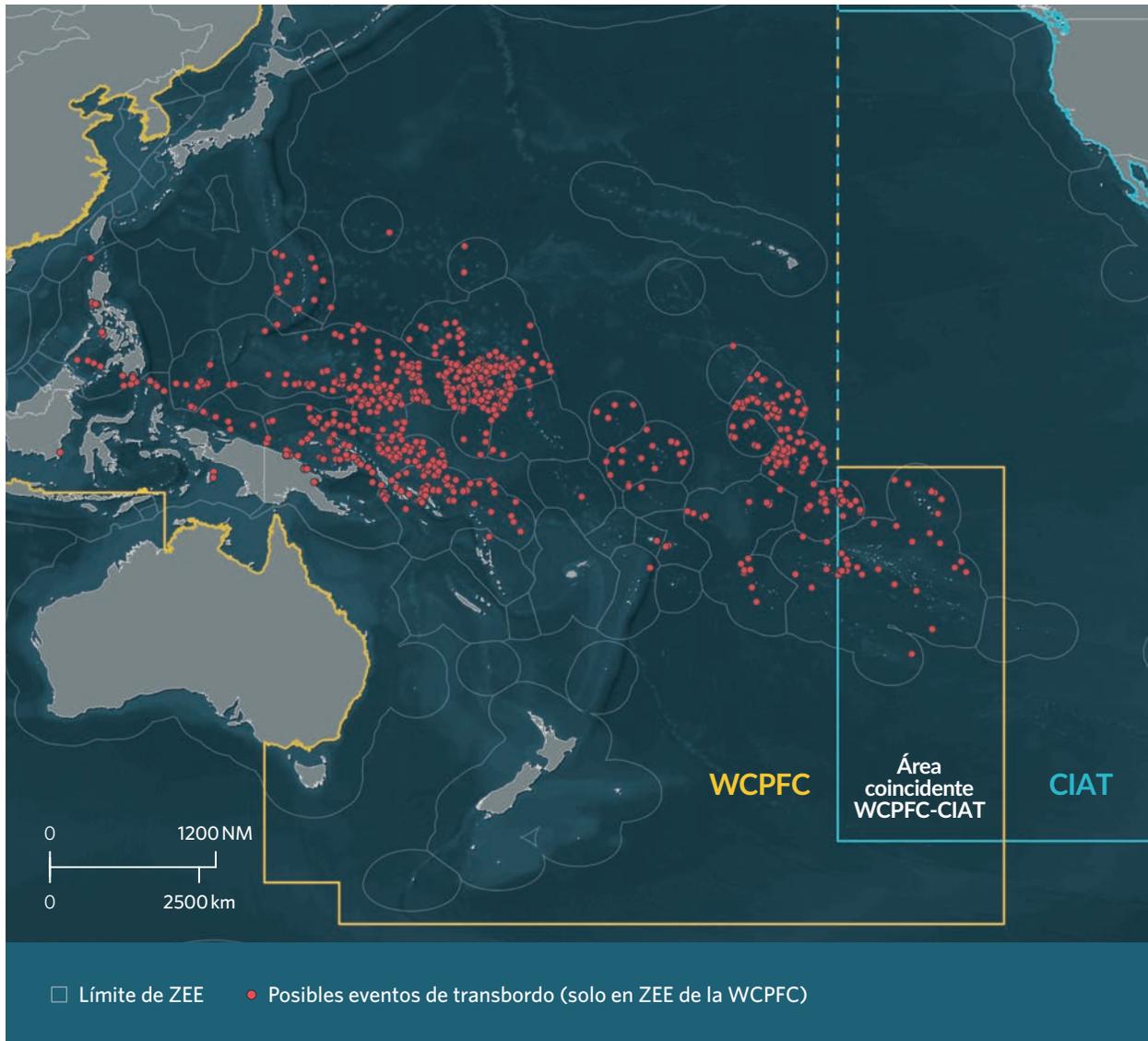
Fuentes: Eventos de OceanMind Ltd. (2019); incluye material de exactEarth Ltd. (2016); ZEE de marineregions.org

© 2019 The Pew Charitable Trusts

Figura 2

Posibles eventos de transbordo en ZEE en 2016

Distribución espacial



Nota: La WCPFC es la Comisión de Pesca del Pacífico Central y Occidental y la CIAT es la Comisión Interamericana del Atún Tropical.

Fuentes: Eventos de OceanMind Ltd. (2019); incluye material de exactEarth Ltd. (2016); ZEE de marineregions.org

© 2019 The Pew Charitable Trusts

Para profundizar más en las tendencias de las flotas de cargueros por estado de abanderamiento, Pew creó mapas de calor (figuras 3 y 4) con los datos de los AIS para cada una de las cinco flotas que reportaron transbordos en alta mar en 2016. Estos mapas representan la densidad de tráfico de buques cargueros y destacan dónde se concentraron los movimientos de las flotas cuando operaban en el Pacífico.

La figura 3 muestra los movimientos de 86 buques cargueros abanderados por Panamá en la parte central del área de la Convención, principalmente en las ZEE de las Islas Marshall y los Estados Federados de Micronesia. Las zonas rojas indican un alto número de visitas de buques a puertos del Pacífico, lo que probablemente implicaba trasposos de listado capturado por flotas de cerco, que están obligadas a transbordar en puerto y no en alta mar o en una ZEE.

A diferencia de los buques cargueros abanderados por Panamá, los movimientos de 16 buques cargueros abanderados por Taipei Chino se concentraron en alta mar, especialmente en aguas de jurisdicción coincidente de las OROP, lo que sugiere que estos buques interactuaron más con flotas de palangre que con cerqueros y, probablemente, transbordaron patudo y rabil (figura 4).

Al analizar estos mapas de calor, Pew comenzó a entender mejor la compleja naturaleza de la industria del transbordo en el Pacífico central y occidental y la variedad de patrones de actividad de los buques cargueros por estado de abanderamiento.

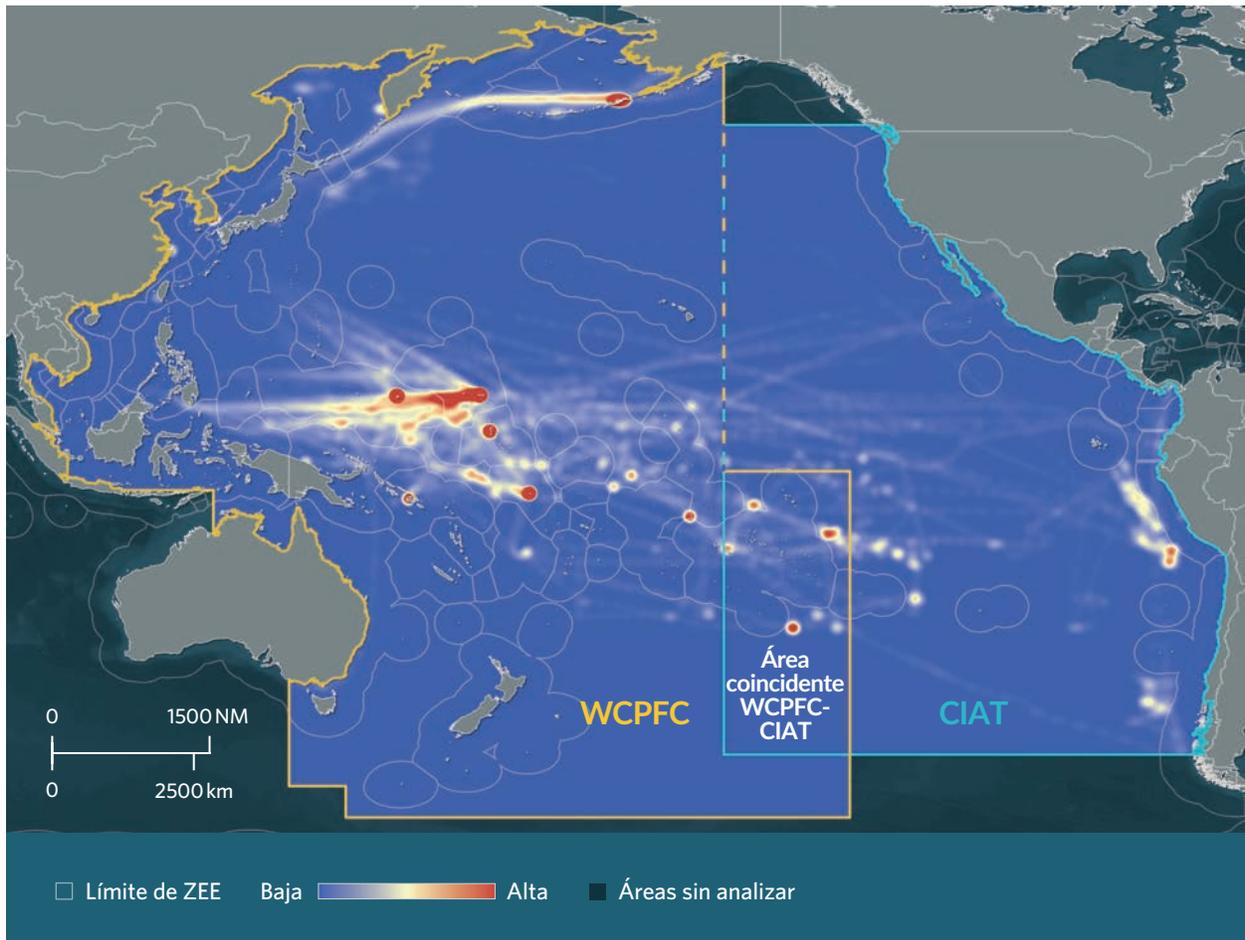


El transbordo es una labor compleja y global. En la imagen, las capturas se descargan en puerto, su última parada antes de llegar al mercado.

Figura 3

Mapa de tráfico de la flota de buques cargueros abanderados por Panamá en el Pacífico en 2016

Las zonas mostradas en rojo indican concentraciones de seguimientos de los AIS de buques cargueros



Nota: El mapa muestra 86 de 105 cargueros activos en el Océano Pacífico. Nota: La WCPFC es la Comisión de Pesca del Pacífico Central y Occidental y la CIAT es la Comisión Interamericana del Atún Tropical.

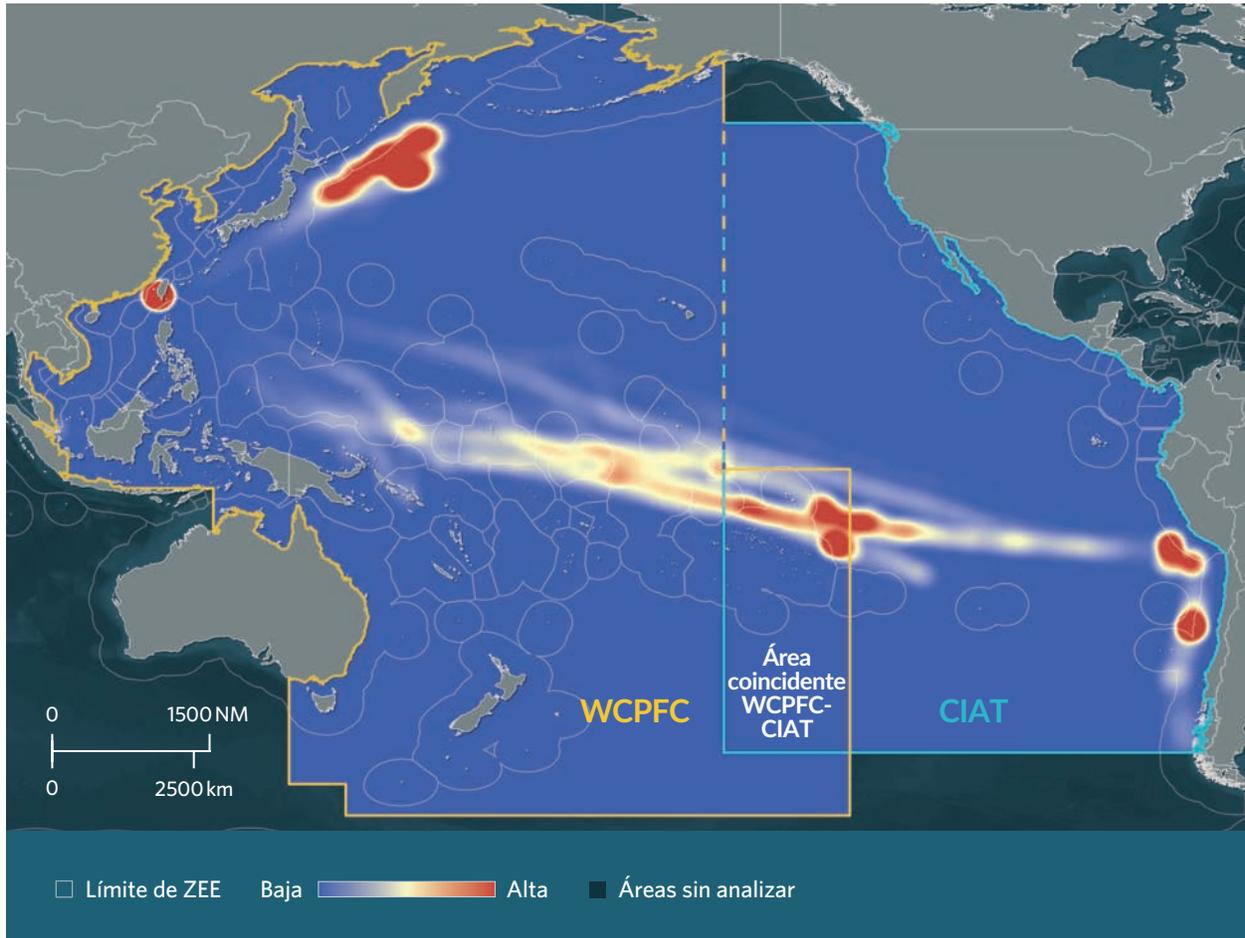
Fuentes: Seguimientos de OceanMind Ltd. (2019); incluye material de exactEarth Ltd. (2016); ZEE de marineregions.org

© 2019 The Pew Charitable Trusts

Figura 4

Mapa de tráfico de la flota de buques cargueros abanderados por Taipei Chino en el Pacífico en 2016

Las zonas mostradas en rojo indican concentraciones de seguimientos de los AIS de buques cargueros



Nota: Incluye 16 de 21 cargueros activos autorizados en el Océano Pacífico. Nota: La WCPFC es la Comisión de Pesca del Pacífico Central y Occidental y la CIAT es la Comisión Interamericana del Atún Tropical.

Fuentes: Seguimientos de OceanMind Ltd. (2019); incluye material de exactEarth Ltd. (2016); ZEE de marineregions.org

© 2019 The Pew Charitable Trusts

Actividad en el área coincidente de las OROP en 2016

El informe encontró una alta concentración de actividad potencial de transbordo en las zonas en las que aguas ordenadas por la WCPFC coinciden con aquellas ordenadas por la Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT) y la Comisión de Pesca del Pacífico Norte (NPFC, por sus siglas en inglés). De hecho, más de la mitad de los transbordos potenciales en alta mar detectados por los AIS tuvo lugar en dos regiones relativamente pequeñas que coinciden con la jurisdicción de las OROP: en alta mar frente a la costa de Japón y en el área coincidente CIAT/WCPFC del Pacífico central.

La figura 5 muestra los transbordos potenciales en alta mar frente a la costa de Japón realizados por buques cargueros abanderados por miembros de la WCPFC, cooperantes no miembros y territorios participantes (conocidos colectivamente como CCM) que fueron autorizados por ambas comisiones para llevar a cabo esta actividad. Los movimientos de los buques indicaban cerca de 600 transbordos potenciales en alta mar que implican a 26 buques cargueros en aguas de doble ordenación. Pero ningún buque reportó transbordos a la WCPFC. Es posible que los buques aceptaran solo especies ordenadas por la NPFC.

La figura 6 muestra posibles transbordos en alta mar en el área coincidente CIAT/WCPFC realizados por buques cargueros autorizados por la WCPFC a seis cooperantes no miembros. Los movimientos de los buques indican que puede que ocurrieran hasta 216 transbordos con 22 buques cargueros implicados en esta zona relativamente pequeña del Pacífico, ordenada conjuntamente por las dos OROP.

El gran número de transbordos potenciales en estas dos regiones de aguas coincidentes de las OROP aumenta las posibilidades de que algunos eventos y la contabilización de especies pase sin notificarse a la organización apropiada, a menos que ambas comisiones establezcan mecanismos rígidos de supervisión y notificación.

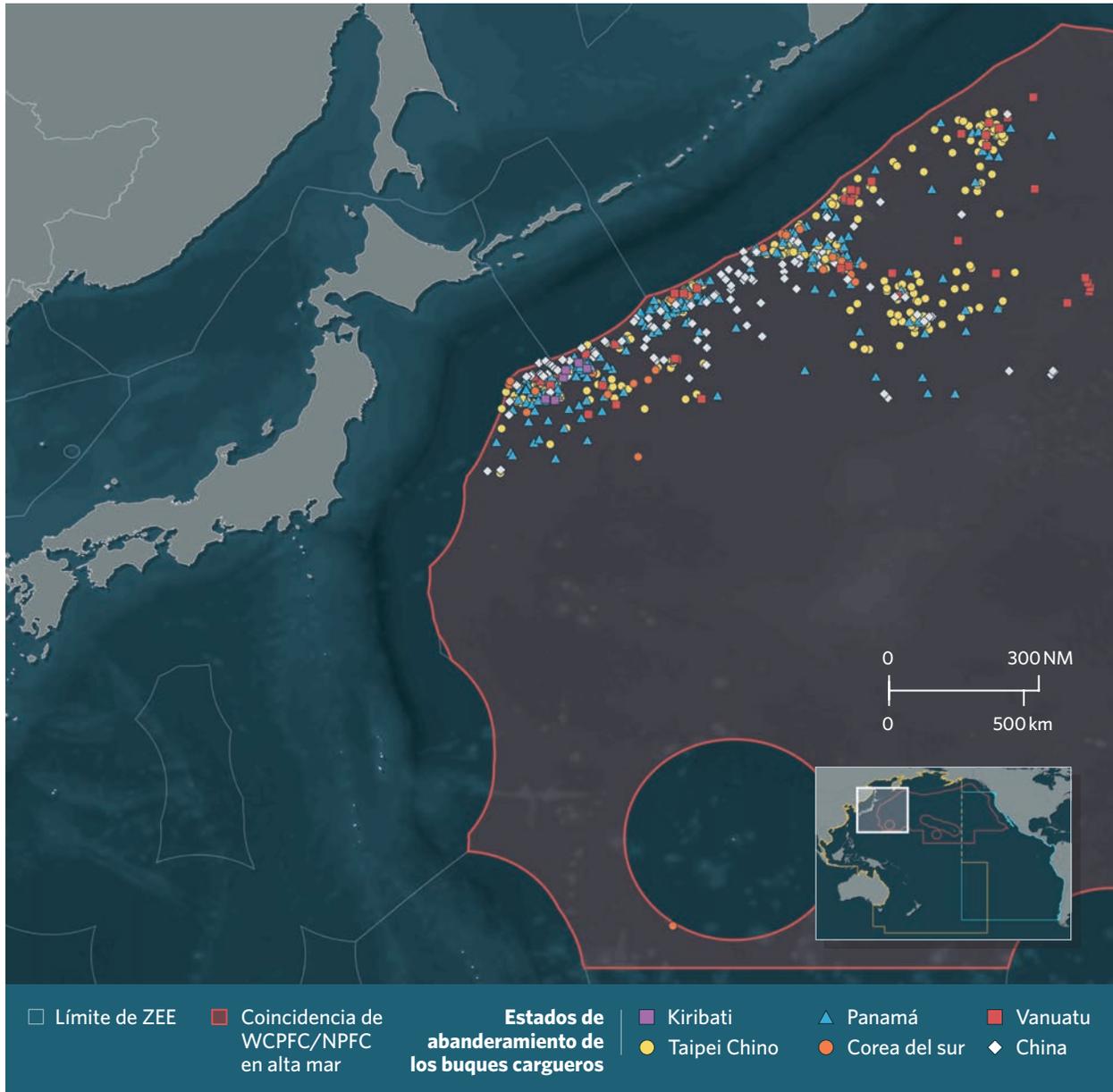


El transbordo en alta mar, como este, hace que las actividades de pesca sean más eficientes, pero puede ocurrir fuera de los marcos de regulación internacionales, ya que no existe una supervisión directa de las autoridades de ordenación

Figura 5

Transbordos potenciales en el área coincidente WCPFC/ NPFC en alta mar frente a la costa de Japón

Alta concentración de eventos en una zona relativamente pequeña



Nota: La WCPFC es la Comisión de Pesca del Pacífico Central y Occidental y la NPFC es la Comisión de Pesca del Pacífico Norte.

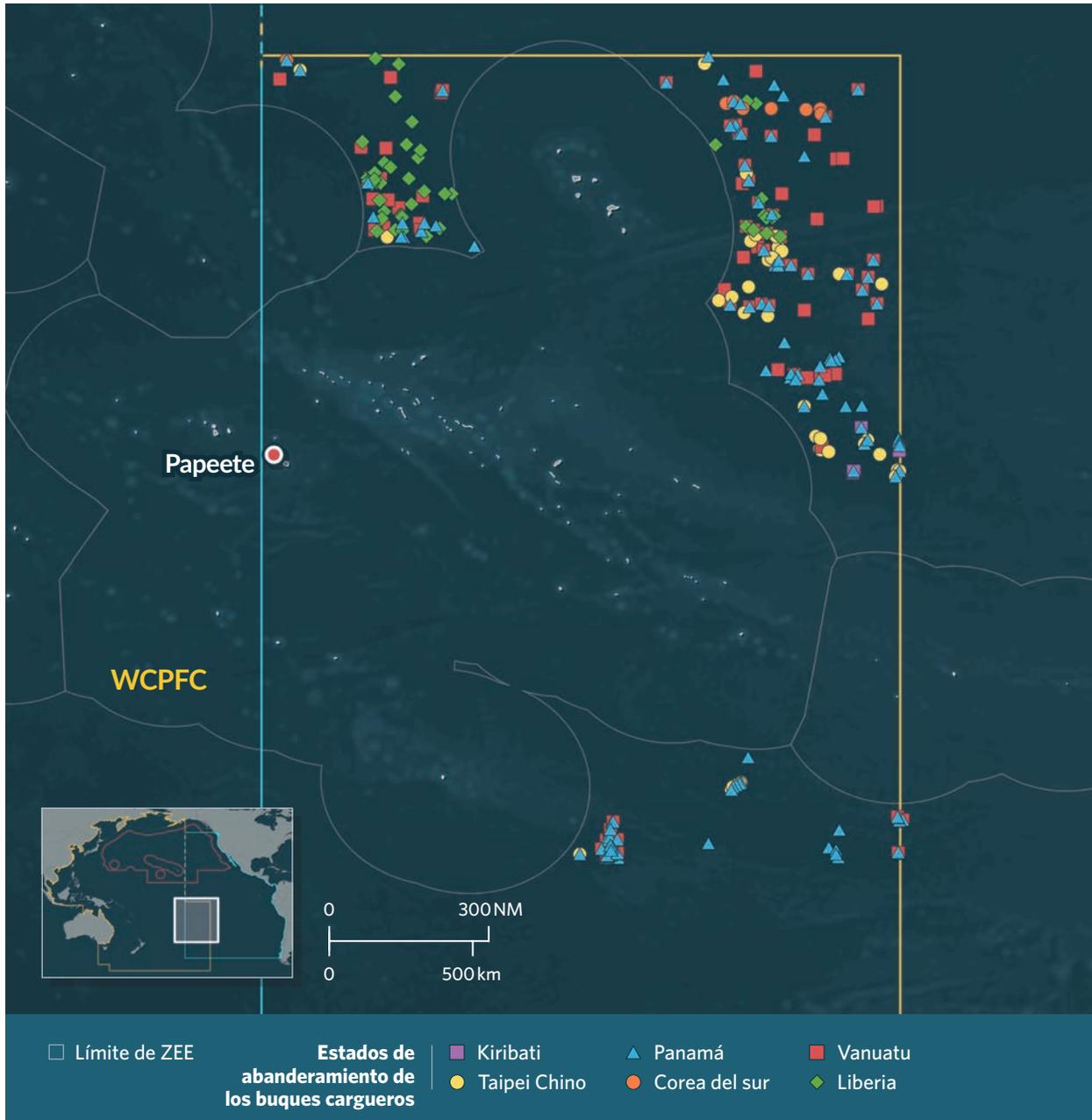
Fuentes: Eventos de OceanMind Ltd. (2019); ZEE de marineregions.org

© 2019 The Pew Charitable Trusts

Figura 6

Posibles transbordos en alta mar en el área coincidente WCPFC/CIAT

Alta concentración de eventos en una zona relativamente pequeña



Fuentes: Eventos de OceanMind Ltd. (2019); incluye material de exactEarth Ltd. (2016); ZEE de marineregions.org

© 2019 The Pew Charitable Trusts

Conclusiones

La ordenación de la WCPFC de los transbordos en su área de Convención está comprometida. Las lagunas en los datos, las anomalías en las notificaciones de los buques y sus autoridades de estado de abanderamiento, además de las respuestas no estandarizadas de los miembros de la WCPFC en los informes obligatorios impiden una auditoría precisa, lo que aumenta el riesgo de que las actividades de transbordo pasen sin notificar y sin verificar.

Al menos cinco veces más buques cargueros autorizados operaron en aguas de la WCPFC en 2016 que los 25 que presentaron informes de transbordo. Los movimientos de estos otros cargueros mientras se encontraban en aguas de la WCPFC indican que probablemente ocurrieran muchos más transbordos en el mar de los que se notificaron a la secretaría. Este hallazgo es reforzado por la notificación insuficiente por parte de los estados de abanderamiento de los buques cargueros de los CCM identificados como que han operado en la región. Los buques sin autorizar identificados en estas aguas puede que también realizaran transbordos que incluyeran traspasos de especies ordenadas por la WCPFC.

Por último, la falta de acuerdos de intercambio de datos sobre transbordos con las OROP cuyas aguas coinciden con las de la WCPFC aumenta la probabilidad de que ocurran transbordos sin notificar, lo que puede dar como resultado que la contabilización de las OROP sea imprecisa para todas las especies capturadas en las aguas que ordenan, lo cual afecta a las evaluaciones de población.

Para minimizar la posibilidad de que capturas INDNR pasen por los puertos de los miembros de la WCPFC, su marco de regulación debe fortalecerse significativamente y armonizarse con otras OROP.

Recomendaciones

La WCPFC y otras OROP deberían atajar rápidamente los hallazgos del informe para garantizar que su ordenación del transbordo no se vea comprometida. Para mejorar la supervisión de esta actividad, la Comisión debe considerar la implementación de las reformas descritas en el documento de Pew "**Las mejores prácticas para el transbordo**".

El informe representa solo un punto de partida para hacer que las operaciones de los buques en el área de la Convención sean más transparentes. Con investigación, análisis y acción continuados, la WCPFC podría convertirse en un modelo a seguir para otras regiones en la ordenación eficaz del transbordo.

Notas finales

- 1 MRAG Asia Pacific, "Towards the Quantification of Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing in the Pacific Islands Region" (2016), <http://www.ffa.int/files/FFA%20Quantifying%20IUU%20Report%20-%20Final.pdf>. La cifra citada es la suma de las pérdidas estimadas derivadas de la actividad de transbordo ilícita en las secciones 3.2, 3 y 3.4.
- 2 Western and Central Pacific Fisheries Commission, Technical and Compliance Committee, "Annual Report on WCPFC Transshipment Reporting, With an Emphasis on High Seas Activities" (2017), <https://www.wcpfc.int/node/29898>.
- 3 Ibid.

Para obtener más información, visite:
pewtrusts.org/transshipment

Contacto: Kimberly Vosburgh, directora de comunicaciones

Correo electrónico: kvosburgh@pewtrusts.org

Sitio web del proyecto: pewtrusts.org/transshipment

The Pew Charitable Trusts se inspira en la capacidad de conocimiento para resolver los problemas de mayor desafío en la actualidad. Pew aplica un enfoque riguroso y analítico para mejorar la política pública, informar al público y estimular la participación cívica.