COMISIÓN INTERAMERICANA DEL ATÚN TROPICAL

GRUPO DE TRABAJO PERMANENTE SOBRE EL CUMPLIMIENTO

10ª REUNIÓN

LA JOLLA, CALIFORNIA (EE.UU.)
5 DE JUNIO DE 2009

DOCUMENTO COM-10-05

NÚMEROS ÚNICOS DE IDENTIFICACIÓN DE LOS BUQUES DE PESCA ATUNEROS Y ARMONIZACIÓN DE LAS LISTAS DE BUQUES DE LAS OROP DE TÚNIDOS

Preparado conjuntamente por las cinco Secretarías

El documento adjunto fue preparado por las Secretarías de las cinco organizaciones regionales de ordenación pesquera (OROP) de túnidos, como parte de la instrumentación de la Línea de Acción acordada en la reunión conjunta de dichas OROP en Kobe (Japón) en enero de 2007. Será presentado en la segunda reunión de la OROP de túnidos, prevista para el 29 de junio al 3 de julio de 2009 en San Sebastián (España).

.

Doc. No. t-RFMO-000/2009

Original: Inglés

NÚMEROS ÚNICOS DE IDENTIFICACIÓN DE LOS BUQUES DE PESCA ATUNEROS Y ARMONIZACIÓN DE LAS LISTAS DE BUQUES DE LAS OROP DE TÚNIDOS

Preparado conjuntamente por las cinco Secretarías

Línea de acción de Kobe

1. La línea de acción de Kobe (KCoAs) incluía, entre otras cosas, trabajo técnico asociado con la:

   "Creación de una lista armonizada de buques de pesca atuneros lo más completa posible (lista positiva), incluyendo el uso de un identificador único permanente para cada buque, como por ejemplo un número OMI. La lista positiva debería incluir a los barcos de apoyo".

2. Este documento informa sobre las acciones emprendidas desde Kobe 1 por las Secretarías de las OROP de túnidos para avanzar en este tema.

Antecedentes

3. La sugerencia de mantener registros de los buques pesqueros se planteó durante el desarrollo del Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación por los buques pesqueros que pescan en alta mar (Acuerdo de cumplimiento de la FAO) y adoptado por la Conferencia de la FAO en 1993.

4. En octubre de 2000 la Organización Marítima Internacional (OMI) y la FAO celebraron la primera reunión de un "Grupo de trabajo conjunto *ad hoc* OMI/FAO" que reconocía la importancia del registro de buques pesqueros como medio para luchar contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IUU). En ella se respaldó la necesidad de garantizar que el Estado del pabellón vincula el registro de un buque pesquero con su autorización para pescar y se instó a una cooperación más estrecha entre las agencias pertinentes de las administraciones nacionales. El Grupo de trabajo *ad hoc* acordó también que debe considerarse cómo podría ser aplicado el sistema de asignación de números de la OMI a los buques pesqueros con el fin de permitir que se haga un seguimiento de los buques independientemente de los cambios que se produzcan en el registro o en el nombre a lo largo del tiempo.

5. En la Vigésima reunión del Grupo Coordinador de Trabajo sobre estadísticas de pesca (CWP20) celebrada en 2003 se acordó que, con fines de intercambiar registros de buques entre agencias, debería asignarse un identificador único a cada buque (UVI), ya que los actuales identificadores (como el nombre del buque, el estado del pabellón y número de registro en el estado del pabellón, el indicativo internacional de radio, etc.) son poco estables. El CWP20 recomendó que la FAO elaborara una lista de identificadores de buques esenciales y deseables para los registros de buques con el fin de que la consideraran las agencias del CWP y que la FAO consultara con ellas respecto al uso de los números únicos de identificación (UVI) en la base de datos del Registro de embarcaciones pesqueras autorizadas a pescar en alta mar (HSVAR) de la FAO y en los registros de buques de las agencias del CWP. Una parte esencial de esta propuesta era la inclusión de un identificador único HSVAR_ID (y su complemento no HSVAR_ID).

6. En la primera reunión del Grupo de Acción ministerial sobre la pesca IUU en alta mar, que se celebró en París, Francia, el 9 de marzo de 2005, se acordó, entre otras medidas, establecer un sistema de

información mundial sobre buques de pesca en alta mar en forma de base de datos internacional abierta al público sobre las flotas pesqueras en alta mar de todo el mundo. Se observó que dicho sistema podría ser una de las principales actividades de la Red SCV mejorada y se sugirió que su Secretaría podría considerar también la viabilidad de ampliar la base de datos de EQUASIS[1].

7. La Declaración de Roma de 2005 sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, adoptada posteriormente en la Reunión Ministerial, incluye una llamada a "*un exhaustivo registro mundial de buques pesqueros en el seno de la FAO que comprenda los buques frigoríficos de transporte y los de suministro e incorpore la información disponible sobre la identificación de la propiedad efectiva, sin perjuicio de los requisitos de confidencialidad que se dispongan en el derecho nacional*". Como resultado, el Departamento de pesca de la FAO emprendió un estudio para determinar la viabilidad de desarrollar dicho registro exhaustivo, que a partir de entonces se denominó "Registro mundial".

8. El Comité de Pesca, en su 27ª Reunión en 2007, recibió el informe del estudio que concluía que era necesario introducir un sistema mediante el que cualquier buque pudiera ser claramente identificado en el tiempo, independientemente del cambio de nombre, armador o pabellón. En relación con el concepto de un método único para identificar buques a lo largo del tiempo, el estudio de viabilidad reconocía las ventajas que se derivarían del uso del número del Lloyds Registry-Fairplay (LR-F) (número LR – es la base del número de la OMI y es obligatorio para ciertos tipos de buques pesqueros), y que incluirían, entre otras, "…que el número de identificación permanezca con el buque independientemente del cambio de nombre o de armador y/o pabellón, ya que proporciona la posibilidad de hacer un seguimiento de la historia del buque". Además, el estudio indicaba que el uso del número LR/OMI permitiría compararlo fácilmente con los de otras bases de datos, como la del Sistema de Información acerca de la calidad en el transporte marítimo (*European Quality Shipping Information System*) (EQUASIS), las de las Organizaciones Regionales de Ordenación de Pesquerías (OROP) y los registros de control de aquellos Estados rectores del puerto en los que se incluye el número LR/OMI en los criterios.

9. El 25-28 de febrero de 2008, la FAO celebró una "Consulta de Expertos sobre el desarrollo de un Registro mundial exhaustivo de buques pesqueros" en Roma, Italia. Durante esta Consulta, el Lloyd's Register Fairplay (LR-F), en nombre de la Organización Marítima Internacional, describió la gestión del Sistema de asignación de números de la OMI a los buques y del Sistema de asignación de números de la OMI al armador y a la empresa registrados que, en la práctica del LR-F, se han ampliado para incluir registros relacionados con actividades pesqueras. Ambos sistemas proporcionan un mecanismo para extraer datos exhaustivos sobre buques pesqueros de las administraciones del pabellón. En la actualidad, aproximadamente 26.000 buques pesqueros de más de 100 TB y sus correspondientes armadores registrados disponen de números LR (dentro de la gama de números únicos del Sistema de asignación de números de identificación a buques de la OMI).

10. Respecto a la flota mundial de buques pesqueros de menos de 100 TB, se advirtió a la Consulta de expertos de que no podrían incorporarse al Sistema de numeración de LR[2]. La Consulta de expertos

[1] Una Conferencia internacional relacionada con la calidad del transporte marítimo en la que participaron armadores, propietarios de mercancías, aseguradores, corredores, sociedades de clasificación, agentes, puertos y terminales, celebrada en Lisboa en junio de 1998, solicitaba información más accesible sobre la propiedad y explotación de las flotas internacionales de transporte marítimo. Posteriormente, en 2001, la Comisión Europea y la administración marítima de Francia, Singapur, España, Reino Unido, la Guardia Costera estadounidense y Japón iniciaron el proyecto EQUASIS. Desde entonces, las autoridades marítimas de Australia, Francia, Japón, Noruega, España, Reino Unido y la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), representando a la Comisión Europea, se han unido a EQUASIS mediante un Memorando de entendimiento. La Organización Marítima Internacional (OMI) y la Guardia Costera estadounidense tienen actualmente estatus de observadores. EQUASIS es una organización sin ánimo de lucro y el presupuesto es acordado y facilitado por los miembros del MoU (www.equasis.org).

[2] LR-F ha advertido desde entonces de que, basándose en que los registros de buques de las OROP de túnidos contienen un número limitado de buques de menos de 100 TRB (aproximadamente 14.500 buques: CCSBT (1.218); ICCAT (1.693); IATTC (3.004); IOTC (2.508) y WCPFC

reconoció los requisitos de un identificador único del buque y la empresa y recomendó un mayor desarrollo del mismo teniendo plenamente en cuenta los sistemas de numeración existentes como los empleados por la OMI, la CE, LR-F, etc., con fines de armonización. El apoyo de la FAO a este proceso consistirá probablemente en dar consejos en cuanto a las normas o formatos para los UVI, pero no asignando directamente los números.

11. La reunión del COFI28 celebrada del 2 al 6 de marzo de 2009, al considerar los resultados de la Consulta de expertos, propuso un programa futuro de trabajo para la FAO que incluía una evaluación de las necesidades del usuario, incluyendo las necesidades de los países en desarrollo, el establecimiento de un Comité de Coordinación polivalente, el diseño e implementación de un proyecto piloto y la preparación de un informe técnico exhaustivo que podría conducir a una Consulta técnica sobre el Registro mundial. Se indicó que las Secretarías de las OROP de túnidos estaban también avanzando en temas similares respecto a los buques autorizados a pescar en cada una de las zonas de Convenio de las OROP de túnidos. Se instó a la FAO a trabajar con estas organizaciones a medida que implementa su programa de trabajo, especialmente en relación con las actividades piloto.

Trabajo técnico desarrollado por las Secretarías de las OROP de túnidos desde Kobe 1

12. Desde enero de 2007, las Secretarías de las OROP de túnidos han revisado la información recopilada actualmente para los buques individuales para sus respectivos registros de buques. Esto se ha comparado con la información requerida por el LR-F para generar un UVI. Los requisitos de información para generar un UVI y la información recopilada actualmente por cada OROP de túnidos para los buques pesqueros se resumen en el **Documento Adjunto 1**. Esta matriz identifica la información que cada OROP de túnidos no recopila actualmente pero que el LR-F requiere para generar un UVI.

Proceso propuesto para la implementación

13. Asumiendo que las OROP de túnidos elijan proceder a la implementación de los UVI, tal y como se estableció en KCoAs, para generar un UVI y producir un registro mundial actual de los buques pesqueros[3] debería seguirse el siguiente proceso:

- Las OROP de túnidos adoptan una decisión en sus respectivas organizaciones para enmendar los requisitos existentes en cuanto a los datos de los buques individuales que son necesarios para sus respectivos registros de buques.
- Los estados del pabellón miembros, no miembros colaboradores y territorios que participan en las OROP de túnidos, facilitan la información adicional (**Documento Adjunto 1**) a sus respectivas Secretarías.
- Las Secretarías de las OROP de túnidos transmiten los datos de los buques individuales al LR-F.
- El LR-F integra los datos en las bases de datos existentes del LR-F y genera un UVI.
- El LR-F realiza un extracto de la flota para cada OROP de túnidos.
- Negociar con el Comité Supervisor de EQUASIS para que el LR-F proporcione una lista consolidada de buques a EQUASIS para publicarla en www.equasis.org, para buscar los buques en el dominio público, incluyendo el UVI – que sirve por tanto como un registro mundial de buques para las OROP de túnidos.

(6.077)), LR-F puede incorporar todos los registros de buques de las OROP de túnidos siempre que se le faciliten todos los detalles necesarios para generar un UVI para estos buques.

[3] Algunas OROP de túnidos recopilan actualmente mucha menos información para los buques de transporte y de apoyo que para los buques pesqueros. Además el LR-F extrae los datos independientemente sobre los buques de transporte y los de apoyo ya que estos ya se obtienen de conformidad con el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS).

- Las OROP de túnidos ponen a disposición de sus miembros los datos resultantes en formato electrónico.
- Las OROP de túnidos pueden también publicar la información en el dominio público de sus sitios web (en un formato no descargable o en un formato descargable pero sin el UVI).
- Las OROP de túnidos utilizan el UVI para fusionar sus listas de buques regularmente y publicarlas en el sitio web de tuna.org (en un formato no descargable).

14. El LR-F ha confirmado que, como acuerdo que proporciona beneficios mutuos tanto al LR-F como a las OROP de túnidos, este acuerdo no implicaría obligaciones o compromisos financieros. Además, el LR-F ha acordado incluir los buques <100 TRB incluidos en los registros de las OROP de túnidos en el sistema – siempre que se faciliten todos los requisitos en cuanto a información para cada buque.

Conclusión

15. Como se reconoció en Kobe 1, la consolidación de las listas de buques pesqueros de las cinco OROP de túnidos y la introducción de un UVI se considera un paso práctico y positivo en la lucha contra la pesca IUU a nivel mundial. El desarrollo de un UVI por parte de las OROP de túnidos facilitaría el intercambio de información sobre los buques entre las OROP de túnidos, respaldaría mayores esfuerzos en materia de seguimiento, control y vigilancia (SCV) dentro y entre cada OROP de túnidos (respecto a la documentación de las capturas, la verificación de los transbordos, las medidas del Estado rector del puerto, las operaciones de VMS, etc.) y supondría una contribución positiva a los esfuerzos relacionados dentro de la FAO en la consecución de este objetivo.

Documento adjunto 1

Listas de campos recopilados por la OMI y el LR-F y de los actualmente recopilados por las OROP de túnidos

Información requerida	OMI[A] Para buques >100TRB	LR-F[B]	Requerida para facilitar un nº LR	WCPFC	IATTC	IOTC	CCSBT	ICCAT
Número OMI único de la Empresa (DOC)	X							
Número OMI de identificación del armador registrado	X							
Número OMI de identificación del buque	X				X	X[4]		
Número LR (si se conoce)	OMI<Empresa/armador registrado ><número LR-F de 7 dígitos >	X						
Empresa titular de Declaración de conformidad (DOC)	X	X						
Nombre actual de la empresa	X				X			
Fecha de inscripción de la empresa	X							
País de inscripción	X							
Dirección completa de la empresa	X							
Nombre previo de la empresa (si se conoce)	X				X			
Armador registrado	X	X	X	X	X	X	X[5]	X
Empresa matriz del armador registrado (si se conoce)	X		X					
Fecha de incorporación de la empresa	X							
Administrador del buque (si procede)	X	X	X					
Administrador técnico		X						

[4] Si está disponible.
[5] No se sabe si todos los detalles del armador enviados por todos los pabellones son acordes con la definición de LR-F de Armador registrado.

Operador		X	X		X	X	X[6]	X
Fletador a casco desnudo	X	X	X					
Propietario efectivo del grupo		X						
Flota operada por el grupo		X						
Estado del pabellón	X		X	X	X	X[7]	X[5]	X
Número MMSI	X		X					
Número de identificación del Estado del pabellón (Nº oficial)	X		X	X				
Nombre del buque pesquero	X		X	X	X	X	X	X
Número de registro (Nº pesca)		X	X	X	X	X	X	X
Nombres previos (si se conocen)		X	X	X	X	X	X[8]	X
Puerto de registro	X		X	X	X			
Dirección del(los) armador(es)	X	Empresa	X	X	X	X	X	X
Nombre y nacionalidad del patrón				X				
Pabellón previo (si lo hubiera)		X	X	X	X	X	X	X
Indicativo internacional de radio	X		X	X	X	X	X[9]	X
Tipos y números de comunicación del buque (números INMARSAT A, B y C y número del teléfono por satélite)		X		X				
Fotografía en color del buque		X		X	X			
Fecha y lugar de construcción	X		X	X	X			
Tipo de buque		X	X	X	X	X	X	X
Tripulación normal		X		X	X			
Tipo de método(s) de pesca	X	Tipo de buque LR-F		X	X	X	X[10]	X
Eslora		X	X	X	X	X	X	X
Puntal moldeado		X	X	X	X			
Manga		X	X	X	X			
Tonelaje de registro bruto (si	X		X	X	X	X	X	X

[6] No se sabe si los detalles del Operador enviados por todos los pabellones son acordes con la definición del LR-F de Operador.
[7] Esta información no se solicita pero está disponible cuando un Estado del pabellón envía información sobre buques para añadir a la lista autorizada.
[8] Esta información a menudo se consigna como "Desconocida".
[9] Falta para el 11% de los buques de más de 100 toneladas y el 34% de los buques de menos de 100 toneladas.
[10] Se consigna como "Sin clasificar" para el 9% de los buques de más de 100 toneladas y el 23% de los buques de menos de 100 toneladas.

procede)								
Tonelaje bruto (si procede)			X		X			
Potencia del motor(es) principal(es)		X	X	X	X			
Naturaleza de la autorización para pescar concedida por el Estado del pabellón				X	X	X		
Capacidad de transporte, incluyendo tipo de congelador, capacidad y número y capacidad de bodega de pescado		X		X	X	X[11]	X[11]	Solo buques de transporte
Tonelaje neto	X		X		X			
Peso muerto	X		X					
Constructor del buque	X		X		X			
Nacionalidad del constructor del buque	X		X					
Detalles del propietario verdadero de los buques en registro "*parallel-in*"	X		X					
Detalles del propietario verdadero de los buques en registro "*parallel-out*"	X		X					
Código de estatus del buque	X							
Fecha de inscripción del buque en el registro	X		X		X			
Fecha de eliminación del buque del registro (si procede)	X		X		X			
Periodo de autorización para pescar							X	X

A. Asociado con el a) Sistema de numeración única de empresas de la OMI, b) Sistema de números de identificación del armador registrado de la OMI, c) Sistema de números de identificación de los buques de la OMI

B. Véase el **Documento adjunto A**

[11] La información sobre la capacidad de transporte se solicita sólo en relación con los buques de transporte.

1. Documento adjunto A

2. Lloyd's Register – Fairplay: Definiciones de Armador / Administrador

LR-F identifica los siguientes papeles respecto al Armador/Administrador de un buque. Cabe señalar que la misma empresa puede desempeñar más de un papel en un buque.

1. Empresa titular de una Declaración de conformidad (DOC) – Armador del buque o cualquier otra organización o persona como el administrador o el fletador a casco desnudo que haya asumido del armador del buque la responsabilidad de la explotación técnica del buque y que al asumir dicha responsabilidad haya aceptado encargarse de todos los deberes y responsabilidades impuestos por el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (ISM).

Empresa titular tanto de la DOC como del Certificado de seguridad marítima (SMC) expedidos por las Administraciones del pabellón, pero cuya información está también disponible en las Organizaciones Responsables, como las Sociedades de Clasificación, que pueden realizar auditorías.

En la mayoría de los casos, la Empresa DOC será responsable de la Administración técnica del buque.

2. Armador registrado - Título legal de propiedad del buque que aparece en los documentos de registro del buque. Puede ser un Armador/Administrador o una empresa subsidiaria en propiedad exclusiva de un mayor grupo naviero; o un banco o una empresa propietaria de un solo barco establecida por el banco, o por supuesto una sociedad instrumental creada sobre el papel para poseer legalmente un buque y posiblemente para limitar la responsabilidad de los armadores "reales" y/o beneficiarse de leyes fiscales de ultramar. De todas formas, podría ser un requisito legal del Estado del pabellón en el que está registrado el buque para que el armador legal sea una empresa registrada en ese país.

3. Administrador del buque – Empresa designada por el armador o fletador del buque para que sea responsable del funcionamiento diario del buque y el mejor punto de contacto del buque en temas comerciales. Esta empresa puede ser una empresa vinculada con el armador, o una tercera parte cuyo propósito es principalmente la administración de los buques de sus clientes armadores. Esta empresa podría ser también responsable de las principales adquisiciones para la flota, como clasificación, seguros, inspecciones, etc.

Nota: Actualmente muchos buques son propiedad de bancos o empresas financieras/de leasing que no tienen ninguna implicación operativa. En la práctica, las empresas arrendatarias, denominadas "Armador disponente" o una de sus filiales, podrían aparecer como Administradores del buque.

4. Administrador técnico – Empresa designada por el armador, operador o administrador del buque para ser específicamente responsable de la explotación técnica y la supervisión técnica de un buque. Esta empresa podría ser también responsable de las adquisiciones para la flota, como reparaciones, recambios, renovación del motor, inspecciones, carenado, etc.

En la mayoría de los casos, la Empresa DOC será responsable también de la Administración técnica del buque.

5. Operador – Empresa responsable de las decisiones comerciales sobre el uso de un buque y por lo tanto la que decide cómo y dónde se emplea. Beneficiario directo de los beneficios de la explotación del buque, esta empresa podría ser también responsable de las operaciones de adquisición de bunkers y servicios portuarios. Un fletador de medio-largo plazo o de casco desnudo se considera el operador del buque. Las empresas que dirigen grupos de operadores (por ejemplo Cool Carriers o Gearbulk) son operadores de los buques del grupo.

Nota: Actualmente muchos buques son propiedad de bancos o empresas financieras / de leasing que no tienen ninguna implicación operativa. En la práctica, las empresas arrendatarias, denominadas "Armador disponente", podrían aparecer como Operadores del buque.

6. Fletador a casco desnudo – La empresa identificada en la póliza de fletamento que fleta el buque a casco desnudo. El fletador asume el control de todas las operaciones, costes y responsabilidades asociadas con el buque durante un periodo de tiempo acordado. El fletador se convierte en o designa al administrador del buque y puede tener también el derecho de subfletar el buque.

Es cada vez más común que los buques estén en un registro paralelo durante el periodo de fletamento a casco desnudo. En este caso, el buque es transferido por el fletador a casco desnudo a un nuevo pabellón operativo, mientras que el armador del buque (Armador registrado) continúa en el Registro original. Ninguna de las responsabilidades legales o financieras del Armador registrado se transfiere al fletador a casco desnudo durante el periodo de fletamento.

Nota: En los acuerdos de fletamento a casco desnudo, si se negocia al inicio del contrato de fletamento, el fletador puede tener opción a comprar el buque al final del periodo de fletamento.

En los **Contratos de fletamento por tiempo**, el fletador puede asumir únicamente la responsabilidad de las operaciones, rutas y cargamento, mientras que las responsabilidades técnicas, respecto a la tripulación, etc. siguen siendo del armador.

7. Propietario efectivo del grupo – Es la sociedad controlante del Armador registrado, o del Armador disponente si el buque es propiedad de un banco. Es la participación mayoritaria de la flota y el beneficiario último de la propiedad. Un Propietario efectivo del grupo puede o no ser propietario directamente de buques como Armador registrado. Puede ser el Administrador de su flota, que a su vez es propiedad de empresas subsidiarias. Sus buques también pueden ser administrados por una tercera parte bajo contrato.

8. Flota operada por el grupo – Para las empresas identificadas como Propietarios efectivos del grupo, el LRF puede identificar la flota operativa total. Esta Flota operada por el grupo incluye a todos los buques de la flota operada por el Grupo, incluyendo tanto los buques de su propiedad como los fletados.

9. Identificador del servicio marítimo móvil (MMSI) - Es un número de 9 dígitos utilizado para identificar a los buques en las comunicaciones de radio VHF. Los tres primeros dígitos indican el país de registro. Cuando se efectúa un cambio de pabellón, este número también cambia. Administrado por la Unión Internacional de Comunicaciones (UIT), expedido por la Administración del pabellón.