

COMISIÓN INTERAMERICANA DEL ATÚN TROPICAL

COMITÉ CIENTÍFICO ASESOR

17ª REUNIÓN

La Jolla, California, (EE. UU.)

8 a 12 de junio de 2026

DOCUMENTO SAC-17 INF-C

IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA REGIONAL DE OBSERVADORES DE LA CIAT
PARA LOS TRANSBORDOS EN EL MAR CONFORME A LA RESOLUCIÓN C-22-03

1. Introducción	1
2. Implementación y operación	2
3. Resultados hasta la fecha	5
4. Puntos a conversar.....	8

Se usan las siglas siguientes en el documento:

BLZ	Belice	IDN	Indonesia	MHL	Islas Marshall	PYF	Polinesia Francesa
CHN	China	JPN	Japón	PAN	Panamá	TWN	Taipéi Chino
EUR	Unión Europea	KOR	Corea	PER	Perú	VUT	Vanuatu
FJI	Fiji	LIB	Liberia	PHL	Filipinas	WSM	Samoa
BET	Patudo	SHK	Tiburones	SWO	Pez espada	YFT	Aleta amarilla

1. INTRODUCCIÓN

El programa regional de observadores de la CIAT para dar seguimiento a los transbordos en el mar por buques cargueros en el Océano Pacífico oriental (OPO) autorizados a recibir atunes y especies afines y tiburones de buques atuneros palangreros grandes (LSTLFV) se rige por la Resolución [C-22-03](#). Esta resolución fue aprobada en 2022, y enmienda y reemplaza la resolución C-12-07, la cual a su vez enmendaba y reemplazaba la resolución C-11-09 para establecer un programa sobre los transbordos por buques pesqueros grandes.

El párrafo 21 de la resolución C-22-03 establece que *“Cada año, el director presentará un informe sobre la instrumentación de la presente Resolución a la reunión anual de la Comisión, que revisará el cumplimiento (...)”*. Desde hace 6 años, se quedó asentada la práctica de presentar este informe de forma separada en los diferentes Comités de la Comisión: los aspectos financieros en el Comité de Administración y Finanzas (CAF); los temas de cumplimiento en el Comité de Revisión (COR); y los aspectos operativos del programa con datos de capturas, transbordos, áreas, etc. en este Comité Científico Asesor (CCA).

En este programa participan seis Miembros de la CIAT a través de sus buques palangreros de gran escala (LSTLFV) autorizados: China, Corea, Japón, Panamá, Taipéi Chino, y Vanuatu, y son éstos quienes lo financian. Para 2025, no se registraron transbordos de buques palangreros panameños, pero sus buques cargueros sí recibieron transbordos.

2. IMPLEMENTACIÓN Y OPERACIÓN

2.1. Participación

La Secretaría mantiene en el portal de internet de la Comisión la lista de buques cargueros autorizados para recibir transbordos en el mar ([Registro Regional de Buques](#)), la cual es actualizada constantemente con la información que suministran los participantes sobre adiciones o retiros de buques o modificación de los datos de éstos. Al 15 de abril de 2026, la lista incluye 72 buques de carga de siete CPC¹ (Tabla 1). Esa lista incluye buques de los seis participantes en el programa, más 3 de Liberia, este último en calidad de No Miembro Cooperante de la CIAT.

Es importante subrayar que a la fecha no existen buques en la lista de buques cargueros autorizados que no sean de un pabellón de un CPC. Con esto se logra un mejor control de los buques cargueros autorizados en materia de cumplimiento y, es de destacar, que esta es una recomendación de los lineamientos sobre transbordos aprobados por la FAO.

CPC	CHN	JPN	KOR	LIB	PAN	TWN	VUT
Número de buques	18	6	14	3	23	7	1

La resolución C-22-03 en su párrafo 5 requiere de cada CPC que participa en el programa identificar los buques atuneros palangreros autorizados a transbordar pescado en el mar, los cuales a su vez deben constar en el Registro Regional de Buques de la CIAT (ver [Lista de buques palangreros grandes autorizados](#)). De igual manera, cada CPC debe suministrar una lista de sus buques cargueros autorizados a recibir transbordos en el mar.

2.2. Observadores a bordo

2.2.1 Seguridad a bordo

Como se ha informado previamente, MRAG provee a los observadores dispositivos de alerta de emergencia, con el cual pueden enviar una señal inmediata a las oficinas de MRAG, y existe un protocolo por seguir en casos de emergencia. ([MRAG Americas: IATTC Observer Program - Emergency Action Plan](#)).

Los informes de los observadores en los buques cargueros incluyen un apartado para anotar situaciones o incidentes que afectan el desempeño de sus funciones, como hostigamiento o cuestiones relacionadas con su salud. Toda información anotada en ese apartado, y cualquier otra relacionada con posibles incumplimientos de las condiciones de trabajo para los observadores, es reportada al CPC de pabellón para su atención y es revisada por el Comité de Revisión (COR).

Otro asunto incluido en los informes de los observadores es que en algunos viajes no se realizan los simulacros de emergencia que requiere el (SOLAS; Cap. III Parte B-1, regla 19, puntos 2.2 y 2.3) [International Convention for the Safety of Life at Sea](#). Este requisito, tema de seguridad tanto para los tripulantes como para los observadores, debe ser observado en virtud de que la Convención de Antigua, Artículo VII (*Funciones de la Comisión*), literal n), señala como una de las funciones “promover la aplicación de todas las disposiciones pertinentes del Código de Conducta y otros instrumentos internacionales pertinentes”, lo cual abarca no sólo el Convenio SOLAS, sino también el (MARPOL) [International Convention for the Prevention of Pollution from Ships](#), que rige situaciones como el derrame de hidrocarburos en el mar.

En el informe anual sobre cumplimiento se incluyen los casos de posibles incumplimientos de buques cargueros con observador a bordo.

¹ Miembros y no Miembros Cooperantes de la CIAT

2.2.2 Procedimientos y logística

El procedimiento de solicitud de asignación de un observador comienza con el requerimiento correspondiente a través de la compañía del buque carguero y a través de la Agencia de Pesca de su país. La solicitud de observador se envía a la CIAT, quien la remite al coordinador del programa en MRAG una vez que se corrobora que es sujeto de asignación, principalmente de que se encuentre el buque en la lista de buques cargueros autorizados. El coordinador atiende la solicitud con el despliegue del observador de la CIAT y coordina con la compañía del carguero el lugar y fecha de abordaje del observador o en casos de cambios en el cronograma.

MRAG también se comunica con las empresas de los cargueros para establecer estimaciones que permitan la planificación a largo plazo y garantizar que tenga suficientes observadores para satisfacer las necesidades. Durante el período que se informa (2025), se desplegaron observadores en 27 buques cargueros.

Las principales tareas del observador, según lo especificado por la Resolución C-22-03, son las siguientes:

- a) **Registrar e informar sobre las actividades de transbordo realizadas;**
- b) Verificar la posición de la embarcación cuando realiza transbordos;
- c) **Observar y estimar los productos transbordados;**
- d) Verificar y registrar el nombre del LSTLV en cuestión y su número CIAT;
- e) Verificar los datos contenidos en la declaración de transbordo;
- f) Certificar los datos contenidos en la declaración de transbordo;
- g) Refrendar la declaración de transbordo;
- h) Emitir un informe cada 15 días del desarrollo de las actividades de transbordo del carguero; y
- i) Establecer informes generales que integren la información recabada de acuerdo con los requisitos del Programa de la CIAT y brindar al capitán la oportunidad de incluir en ellos cualquier información relevante.

Las tareas a y c son prioritarias para los observadores y ocupan la mayor parte de su tiempo a través del conteo, identificación y registro de los pesos de las especies transbordadas y los movimientos del buque carguero.

Los informes LSTLV que incluyen conteos y pesos de productos son obtenidos por el segundo oficial del (buque carguero) CV de los capitanes del LSTLV y luego se ponen a disposición del observador de la CIAT dentro de las primeras dos horas del transbordo. Los observadores de la CIAT reciben una copia del informe de números y pesos de LSTLV dentro de las dos primeras horas del transbordo. Las declaraciones de transbordo son preparadas por el segundo oficial del CV dentro de las dos primeras horas del transbordo y se entregan al observador de la CIAT para su firma, certificación y verificación. Una copia de la declaración de transbordo se proporciona directamente al observador de la CIAT durante el transbordo.

2.3 Estimación de los pesos del producto transbordado

Los observadores tienen la tarea de estimar el peso del producto transbordado por especie y grupo de especies que cuentan durante su(s) período(s) de observación. El objetivo principal es verificar los pesos registrados por el carguero y los LSTLV en la declaración de transbordo. Existen cinco opciones para realizar esta tarea; una de ellas, que es utilizada comúnmente, es la siguiente:

Peso total del producto = Peso promedio por especie x Recuento total de especies por observador

Otras implican que existieran en el buque básculas electrónicas de gancho (*electronic hook-scales*). No obstante, muy pocos cargueros cuentan con estos equipos.

Los transbordos en los cuales existe una diferencia mayor al 10% entre el monto del producto calculado

por el observador y el indicado en la declaración de transbordos son remitidos al CPC de pabellón para que investigue si pudo haber alguna posible negligencia en el llenado de la declaración o falsedad en los datos. Las respuestas de manera general presentadas por los CPC en el Comité de Revisión son que las diferencias se deben a que estos son cálculos o estimaciones y que por lo tanto es natural que existan diferencias.

En la 14ª reunión de CCA se emitió la recomendación de que se revisara si era considerable el tema de las diferencias en los reportes entre el atún calculado por el observador y el indicado en la declaración de transbordos. Para ello, se solicitó a los observadores que pusieran atención y reportaran la información de todos los transbordos revisando qué diferencia existía en cada uno de ellos entre sus cálculos de pescado transbordado y el reportado en la declaración de transbordo.

Se realizó nuevamente una revisión de todos los viajes realizados por cargueros en 2025 verificando en cuántos cargueros y en cuántos transbordos existieron diferencias de más de 10% en los viajes realizados en esos años. De esta revisión se obtuvo lo siguiente:

- Se incluyen datos de 396 de 2025.
- De esos 396 transbordos, en 80% no hubo una diferencia mayor al 10% entre el pescado declarado en la declaración de transbordo y el calculado por el observador.
- En 12% la diferencia se encuentra en el rango de 10% a 25%. Y solo en 8% es mayor a 25%.

En la Figura 1 se ilustra ese rango de diferencias. Las diferencias quizá se puedan explicar al considerar que la cifra dada por los observadores es una estimación y la velocidad en que se realizan los transbordos es considerable.

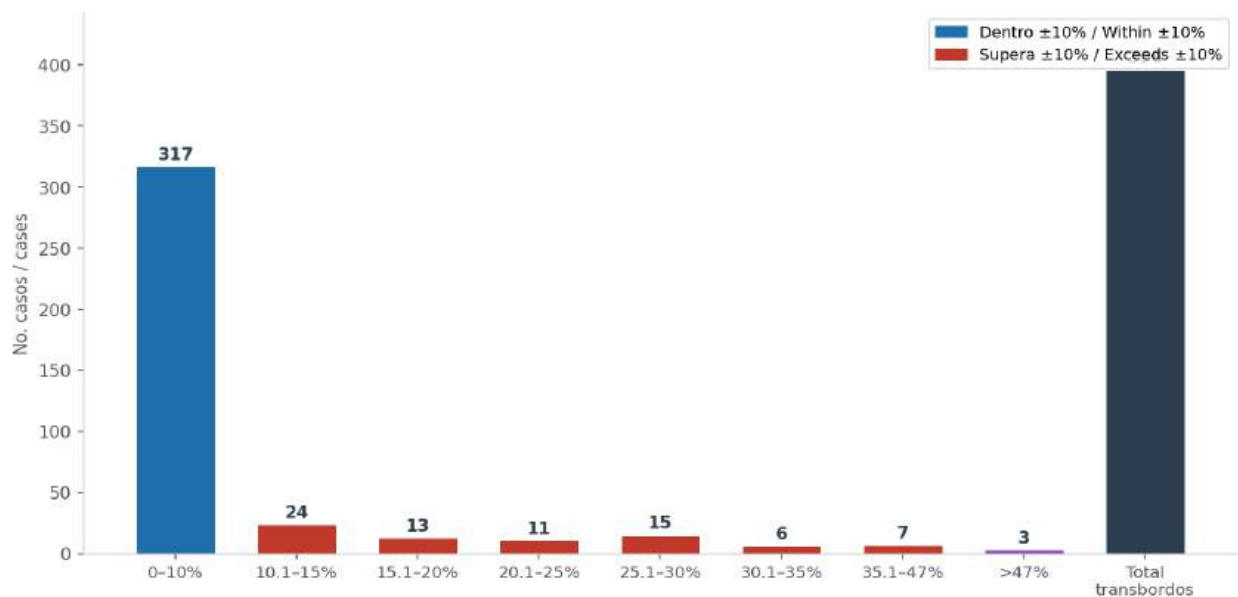


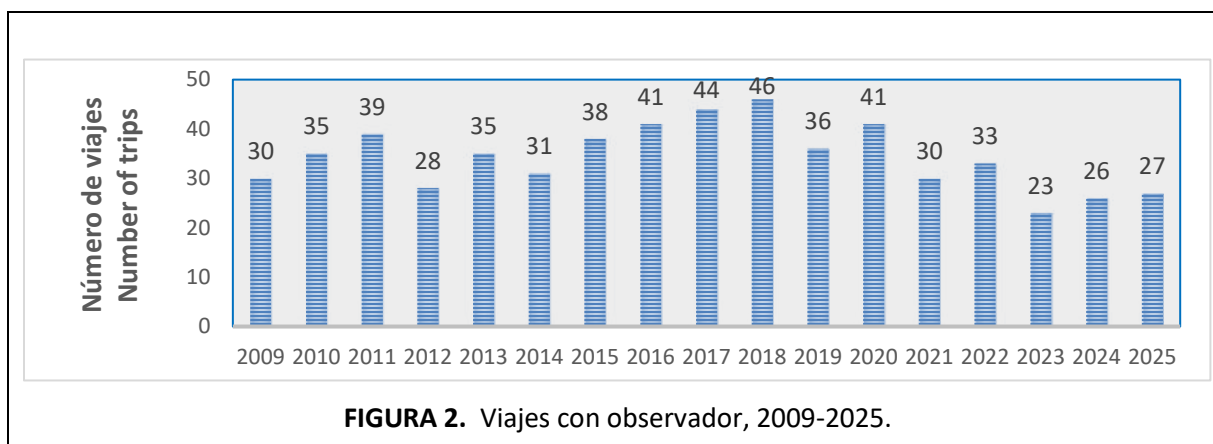
FIGURA 4 / FIGURE 4. Porcentajes de diferencias entre el producto anotado en la declaración de transbordo y el calculado por el observador (2025) / Percentage differences between declared and observer-estimated weights (2025).

FIGURA 1. Porcentajes de diferencias entre el producto anotado en la declaración de transbordo y el calculado por el observador (2025)

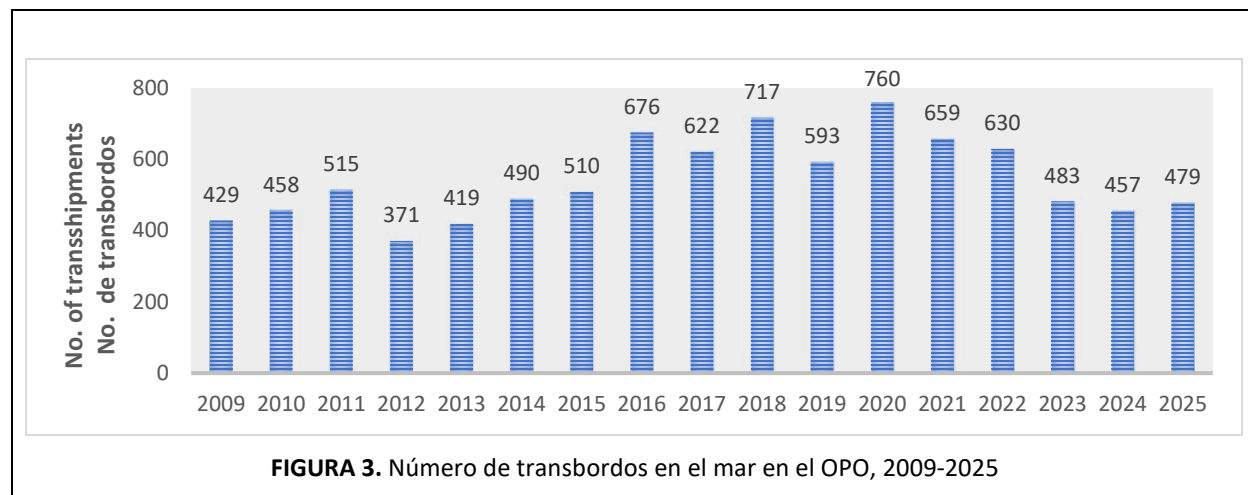
Se ha conversado anteriormente en el CCA que se debería trabajar experimentalmente para ver si el uso de básculas podría ayudar a que se disipen las dudas en cuanto a las diferencias del atún calculado por el observador y el indicado en la declaración de transbordos, así como también sobre el poder realizar experimentaciones con el uso de cámaras (monitoreo electrónico) en buques cargueros, no obstante, no se ha contado con los recursos financieros para llevar a cabo estos trabajos.

3. RESULTADOS HASTA LA FECHA

Un total de 459 transbordos en el OPO se monitorearon durante 27 viajes en 2025. A través de MRAG se colocaron observadores en todos esos viajes. Es importante mencionar que los viajes que se inician en 2025 son contabilizados como viajes realizados en ese año a pesar de que se terminen en 2026.



En 2025, el número de viajes con observador (27) fue 4 % mayor que en 2024 (26) (**Figura 2**), mientras que el número de transbordos en 2025 fue de 479 y en 2024 de 459, lo que representa un aumento del 4.4% en esos años (**Figura 3**).



En la **Figura 4** se ilustran los transbordos (tonelaje total de las capturas) realizados en el OPO durante 2018-2025, por pabellón del buque pesquero. China y Taipéi Chino son los participantes con la mayor cantidad de pescado transbordado en el OPO. En los transbordos realizados en 2025 participaron un total de 159 buques palangreros, de los cuales eran de bandera china 77%, 8% de Taipéi Chino, 1% de Japón, 11% de Corea, y 3% de Vanuatu. Ningún buque palangrero de bandera panameña realizó transbordos en el OPO en 2025.

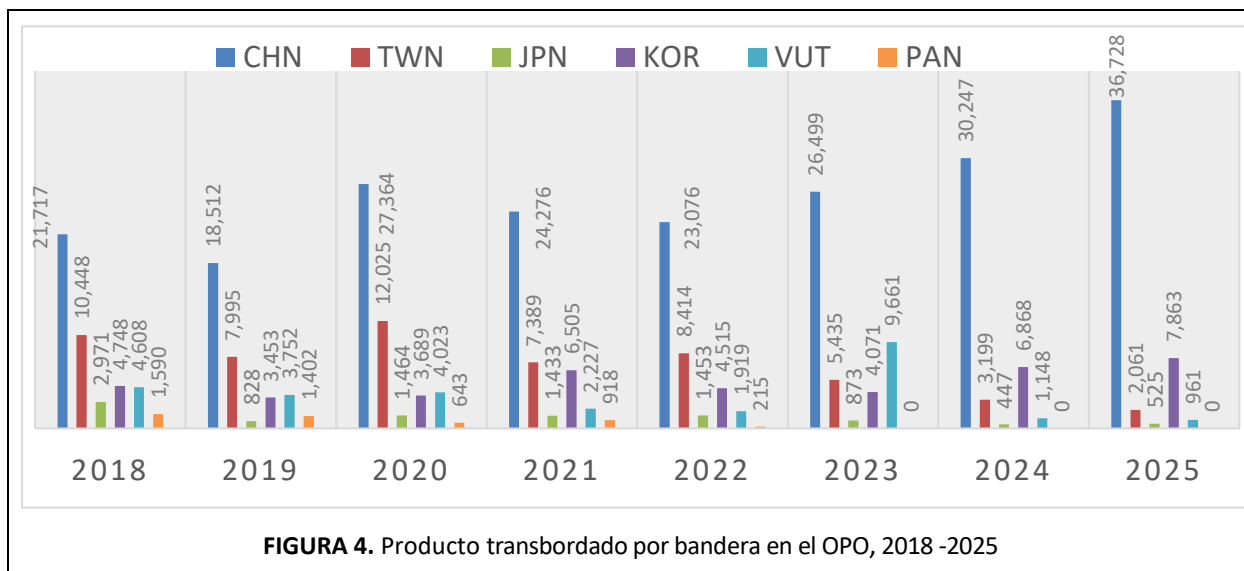


FIGURA 4. Producto transbordado por bandera en el OPO, 2018 -2025

En el **Anexo 1** se presentan los datos del producto transbordado en el OPO de 2021-2025 desglosados por especie y bandera del buque pesquero, y en el **Anexo 2** se detallan los viajes de los buques cargueros y los puertos de embarque y desembarque de los observadores del programa en 2025.

El tonelaje total de las capturas transbordadas en el OPO bajo el programa fue 14% mayor en 2025 (48,139 t) comparado con 2024 (42,182 t) (**Figura 5**).

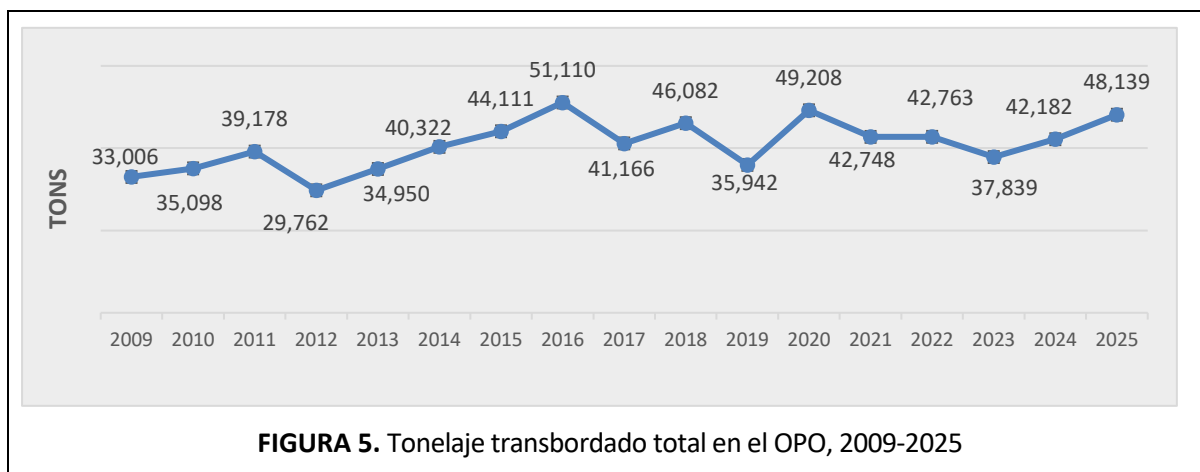


FIGURA 5. Tonelaje transbordado total en el OPO, 2009-2025

En 2025, el peso de las especies de pescado predominantes y que fueron transbordadas son: el albacora (*Thunnus alalunga*) con 58%, seguido por patudo (*Thunnus obesus*) con 17%, el atún aleta amarilla (*Thunnus albacares*) con 12%, el pez espada (*Xiphias gladius*) con 2%, tiburones 0.3%, y otras especies 10.7% como se indica en la **Figura 6**.

Conforme a la resolución C-12-07, desde 2013 se incluyen tiburones en las declaraciones de transbordo, que hasta entonces se agrupaban con otras especies. En 2025 sumaron 101 t, que representan el 0.3 % del total de producto transbordado.

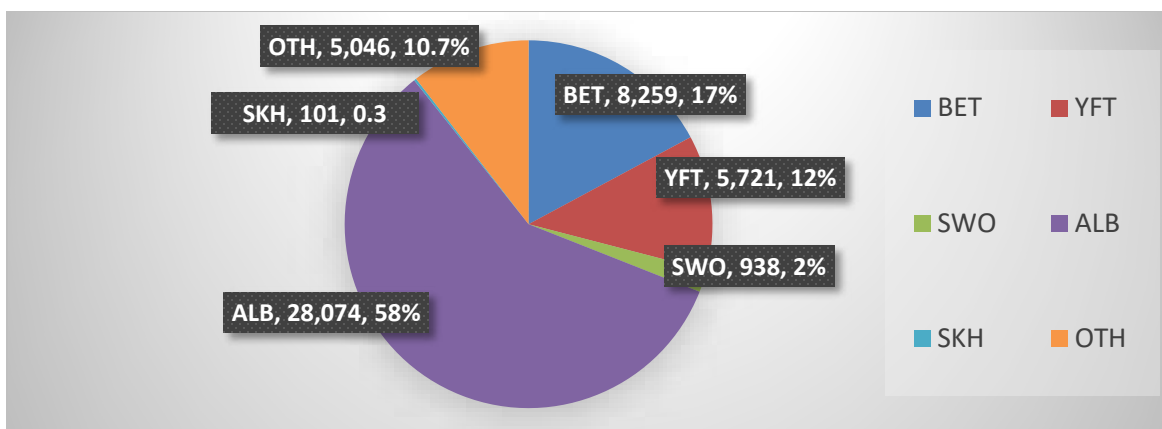


FIGURA 6. Tonelaje total transbordado en el OPO, por especie, 2025.

Para el caso del albacora (principal especie que se transborda), se ha preguntado sobre el área donde se captura. En este sentido, solo se tiene conocimiento si fue capturada en la zona del OPO incluyendo la zona de traslazo (se puede diferenciar si fue específicamente capturada en la zona de traslazo), al igual que en el Océano Pacífico occidental. Las zonas de las capturas para 2025 son las siguientes (**Tabla 2**).

Área de captura	Monto de capturas (T)	Porcentaje
Total del Pacífico	29,478	100 %
Zona regulada por CIAT sin zona de traslazo	25,184	85.4%
Pacífico Occidental sin zona de traslazo	2,112	7.2%
Zona de traslazo	2,182	7.4%

Desde 2013, los observadores registran el origen del atún transbordado: Pacífico occidental (WPO), OPO, o zona de traslazo CIAT-WCPFC. En 2025, un 70% de la captura de atún registrada en el programa de transbordos provino del OPO, incluyendo la zona de traslazo (**Tabla 3**), y un 30% del Pacífico occidental.

Participante	Zona de captura			Total
	OPO (sin ZT)	Zona de traslazo (ZT)	WPO (sin ZT)	
China	32,174	2,858	8,397	43,969
Japón	525	0	0	526
Corea	5,586	2,273	7,211	15,070
Panamá	0	0	0	0
Taipéi Chino	774	1,865	4,109	6,748
Vanuatu	317	584	818	1,720
Total	39,916	7,580	20,535	68,032

En la **Tabla 4** se señalan los límites de captura de atún patudo establecidos para el año 2025 en la resolución C-24-01 con las capturas del OPO registradas por el programa de transbordos. Existieron transferencias de límite de captura a China y Corea por parte de Japón en 2025 por 6,000 y 2,000 toneladas métricas respectivamente. De cualquier forma, con los datos emanados del programa de transbordos, se observa que no se rebasaron los límites, aún sin considerar dichas transferencias.

TABLA 4. Límites de captura de patudo en la resolución y capturas de patudo en el OPO registradas por el programa de transbordos, en toneladas, 2025

CPC	Límite de captura (C-24-01)	Capturas del OPO transbordadas en el OPO		
		OPO	Zona de traslapo	Total
China	2,507	1,955	304	2,259
Japón	32,732	259	0	259
Corea	11,947	2,796	1,252	4,048
Taipéi Chino	7,555	442	745	1,187
Estados Unidos	750	No realiza transbordos en el mar		

En el **Anexo 3** se ilustran las ubicaciones geográficas de los transbordos realizados durante 2022 a 2025 en el Pacífico entero y en el OPO.

4. PUNTOS A CONVERSAR

Se invita al CCA a conversar sobre los siguientes puntos:

- ¿Existe alguna otra información que el CCA desee recibir sobre el programa de transbordos?
- ¿Se podría dar alguna otra utilidad a la información de transbordos para fines científicos?
- ¿Se debería avanzar trabajando de forma experimental con el uso de monitoreo electrónico en buques cargueros?

ANEXO 1. Cantidades transbordadas en el Océano Pacífico oriental, 2021-2025, por especie o grupo y pabellón del buque pesquero, en toneladas.

Year	CPC	Atunes-Tunas			SWO	SKH	OTR	Total
		BET	YFT	ALB				
2021	CHN	1,691	918	18,702	382	17	2,567	24,276
	JPN	809	284	51	118	0	172	1,433
	KOR	4,028	1,400	349	274	2	452	6,505
	PAN	62	20	698	116	0	23	918
	TWN	2,268	505	2,627	884	140	934	7,359
	VUT	798	127	757	327	50	199	2,258
	Total	9,655	3,254	23,184	2,101	208	4,346	42,748
2022	CHN	1,899	578	20,909	473	0	2,563	26,246
	JPN	760	201	195	111	0	186	1,453
	KOR	2,639	854	481	242	0	298	4,515
	PAN	78	33	0	104	0	0	215
	TWN	3,518	867	1,482	1,262	359	927	8,414
	VUT	1,100	159	54	259	117	229	1,919
	Total	9,995	2,692	2,468	22,929	476	4,203	42,763
2023	CHN	1,540	774	20,909	473	0	2,804	26,499
	JPN	497	151	56	82	0	86	873
	KOR	2,761	626	211	213	0	261	4,071
	PAN	0	0	0	0	0	0	0
	TWN	1,932	479	1,463	576	300	684	5,435
	VUT	547	104	2	149	99	59	961
	Total	7,277	2,135	22,641	1,494	399	3,894	37,839
2024	CHN	2,279	2,361	21,142	286	0	4,301	30,369
	JPN	205	132	35	37	0	38	447
	KOR	4,153	1,630	589	237	0	410	7,019
	PAN	0	0	0	0	0	0	0
	TWN	1,226	644	343	130	297	560	3,199
	VUT	744	265	26	101	0	12	1,148
	Total	8,607	5,032	22,134	791	297	5,321	42,182
2025	CHN	2,319	2,385	27,320	318	0	4,385	36,728
	JPN	259	116	64	40	0	47	525
	KOR	4,021	2,510	541	346	0	444	7,863
	PAN	0	0	0	0	0	0	0
	TWN	996	532	141	188	82	121	2,061
	VUT	663	177	8	46	19	49	961
	Total	8,259	5,721	28,074	938	101	5,046	48,139

ANEXO 2. 27 viajes de buques cargueros que llevaron observadores de la CIAT para monitorear transbordos en el Océano Pacífico oriental, 2025.

Trip	Vessel	Departure 2025	Departure port	Arrival	Arrival port
557	Ping Tai Rong Leng 2	1-Mar	Busan, Korea	10-May-2025	Busan, Korea
558	Shun Tian Fa 168	24-Jan	Kaohsiung	7-Apr-2025	Kaohsiung
559	Heng Hong 5 *	Cancelado			
560	Taiho Maru	21-Feb	Busan, Korea	18-Apr-2025	Busan, Korea
561	Hanaro	25-Feb	Busan, Korea	25-Apr-2025	Busan, Korea
562	Ping Tai Rong Leng 6	7-Apr	Busan, Korea	5-Jul-2025	Busan, Korea
563	Ping Tai Rong Leng 1	22-Apr	Busan, Korea	1-Aug-2025	Busan
564	Genta Maru	24-May	Majuro, Marshall Is.	13-Jul-2025	Majuro, Marshall Is.
565	Shun Tian Fa 168	24-Apr	Kaohsiung	26-Jun-2025	Kaohsiung
566	Taiho Maru	3-Jun	Kaohsiung	4-Aug-2025	Kaohsiung
567	Heng Hong 5	1-Jun	Busan, Korea	3-Sep-2025	Busan, Korea
568	Ping Tai Rong Leng 2	26-Jun	Busan, Korea	15-Sep-2025	Busan, Korea
569	Futagami	22-Jul	Busan, Korea	17-Nov-2025	Busan, Korea
570	Shun Tian Fa 168	9-Aug	Kaohsiung	25-Oct-2025	Kaohsiung
571	Seibu	25-Sep	Busan, Korea	10-Dec-2025	Busan, Korea
572	Genta Maru	14-Aug	Majuro, Marshall Is.	9-Oct-2025	Majuro, Marshall Is.
573	Ping Tai Rong Leng 6	20-Aug	Busan, Korea	7-Nov-2025	Busan, Korea
574	Taiho Maru	2-Sep	Busan, Korea	30-Oct-2025	Busan, Korea
575	Oceanus	5-Sep	Busan, Korea	6-Nov-2025	Busan, Korea
576	Ping Tai Rong Leng 1	8-Sep	Busan, Korea	19-Nov-2025	Busan, Korea
577	Heng Hong 5	24-Sep	Busan, Korea	21-Dec-2025	Busan, Korea
578	Ping Tai Rong Leng 2	17-Oct	Busan, Korea	6-Jan-2026	Busan, Korea
579	Genta Maru	29-Oct	Busan, Korea	13-Jan-2026	Busan, Korea
580	Shun Tian Fa 168	19-Nov	Kaohsiung	16-Feb-2026	Kaohsiung
581	Badaro	10-Nov	Busan, Korea	10-Jan-2026	Busan, Korea
582	Futagami	4-Dec	Busan, Korea		Busan, Korea
583	Ping Tai Rong Leng 6	13-Dec	Apia, Samoa	5-Mar-2026	Apia, Samoa
584	Taiho Maru	10-Dec	Busan, Korea	4-Feb-2026	Busan, Korea

ANEXO 3. Ubicación geográfica de los transbordos en el Océano Pacífico (arriba) y en el OPO (abajo), 2022-2025.

