

COMISIÓN INTERAMERICANA DEL ATÚN TROPICAL
GRUPO DE TRABAJO PERMANENTE SOBRE CAPACIDAD DE LA
FLOTA

27ª REUNIÓN

Lisboa, Portugal
29 de agosto de 2026

DOCUMENTO CAP-27-01

UTILIZACIÓN DE LA CAPACIDAD DE LOS BUQUES
CONFORME A LAS RESOLUCIONES C-02-03, C-12-06, C-12-08,
C-15-02 Y C-24-07

En este documento, al igual que los anteriores que se han presentado a las reuniones del Grupo de Trabajo Permanente sobre la Capacidad de la Flota en años anteriores, se presentan datos actualizados sobre la capacidad de la flota de cerco en el Océano Pacífico oriental, más los temas pendientes que deberían ser abordados incluyendo ahora también las solicitudes de capacidad que no figuraban en la lista aprobada por la Comisión en 2016.

Asimismo, incluye información pertinente a la implementación de las resoluciones [C-12-06](#) y [C-12-08](#) sobre préstamos o concesiones de capacidad y fletamentos con transferencia temporal de capacidad y sobre el sellado de bodegas, respectivamente.

1. INTRODUCCIÓN

El documento presentado el año pasado al Grupo de Trabajo sobre Capacidad de la Flota (documento CAP-26-01 REV) contiene un resumen del origen, los antecedentes y la evolución de la cuestión de la capacidad en la Comisión.

En resumen, puede concluirse que el esquema establecido por la Resolución C-02-03, complementado por la Resolución C-15-02, ha logrado mantener la capacidad global de la flota en gran medida estable y evitar cualquier crecimiento descontrolado de dicha capacidad.

Sin embargo, a pesar de la adopción de un *Plan para la Ordenación Regional de la Capacidad de Pesca* en junio de 2005 y de un conjunto de los *Elementos para la implementación de un plan de ordenación de la capacidad de la flota en la CIAT* en junio de 2016, el esquema tal y como se ha aplicado ha resultado ineficaz para alcanzar el objetivo de capacidad establecido en la Resolución C-02-03. Además, en los años siguientes surgieron una serie de cuestiones que no se habían previsto inicialmente —incluidas varias de carácter muy práctico—, la mayoría de las cuales siguen sin resolverse.

La reunión intersesional del Grupo de Trabajo, celebrada los días 29 y 30 de enero de 2026, brindó a los Miembros la oportunidad de examinar un inventario de estos problemas persistentes y complejos, junto con una indicación preliminar y general de las posibles opciones para resolverlos, en particular aquellos que requieren una solución urgente, concreta y satisfactoria. Este inventario, elaborado por el personal de la CIAT con el único fin de facilitar la discusión y sin perjuicio de la identificación de otras cuestiones ni de la posición de los Miembros al respecto, se adjunta como **anexo 5**.

Como alcance, se adjunta en el **anexo 6** un inventario provisional de posibles opciones para resolver estas cuestiones, con el único fin de facilitar la discusión y sin prejuzgar la identificación de otras opciones ni la reformulación de las identificadas en el presente documento.

2. UTILIZACIÓN DE LA CAPACIDAD A LA FECHA

La capacidad cerquera activa en el Registro Regional al 30 de junio de 2025 es 290,570 m³. La capacidad de los barcos inactivos o hundidos o en construcción es 5,965 m³, y la capacidad disponible derivada de movimientos en el Registro Regional es 6,328 m³, para un total potencial de 302,863 m³. Cuando la resolución C-02-03 entró en vigor en junio de 2002, la capacidad activa era 218,482 m³, mientras que la suma total de la capacidad activa e inactiva, más la incluida en el párrafo 10 de la resolución, era 273,467 m³; aunque la capacidad operativa actual se encuentra por debajo de ese nivel (Figura 1), esto representa un aumento de la capacidad total potencial de 29,396 m³. Cabe señalar además que estas cifras no toman plenamente en cuenta las solicitudes de capacidad anotadas en el pie de página de la resolución, que dos de los tres países mencionados, Perú y Colombia, aprovecharon parcialmente, con la aprobación de la Comisión.

Son las siguientes las principales razones de ese aumento en la capacidad potencial total.

En primer lugar, la adición de varios buques al Registro Regional en los meses subsecuentes a la adopción de la resolución C-02-03 y posteriormente, tal y como lo acordó la Comisión para corregir omisiones por parte de varias delegaciones en la reunión en la cual fue adoptada la resolución.

En segundo lugar, el incremento de capacidad que resultó de la medición efectiva de la capacidad de los buques, la cual había sido simplemente estimada en su gran mayoría en 2002. Para finalizar este proceso e impedir cualquier incremento adicional, durante su 89ª reunión en Guayaquil, Ecuador, la Comisión adoptó la resolución C-15-02 que establece un plazo para confirmar la capacidad mediante este tipo de medición, como sigue:

«Para los fines de la interpretación del párrafo 6 de la resolución C-02-03 con respecto a los plazos para la confirmación de la capacidad, a partir del 1 de enero de 2017 el volumen reflejado en el Registro Regional de Buques será considerado confirmado respecto a los buques actualmente inscritos en el Registro. Para el caso de buques nuevos, el volumen de bodega notificado en el momento de la inscripción en el Registro se considerará como confirmado.»

En tercer lugar, de manera consistente con las disposiciones de la resolución C-02-03, la Comisión adoptó varias decisiones que llevaron a un aumento de la capacidad total potencial. Conforme al párrafo 10 de la resolución, 5,000 m³ de volumen de bodega fueron concedidos a Perú en junio de 2011 para uso únicamente por buques de pabellón peruano que operasen solamente en aguas bajo jurisdicción de Perú, restricción que fue eliminada por la Comisión en julio de 2014; la situación de ciertos buques colombianos y ecuatorianos fue regularizada en junio de 2013, y varias solicitudes y disputas de capacidad fueron resueltas por la Comisión en 2014, tal como se describe en el [acta de la 88ª reunión](#).

En su 91ª reunión (extraordinaria), la Comisión aprobó la activación de la capacidad de Guatemala (3,762 m³) y Venezuela (1,688 m³) que les había sido restituida por la Comisión en su 88ª reunión (extraordinaria).

En la 94ª Reunión de las Partes, la Comisión aprobó la activación de la capacidad del buque María del Mar (281 m³) (pabellón: Ecuador), que actualmente se encuentra en la Lista de Capacidad PS Inactiva/Hundida.

En 2021, se distribuyó una carta (0274-410 el 1 de julio de 2021) sobre el buque Milena A (pabellón: Ecuador) que se le pasó por muy poco el plazo de la resolución C-15-02 para la confirmación del volumen de bodega del buque y como no hubo objeción a esta modificación este buque pasó de 996 m³ a 1,217 m³, lo que supuso un aumento de 221 m³.

En el pasado, se han recibido varias solicitudes de modificación de la capacidad de buques en el Registro Regional que se hundieron o fueron desguazados, con volúmenes de bodega mayores que aquellos inscritos

originalmente en el Registro Regional por el CPC del pabellón y con las que los buques operaron hasta su hundimiento o desguace. Este tipo de situación no puede surgir de nuevo ya que la resolución C-15-02 estipula que «a partir del 1 de enero de 2017 el volumen reflejado en el Registro Regional de Buques será considerado confirmado respecto a los buques actualmente inscritos en el Registro». Por otra parte, conviene señalar que estas disposiciones se han aplicado literalmente, excluyendo la posibilidad, después del 1 de enero de 2017, de cualquier corrección en el monto de la capacidad registrada de un buque no confirmada previamente, incluso si esta corrección se hubiera hecho antes de la fecha a solicitud del respectivo Estado de abanderamiento y la presentación de la documentación correspondiente. Los únicos cambios realizados con posterioridad son los derivados de la reestructuración de las bodegas de un buque y cualquier aumento del volumen total de las bodegas ha de ser cubierto por la capacidad puesta a su disposición por el Estado de pabellón o mediante un proceso de préstamo temporal o compensado a través del sellado de bodegas.

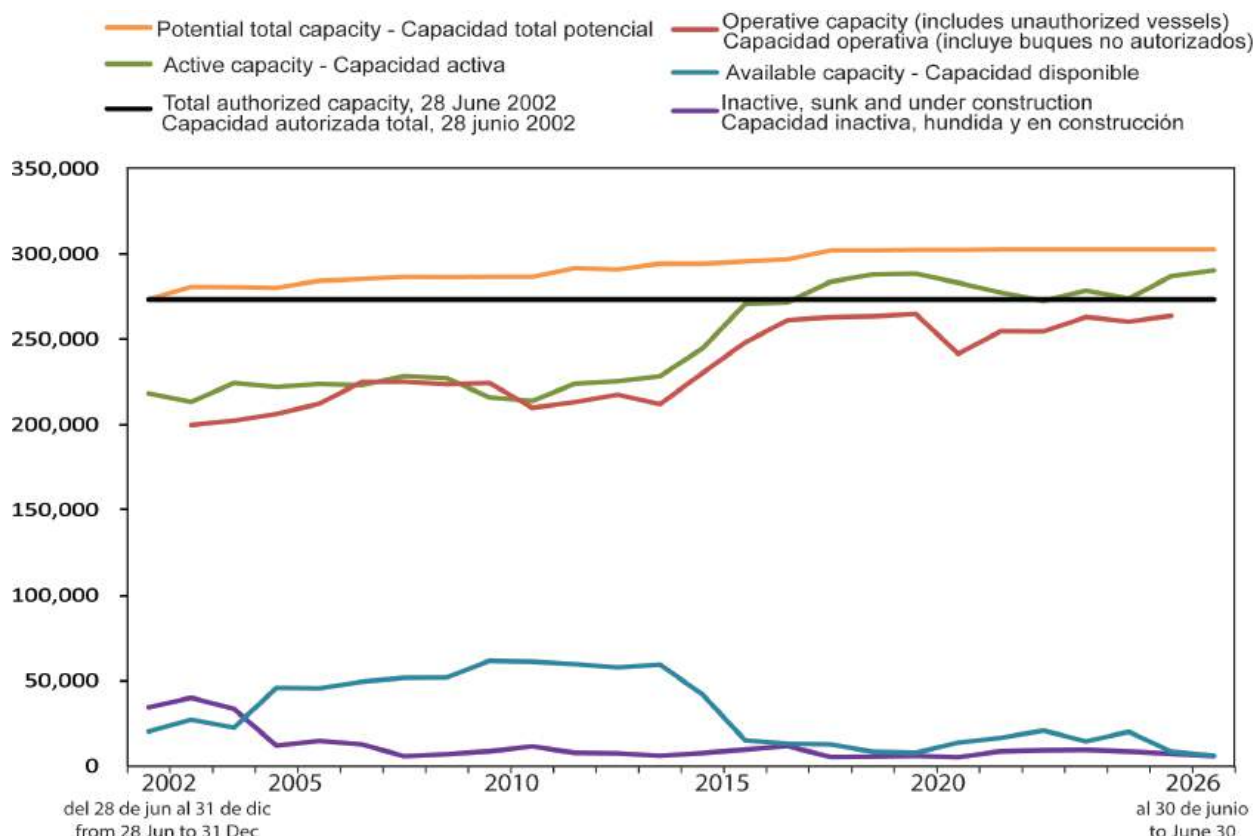


FIGURA 1. Capacidad activa, inactiva, disponible, total potencial, y operativa, en metros cúbicos (m³) de volumen de bodega, 2002-2026 (ver glosario anexo).

La figura 2 ilustra la evolución de la capacidad operativa de las flotas durante 2002-2025.

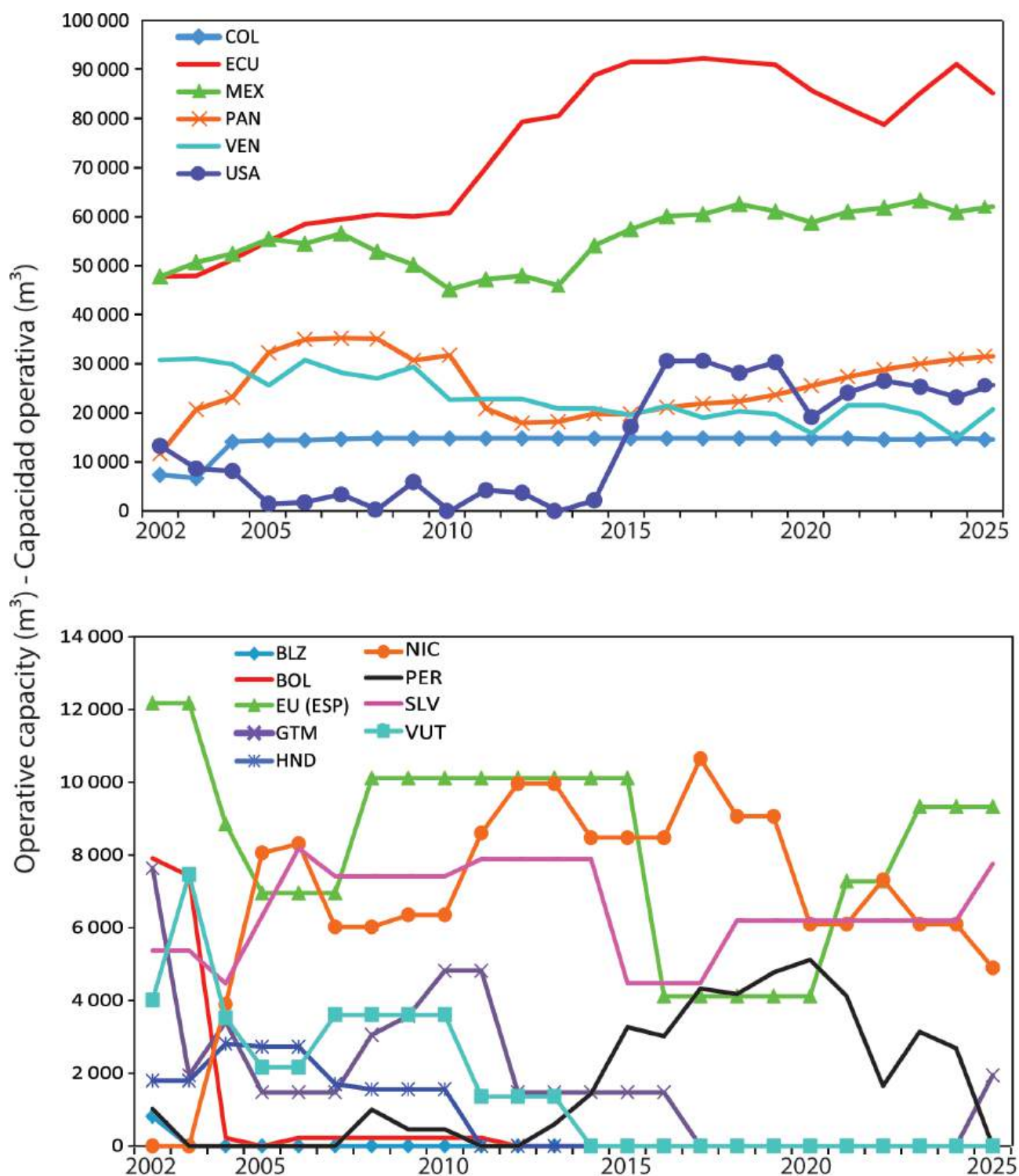


FIGURA 2. Capacidad operativa de las flotas de cerco que pescaron en el OPO durante 2002-2025 con capacidad actual de (a) más de y (b) menos de 14,000 metros cúbicos de volumen de bodega.

3. EXCEPCIONES PARA AÑADIR BUQUES NUEVOS AL REGISTRO REGIONAL

Aunque el sistema actual no está basado en límites nacionales de capacidad, el párrafo 10 de la resolución C-02-03 y la resolución C-11-12 permiten a ciertos países añadir a sus flotas buques nuevos que no figuran en el Registro Regional. La situación actual con respecto a estas excepciones es:

	Límite (m ³)	
	Provisto	Restante
Costa Rica	9,364	3
El Salvador	861	0
Guatemala	1,700	0
Nicaragua	5,300	0
Perú	8,195	454
TOTAL	25,420	457

4. PRÉSTAMOS O CONCESIONES DE CAPACIDAD Y FLETAMENTOS

La Resolución C-12-06, aprobada en junio de 2012, establece las reglas de procedimiento relativas a préstamos o concesiones de capacidad y al fletamento de buques con transferencia temporal de capacidad. En la próxima tabla se detallan los acuerdos de este tipo registrados hasta el 30 de junio de 2026.

Préstamos de capacidad y fletamientos de buques con transferencia temporal de capacidad realizados conforme a la resolución C-12-06				
Año de inicio	CPC prestador/concesor	CPC receptor	Buque	Volumen (m ³)
CONCESIONES DE CAPACIDAD				
PRÉSTAMOS DE CAPACIDAD				
2017	GTM	PAN	<i>Chacao</i>	1,633
	GTM	PAN	<i>Ljubica</i>	2,000
2022	BOL	ECU	<i>Chiara</i>	222
	GTM	ECU	<i>Emilio</i>	1,488
2023	CRI	ECU	<i>Alina</i>	542
	CRI	PAN	<i>Contadora I</i>	1,907
	CRI	PAN	<i>Esthercho</i>	1,170
2024	BLZ	ECU	<i>Ria de Aldan</i>	220
	SLV	ECU	<i>Ria de Aldan</i>	131
2025	CRI	ECU	<i>Don Bartolo</i>	559
	CRI	ECU	<i>Doña Maruja</i>	514
	CRI	ECU	<i>Drennec</i>	1,642
	CRI	ECU	<i>Maria José</i>	971
	CRI	ECU	<i>Rocio</i>	1,401
	CRI	ECU	<i>Yelisava</i>	655
	ECU	NIC	<i>Andrea I</i>	1,404
	ECU	PAN	<i>Medjugorje</i>	23
	ECU	PAN	<i>Valentina C</i>	855
	SLV	ECU	<i>Chiara</i>	322

2026	ECU	PAN	<i>Intertuna Tres</i>	2,100
	ECU	PAN	<i>Valentina C</i>	453

FLETAMENTOS DE BUQUES CON TRANSFERENCIA TEMPORAL DE CAPACIDAD				
2012	GTM	PAN	<i>Reina de la Paz</i>	2,100
	PAN	ECU	<i>María Del Mar A</i>	2,304
	PAN	ECU	<i>Milena A</i>	1,217
2016	PAN	ECU	<i>Connie Jean Two</i>	742
2022	NIC	ECU	<i>Maria Eulogia</i>	1,217
2023	PAN	ECU	<i>Dalmacia C</i>	454
2024	PAN	ECU	<i>El Marquez</i>	486

5. TRANSFERENCIAS PERMANENTES DE CAPACIDAD

Entre el 01 de agosto de 2025 y el 30 de junio de 2026 se registraron las siguientes transferencias permanentes de capacidad entre CPC:

Transferencias permanentes de capacidad entre CPC				
Fecha de registro	CPC donante	CPC receptor	Buque / Compañía	Volumen (m³)
06 diciembre 2025	Nicaragua	Ecuador	Andrea 1	1,404
26 diciembre 2025	Ecuador	Panamá	Medjugorje	10

6. SELLADO DE BODEGAS

La Resolución [C-12-08](#), aprobada en junio de 2012, contiene un protocolo para el sellado de bodegas de pescado en los buques de cerco. Al 30 de junio de 2026, se registraron los siguientes casos:

Buque	Bandera	Capacidad (m³)		Volumen de bodegas selladas o deshabilitadas (m³)
		Total	En el Registro	
<i>Bernardita B</i>	ECU	352	302	50
<i>Drennec</i>	ECU	1,915	1,840	75
<i>Eileen Marie</i>	ECU	607	508	99
<i>Elizabeth F</i>	ECU	755	623	132
<i>Pacific Tuna</i>	ECU	1,242	1,083	159
<i>Rosa F</i>	ECU	756	682	74
<i>Montserrat</i>	MEX	1,273	751	522
<i>Theresa Janene</i>	MEX	1,269	944	325
<i>Tokiwa</i>	MEX	1,036	540	496
<i>Intertuna Tres</i>	PAN	3,275	3,095	180
<i>Txopituna Dos</i>	PAN	1,881	1,781	100
<i>Lucile</i>	VEN	1,582	1,381	201
<i>Via Avenir</i>	VEN	1,422	1,383	39

La resolución señala en su párrafo 5 que: «todo buque con una o varias de sus bodegas selladas para

reducir su volumen de bodega registrado en el Registro Regional de Buques requerirá llevar un observador del Programa Internacional para la Conservación de los Delfines (PICD) a bordo».

En consecuencia, todos esos buques, incluyendo los buques menores de Clase 6, deben pagar la cuota exigida por concepto del programa de observadores a bordo del APICD. Esta cuota está calculada en base a su capacidad total, incluyendo las bodegas selladas. En el caso de los buques menores de Clase 6, la resolución APICD A-18-01 establece que el monto de esta cuota será *“el equivalente de la cuota de un buque de clase 6 con la capacidad mínima correspondiente a su clase (508 m³)”*.

Otro requisito en la resolución C-12-08 es que *«la bodega debe ser sellada físicamente de forma que sea a prueba de ajustes no autorizados, y de tal forma que no se comuniquen con ningún otro espacio del buque y que su uso para cualquier otro almacenamiento sea imposibilitado. La inspección o verificación del sellado de la bodega del buque por primera vez deberá ser realizado por el Gobierno del pabellón del buque»*.

Finalmente, debe recordarse que, a todos los efectos, incluyendo por ejemplo los periodos de veda, la reducción de la capacidad operativa de un buque como consecuencia del sellado de bodegas no cambia la clase de capacidad del buque, que se basa en la capacidad total de sus bodegas, selladas o no selladas.

7. CASOS PENDIENTES DE SOLICITUDES, RECLAMOS, Y DISPUTAS DE CAPACIDAD

A. Los casos pendientes de acuerdo con la lista de 2014:

Durante la 88ª reunión (extraordinaria) de la CIAT, en octubre de 2014, se brindó a los Miembros y a los No Miembros Cooperantes la oportunidad de exponer todas sus solicitudes y reclamaciones, incluidas las relacionadas con decisiones administrativas impugnadas. Su inclusión en el acta de la reunión permitió entonces elaborar una lista de casos pendientes que, en virtud del espíritu, los principios y otros compromisos consagrados en los diversos instrumentos adoptados por la Comisión en relación con la capacidad (véase la Introducción anterior), podían considerarse definitivos y cerrados. La discusión, limitada a los casos así enumerados, continuó durante la 89ª reunión de la CIAT, celebrada en junio-julio de 2015, y, posteriormente, en todas las reuniones del Grupo de Trabajo Permanente sobre Capacidad de la Flota y de la Comisión.

Para facilitar su examen, y sin ningún orden de importancia, mérito o prioridad, estos casos pendientes están clasificados en las cuatro categorías siguientes:

- a. Solicitudes por Miembros costeros basadas en el pie de página en la Resolución C-02-03;
- b. Reclamos emanados de disputas que resultan de transferencias de capacidad y/o diferencias en la implementación de la Resolución C-02-03;
- c. Solicitudes de nuevos incrementos de capacidad por países costeros y no costeros del OPO;
- d. Otros casos, incluyendo casos tales como nuevos arqueos de buques, errores administrativos nacionales, etc.

La siguiente tabla proporciona una lista de esos casos, tal y como se mencionan en los *Elementos para la implementación de un plan de gestión de la capacidad de la flota en la CIAT* de 2016 y han sido revisados en cada reunión sucesiva del Grupo de Trabajo Permanente sobre la Capacidad de la Flota bajo el punto de la agenda: *«Revisión de los reclamos, disputas, ajustes, y solicitudes de capacidad pendientes en la lista presentada en la 89ª reunión de la CIAT y referidos en el documento CAP-17 INF-A REV (14 de mayo de 2016)»*. La tabla se ha actualizado para tener en cuenta que algunos de los casos originales se han resuelto desde entonces y, por lo tanto, se han eliminado de la lista.

País	m ³	Detalles
a. Solicitudes basadas en el pie de página en la Resolución C-02-03		

Perú	5,851	Parte de los 14,046 m ³ en el pie de página de la Resolución C-02-03. 5,000 m ³ ya concedidos en 2014.
Costa Rica	7,058	Parte de los 16,422 m ³ en el pie de página de la Resolución C-02-03
Colombia	4,772	Parte de los 14,046 m ³ en el pie de página de la Resolución C-02-03. 2,024 m ³ ya concedidos en 2013.
SUBTOTAL	17,681	
b. Reclamos que resultan de decisiones administrativas contestadas		
Bolivia	5,830	Capacidad supuestamente transferida a Colombia sin la aprobación de Bolivia.
Vanuatu	1,358	Para el buque <i>Esmeralda C</i> , supuestamente transferido a Panamá sin la aprobación de Vanuatu
Venezuela	3,805	De los buques <i>Jane IV</i> (1,250 m ³), <i>Baraka</i> (1,287 m ³) y <i>Templario I</i> (1,268 m ³) solicitud todavía pendiente para el futuro si la condición de las poblaciones de atunes lo permite. Todos estos buques están en el Registro Regional bajo pabellón de Panamá.
SUBTOTAL	10,993	
c. Nuevas solicitudes		
El Salvador	2,105	Necesidades y requerimientos especiales de los países costeros en desarrollo
Nicaragua	4,200	“ “ “ “ “ “
Honduras	3,000	“ “ “ “ “ “
Guatemala	9,000	“ “ “ “ “ “
México	2,000	“ “ “ “ “ “
SUBTOTAL	20,305	
d. Otros casos		
Ecuador	220	<i>Eli</i>
	176	<i>Ljubica M.</i>
	908	<i>Monteneme</i>
	1,534	<i>Isabel IV</i> (nunca en el Registro Regional)
	850	<i>Victoria A.</i> (nunca en el Registro Regional)
SUBTOTAL	3,688	
TOTAL	52,667	

B. Otros casos no incluidos en la lista de 2016:

En los años posteriores, el examen de esta cuestión en el Grupo de Trabajo y en la Comisión ha puesto claramente de manifiesto que no existía consenso para considerar cerrada la lista original de 2016.

(a) Una omisión en la lista:

En 2005, tras un acuerdo alcanzado al más alto nivel entre las partes interesadas, en Lanzarote (España), España transfirió 1 860 m³ de capacidad a El Salvador. Tras la entrada en vigor de la Convención de Antigua en 2010, la Unión Europea sustituyó a España como miembro de la Comisión.

Una divergencia de opiniones entre El Salvador y España —sobre si la transferencia era temporal, tal y como se indicaba en un intercambio de cartas de 2005, o permanente, tal y como se registró en su momento en el Registro Regional de Buques— fue señalada a la atención de la Comisión y de sus miembros mediante una carta de la Unión Europea, que fue debidamente circulada, con la solicitud de que se corrigiera la anotación en el Registro.

Unos días más tarde, este asunto se sometió a la atención del Grupo de Trabajo sobre Capacidad de la Flota.

Tal y como consta en el acta de su 14.^a reunión, celebrada en Veracruz (México) el 8 de junio de 2013:

«El Salvador solicitó la inclusión en la agenda de un punto para abordar la cuestión de la carta circulada por la Unión Europea relativa al cambio en el Registro Regional de Buques de la CIAT, con el fin de reflejar un préstamo de capacidad de 1 860 metros cúbicos (m³) por parte de la Unión Europea (España) para el buque de pabellón salvadoreño Montealegre. La Unión Europea solicitó que el asunto se tratara de forma bilateral, y así se acordó».

Esta decisión se aplicó entonces al pie de la letra. No se tomó ninguna medida para modificar la anotación en el Registro Regional de Buques, y la cuestión no se incluyó en la lista de reclamaciones, solicitudes o controversias pendientes en materia de capacidad para su posterior examen por parte del Grupo de Trabajo sobre Capacidad y la Comisión.

Esta situación se ha prolongado ya durante unos 13 años, sin que ni la Unión Europea ni El Salvador hayan dado indicación alguna sobre su estado —si se había resuelto bilateralmente, si seguía en curso o si podía ser reabierto en cualquier momento por cualquiera de las partes—.

Dado que el Grupo de Trabajo sobre Capacidad y la Comisión han emprendido un examen exhaustivo de todas las cuestiones pendientes relacionadas con la capacidad, era importante aprovechar la oportunidad que brinda la elaboración de este documento para recordar la existencia de este caso concreto.

(b) Reclamaciones y solicitudes nuevas y adicionales:

E si estoy muy ocupado estoy realmente muy muy ocupado no puedo francamente en los años subsiguientes, varios Miembros y No Miembros Cooperantes han presentado reclamaciones o solicitudes adicionales, ya sea a través de sus representantes en el Grupo de Trabajo o mediante correspondencia formal dirigida a la Comisión a través de su Director.

Estas nuevas reclamaciones y solicitudes hasta la fecha se presentan en la siguiente tabla:

País	m ³	Detalles
a. Nuevas solicitudes		
Belize	2,638	Necesidades y requerimientos especiales de los países costeros en desarrollo
Bolivia	5,000	“ “ “ “ “ “
Panamá	3,000	“ “ “ “ “ “
Vanuatu	12,500	Solicitud de devolución de capacidad que poseía anteriormente y que se transfirió a otro pabellón
SUBTOTAL	23,138	
B. Otros casos		
Ecuador	178	<i>Fernandes II</i> – nunca en el Registro Regional
SUBTOTAL	178	
TOTAL	23,316	

Anexo 1.

GLOSARIO DE TÉRMINOS

1. **Capacidad activa.** Ver Resolución [C-02-03](#). El volumen de bodega total, en metros cúbicos, de los buques inscritos en el Registro Regional de la CIAT y que están autorizados para pescar en el OPO. Pueden cambiar de estatus a inactivo en cualquier momento del año.
2. **Capacidad disponible.** El volumen de bodega total, en metros cúbicos, que un Miembro o No Miembro Cooperante (ambos referidos como “CPC”) tiene disponible para asignar a buques como resultado de: (a) la eliminación de buques del Registro Regional; (b) cambios de pabellón, considerando que un CPC puede elegir retener para uso futuro el derecho a la capacidad de un buque que cambie a otro pabellón; (c) residuales no asignados de transferencias y movimientos de buques en el Registro Regional; (d) los límites de capacidad especificados en el párrafo 10 de la Resolución [C-02-03](#).
3. **Capacidad inactiva/hundida.** Ver Resolución [C-02-03](#). El volumen de bodega total, en metros cúbicos, de (a) buques que están inscritos en el Registro Regional de la CIAT y que han declarado que no pescarán durante un año dado, pero que retienen el derecho de cambiar a activo siempre que permanezcan en el Registro Regional, o (b) buques hundidos. Pueden cambiar de estatus a activo solamente al principio de año.
4. **Capacidad operativa.** La capacidad operativa de los buques cerqueros para un año completado es el volumen total, en metros cúbicos, de todos los buques que pescaron atunes en el OPO en ese año¹. Los siguientes criterios son aplicables en la selección de capacidad operativa para un año completado:
 - Los buques incluyen aquellos que realizaron al menos un lance en el OPO con captura durante ese año.
 - Solamente una cuarta parte de la capacidad de los buques que operan bajo la disposición especial en el párrafo 12 de la resolución C-02-03 es añadida al total, ya que estos buques habrán pescado efectivamente durante aproximadamente un trimestre del año pesquero solamente.
 - Si la capacidad de un buque cambia durante el año completado, entonces se usa la capacidad al fin de año.

El cálculo de la capacidad operativa para un año que no sido completado es igual que aquel para un año completado, excepto que se basa en los buques que se espera pesquen, lo cual incluye los buques que realizaron al menos un lance en el OPO con captura durante ese año o durante el año previo
5. **Capacidad total potencial.** La suma de capacidad activa, inactiva/hundida, y disponible. El volumen de bodega total, en metros cúbicos, que operaría en el OPO si todos los CPC activaran todos sus buques y usaran toda su capacidad disponible (incluida la capacidad inactiva/hundida) para traer buques nuevos a la pesquería.
6. **Disputas de capacidad.** Disputas que surgen cuando un buque cambia de pabellón, y tanto el CPC del antiguo pabellón como el del nuevo pabellón reclaman como suya la capacidad del mismo.
7. **Buques autorizados para pescar.** Los buques actualmente incluidos en el Registro Regional de Buques como activos conforme a la Resolución C-24-07.
8. **Capacidad total del buque.** El volumen de bodega total del buque, incluyendo el volumen de cualquier bodega sellada.
9. **Bodega sellada.** Cualquier espacio a bordo de un buque, destinado a la congelación, mantenimiento o almacenamiento de pescado, acceso al cual ha sido bloqueado para impedir su uso para dichos fines.
10. **Préstamo o concesión de capacidad.** Cesión temporal por un CPC de capacidad de volumen de bodega disponible para uso por un buque de bandera de otro CPC conforme a lo estipulado en la Resolución C-12-06, *Reglas de procedimiento relativas a los préstamos o concesiones de capacidad y al fletamento de buques con transferencia temporal de capacidad*.
11. **Fletamento de buques con transferencia temporal de capacidad.** Fletamentos de buques que incluyen la transferencia temporal de la capacidad del buque fletado del CPC que otorga el flete (« CPC fletante ») al

¹ Ver tablas 1 y 2ab en el Anexo 3.

CPC receptor («CPC fletador»), conforme a lo estipulado en la Resolución C-12-06 *Reglas de procedimiento relativas a los préstamos o concesiones de capacidad y al fletamento de buques con transferencia temporal de capacidad*.

- 12. Transferencia permanente de capacidad.** Cuando una CPC transfiere de manera permanente una parte definida de su capacidad disponible a otra CPC, o cuando un buque cambia de pabellón y conserva la capacidad que le corresponde con el consentimiento del CPC de pabellón de origen.
- 13. Buque en construcción:** Buque en construcción al que se le ha asignado la capacidad correspondiente en metros cúbicos de volumen de bodega y que, por ese motivo, puede ser incluido en esa categoría en el Registro Regional de Buques de la CIAT.

Anexo 2.

Utilización de capacidad en el cálculo del número de días de veda

Se gestionan los atunes tropicales siguiendo una estrategia de extracción basada en la pesca al nivel que corresponde al rendimiento máximo sostenible (F_{RMS}). Las evaluaciones de las poblaciones calculan el multiplicador de F , que es la mortalidad por pesca correspondiente a F_{RMS} relativa a la mortalidad por pesca promedio durante el trienio más reciente en la evaluación, que es normalmente el trienio previo al año en el cual se está decidiendo la ordenación para el año siguiente (es decir, hay un retraso de dos años). El multiplicador de F es la cantidad por la cual se necesita ajustar la mortalidad por pesca para lograr el RMS. Se usa el promedio trienal porque la mortalidad por pesca puede fluctuar entre años debido a factores no relacionados con el esfuerzo de pesca y las estimaciones de la mortalidad por pesca para el año final en la evaluación son inciertas.

Se ajusta el multiplicador de F por aumentos en la capacidad. Ya que el multiplicador de F se basa en el promedio del último trienio en la evaluación, se calcula que el aumento de la capacidad con base en la capacidad promedio del mismo trienio. La capacidad actual se basa en la estimación más reciente de la capacidad para el año actual. Para estos cálculos, se usa la capacidad operativa descrita anteriormente.

Multiplicador de F ajustado = multiplicador de F / (capacidad actual/capacidad promedio)

Se calcula el número de días de veda con base en multiplicar los días actuales abiertos por el multiplicador de F ajustado con ajustes apropiados para el *corralito*.

Anexo 3.

TABLE 1. Numbers and well volumes, in cubic meters, of purse-seine and pole-and line vessels of the EPO tuna fleet. The data for 2024 and 2025 are preliminary. (* The data provided for pole and line vessels for these years are reported under total catch because there is no information available by individual vessel; therefore, the total number of LP vessels and well volume is not available.)

TABLA 1. Número y volumen de bodega, en metros cúbicos, de buques cerqueros y cañeros de la flota atunera del OPO. Los datos de 2024 and 2025 son preliminares. (* Los datos de buques cañeros de estos años se presentan combinados bajo captura total porque no se dispone de información por buque individual; por lo tanto, no se dispone del número total de buques cañeros ni del volumen de bodega.)

	PS		LP		Total	
	No.	Vol. (m ³)	No.	Vol. (m ³)	No.	Vol. (m ³)
1991	152	124,062	22	1,997	174	126,059
1992	158	116,619	20	1,807	178	118,426
1993	151	117,593	15	1,550	166	119,143
1994	166	120,726	20	1,726	186	122,452
1995	175	123,798	20	1,784	195	125,582
1996	180	130,774	17	1,646	197	132,420
1997	194	147,926	23	2,127	217	150,053
1998	202	164,956	22	2,216	224	167,172
1999	208	178,724	14	1,642	222	180,366
2000	205	180,679	12	1,220	217	181,899
2001	204	189,088	10	1,259	214	190,347
2002	218	199,870	6	921	224	200,791
2003	214	202,381	3	338	217	202,719
2004	218	206,473	3	338	221	206,811
2005	220	212,419	4	498	224	212,917
2006	225	225,166	4	498	229	225,664
2007	227	225,359	4	380	231	225,739
2008	219	223,804	4	380	223	224,184
2009	221	224,632	4	380	225	225,012
2010	202	210,025	3	255	205	210,280
2011	208	213,237	3	339	211	213,576
2012	209	217,687	4	464	213	218,151
2013	203	212,087	3	268	206	212,355
2014	226	230,379	2	226	228	230,605
2015	244	248,428	1	125	245	248,553
2016	250	261,474	*	*	250	261,474
2017	254	263,018	*	*	254	263,018
2018	261	263,666	*	*	261	263,666
2019	261	265,085	*	*	261	265,085
2020	243	241,631	*	*	243	241,631
2021	241	254,972	*	*	241	254,972
2022	244	254,720	*	*	244	254,720
2023	252	263,295	*	*	252	263,295
2024	238	260,573	*	*	238	260,573
2025	230	263,955	*	*	230	263,955

TABLE 2a. Well volume (cubic meters) of purse-seine (PS) vessels that fished in the EPO, by year and flag.²

TABLA 2a. Volumen de bodega (metros cúbicos) de buques cerqueros (PS) que pescaron en el OPO, por año y bandera.⁴

		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
BLZ	PS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BOL	PS	222	222	222	222	222	222	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
COL	PS	14,439	14,689	15,110	14,860	14,860	14,860	14,860	14,860	14,860	14,860	14,860	14,860	14,860	14,860	14,860	14,860	14,590	14,590	14,860	14,590
ECU	PS	58,580	59,517	60,519	60,096	60,840	70,014	79,391	80,611	88,957	91,651	92,832	92,391	91,658	91,057	87,210	82,234	78,820	85,275	91,171	85,258
EU (ESP)	PS	6,955	6,955	10,116	10,116	10,116	10,116	10,116	10,116	10,116	10,116	4,120	4,120	4,120	4,120	4,120	7,281	7,281	9,330	9,330	9,330
GTM	PS	1,475	1,475	3,056	3,575	4,819	4,819	3,575	1,475	1,475	1,475	1,475	0	0	0	0	0	0	0	0	1,940
HND	PS	2,729	2,870	1,559	1,559	1,559	547	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MEX	PS	55,046	57,859	52,920	50,254	45,224	47,274	48,054	46,062	54,206	57,502	60,146	60,551	62,659	61,146	58,854	61,072	61,880	63,389	61,043	62,155
NIC	PS	8,308	6,023	6,023	6,353	6,353	9,685	9,966	9,966	8,478	8,478	8,478	10,648	9,066	9,066	6,099	6,099	7,316	6,099	6,099	4,901
PAN	PS	35,007	40,046	36,711	31,225	32,599	25,443	17,976	19,251	19,865	19,794	21,174	22,649	22,361	23,719	25,564	27,390	28,865	30,035	31,002	31,578
PER	PS	0	0	1,000	1,000	458	0	0	599	1,437	3,268	3,019	4,325	4,175	4,767	5,118	4,124	1,649	3,142	2,686	0
SLV	PS	8,184	7,415	7,415	7,415	7,415	7,892	7,892	7,892	7,892	4,473	4,473	4,473	6,202	6,202	6,202	6,202	6,202	6,202	6,202	7,761
UNK	PS	0	494	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
USA	PS	1,763	3,395	292	5,952	0	4,275	3,735	0	2,203	17,219	30,619	30,677	28,201	30,367	19,174	24,152	26,559	25,386	23,233	25,693
VEN	PS	30,788	29,684	27,083	29,403	22,747	24,007	22,862	20,890	20,890	19,592	21,448	19,066	20,364	19,781	16,986	21,558	21,558	19,847	14,947	20,749
VUT	PS	2,163	3,609	3,609	3,609	3,609	3,609	1,360	1,360	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total		225,166	225,359	223,804	224,632	210,025	213,237	217,687	212,087	230,379	248,428	261,474	263,018	263,666	265,085	241,631	254,972	254,720	263,295	260,573	263,955

² The amount and numbers provided are estimates. Moreover, each vessel is included in the total for each flag under which it fished during the year, but is included only once in the “Grand total”; therefore this grand total may not equal the sums of the individual flags.

⁴ Los montos y números indicados son estimaciones. Además, se incluye cada buque en los totales de cada bandera bajo la cual pescó durante el año, pero solamente una vez en el “Total general”; por consiguiente, los totales generales no equivalen necesariamente a las suma de las banderas individuales.

TABLE 2b. Numbers of purse-seine (PS) vessels that fished in the EPO, by year and flag.⁵**TABLA 2b.** Número de buques cerqueros (PS) que pescaron en el OPO, por año y bandera.⁵

		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
BLZ	PS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BOL	PS	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
COL	PS	13	14	15	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	13	13	14	13
ECU	PS	85	83	84	85	86	96	103	102	111	112	114	114	113	114	109	106	103	109	113	105
EU (ESP)	PS	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	3	3	4	4	4
GTM	PS	1	1	2	2	3	3	2	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
HND	PS	3	4	2	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MEX	PS	56	58	51	46	39	41	42	40	45	47	49	51	53	51	48	51	52	53	50	50
NIC	PS	7	5	5	5	5	7	7	7	6	6	6	7	6	6	4	4	5	4	4	3
PAN	PS	26	29	27	24	24	19	13	14	14	14	15	16	16	17	19	19	20	21	20	21
PER	PS	0	0	2	2	1	0	0	2	3	7	6	9	9	11	11	9	5	8	5	0
SLV	PS	5	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	4
UNK	PS	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
USA	PS	2	4	2	10	0	5	3	0	9	23	27	27	31	29	23	17	25	23	15	15
VEN	PS	22	22	19	21	17	18	17	15	15	14	15	13	14	14	12	15	15	14	10	14
VUT	PS	2	3	3	3	3	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total		225	227	219	221	202	208	209	203	226	244	250	254	261	261	243	241	244	252	238	230

⁵ The amount and numbers provided are estimates. Moreover, each vessel is included in the total for each flag under which it fished during the year, but is included only once in the “Grand total”; therefore this grand total may not equal the sums of the individual flags.

⁵ Los montos y números indicados son estimaciones. Además, se incluye cada buque en los totales de cada bandera bajo la cual pescó durante el año, pero solamente una vez en el “Total general”; por consiguiente, los totales generales no equivalen necesariamente a las sumas de las banderas individuales.

Anexo 4

Comparación de la capacidad operativa estimada y real (determinada cuando se dispone de los datos de año completo).

Año	Fecha	Informe	Capacidad (m³)		Error de estimación (estimada/real)
			Estimada	Real	
2012	8 May	IATTC-83-05c	214,422	217,687	0.99
2013	7 April	IATTC-85-03d	214,979	212,087	1.01
2014	2 May	IATTC-87-03d	215,608	230,379	0.94
2015	19 April	IATTC-89-04d	236,089	248,428	0.95
2016	17 April	IATTC-90-04d (REV)	255,972	261,474	0.98
2017	30 April	SAC-08-11	263,283	263,018	1.00
2018	25 March	SAC-09-15	260,289	263,666	0.99
2019	14 April	SAC-10-19	263,858	265,085	1.00
2020	10 May	SAC-11-15	262,213	241,631	1.09
2021	10 May	SAC-12-16	262,213	254,972	1.03
2022	15 May	SAC-13-14	254,340	254,720	1.00
2023	14 May	SAC-14-14	255,872	263,295	0.97
2024	9 June	SAC-15-13	264,004	260,573	1.01
2025	1 June	SAC-16-11	258,471	263,955	.98
2026	7 June	SAC-17-10a	271,912		

DOCUMENTO DE TRABAJO INFORMAL

CUESTIONES SOBRE LA ORDENACIÓN DE LA CAPACIDAD DE LA FLOTA EN LA ZONA DE LA CONVENCIÓN DE ANTIGUA: INVENTARIO PROVISIONAL

Han transcurrido más de 25 años desde que la Comisión abordó la cuestión de la «capacidad de la flota», entre otras cosas mediante el establecimiento en 1998 de un grupo de trabajo dedicado específicamente a este asunto.

A lo largo de los años, han surgido numerosas cuestiones, tanto a través de discusiones e intercambios de opiniones como a raíz de circunstancias prácticas y necesidades de gestión, sobre todo en relación con el mantenimiento del Registro Regional de Buques de la CIAT desde 2002.

El objetivo de este documento es proporcionar un inventario de las cuestiones que se han planteado o que pueden plantearse, basándose en la experiencia práctica acumulada durante las últimas décadas. Se trata simplemente de una herramienta para ayudar en el análisis de estas cuestiones. El documento se ha redactado de manera neutral y no refleja la posición de ningún miembro de la CIAT, de la Comisión ni de su Secretaría. Tampoco prejuzga la forma en que el Grupo de Trabajo sobre Capacidad pueda decidir organizar y llevar a cabo sus discusiones, ni los resultados de dichas discusiones.

El documento está estructurado en cuatro secciones, que van de las cuestiones más generales a las más específicas y prácticas.

- El **marco general originalmente acordado**: el compromiso inicial de limitar el crecimiento de la flota y reducir su capacidad
- Las **métricas**: medición de la «capacidad pesquera» y la «capacidad de la flota»
- El **esquema establecido por la Resolución C-02-03**: cuestiones generales:
- El **esquema establecido por la Resolución C-02-03**: cuestiones prácticas y específicas

Cada sección comienza con una introducción general a las cuestiones tratadas, seguida de una lista no exhaustiva de preguntas que pueden formularse y responderse.

A. El marco general originalmente acordado: el compromiso inicial de limitar el crecimiento de la flota y reducir su capacidad:

En resumen, la política de la CIAT ha sido la implementación a nivel regional del compromiso colectivo adoptado a nivel global y plasmado en el Plan de acción internacional para la ordenación de la capacidad pesquera (PAI-Capacidad), adoptado hace casi 27 años y cuyo objetivo era reducir la capacidad pesquera en donde fuera excesiva.

Se pueden formular varias preguntas, sin prejuzgar su pertinencia o utilidad:

1. ¿Las condiciones actuales de los recursos y de las actividades pesqueras en el OPO, casi tres décadas después, siguen justificando un diagnóstico de capacidad pesquera excesiva?
2. Si tal diagnóstico se considerara aún justificado, ¿sigue siendo adecuado en la práctica el nivel de capacidad objetivo históricamente definido, o debería revisarse y posiblemente modificarse de conformidad con el párrafo 4 de la Resolución C-02-03⁴?
3. ¿Debería el nivel objetivo referirse a la capacidad «operativa» en lugar de tener en cuenta la cantidad total de capacidad «activa» o «potencial» (véase el glosario))?
4. ¿Cómo debería abordarse la cuestión de los posibles nuevos participantes en la pesca con redes de cerco, a la luz de sus derechos en virtud de la Convención de Antigua?
5. ¿Deberían revisarse y modificarse las Resoluciones C-02-03 y C-15-02?

B. Las métricas: medición de la «capacidad pesquera» y la «capacidad de la flota»

⁴ “Analizar de forma regular, y modificar en caso necesario, los métodos para estimar la capacidad de pesca y el nivel objetivo de 158.000 m³ establecido en la resolución sobre capacidad de la flota del 19 de agosto de 2000, para la capacidad total de la flota cerquera, tomando en cuenta el nivel de las poblaciones de atún y otros factores relevantes.”

En resumen, tras la presentación de los resultados de la reunión de abril de 1998 del Grupo de Trabajo Técnico de la FAO sobre la Ordenación de la Capacidad Pesquera, los negociadores del PAI Capacidad se enfrentaron al complejo reto de la aplicación práctica de las definiciones propuestas de «*capacidad pesquera*», «*capacidad pesquera objetivo*» y «*capacidad límite*». Finalmente, dichas definiciones no se incluyeron en el PAI Capacidad y, a nivel regional, la CIAT, en su 61.^a reunión celebrada en junio de 1998, cambió su referencia a la «*capacidad de la flota cerquera en el Océano Pacífico*», equiparando de manera pragmática este concepto con el tamaño total de la flota tal y como existía en ese momento.

El tamaño de la flota se expresaba inicialmente en términos de capacidad de acarreo medida en toneladas métricas. Posteriormente, la Comisión abandonó esta referencia y adoptó los metros cúbicos como unidad de medida pertinente, principalmente por razones de estabilidad y precisión. Este cambio reflejaba el hecho de que el volumen de bodega se deriva de la estructura física del buque, que solo puede modificarse mediante una «reestructuración», mientras que la capacidad expresada en toneladas métricas representa la cantidad máxima de pescado que puede desembarcarse y, por lo tanto, puede variar con el tiempo en función de una serie de factores. En la actualidad, la capacidad de acarreo expresada en toneladas métricas solo sirve para determinar la clasificación de un buque, desde la categoría 1 hasta la categoría 6.

Además, cabe recordar que el término «*flota cerquera*» se refiere a todos los buques cerqueros autorizados para pescar en la zona de la Convención de Antigua, independientemente de sus características individuales o de los artes y técnicas de pesca que empleen. Del mismo modo, actualmente se exige que todos esos buques estén incluidos en el Registro Regional de Buques de la CIAT, ya que la Comisión nunca ha aplicado hasta la fecha las disposiciones del párrafo 2 del Anexo 1 de la Convención de Antigua, que estipulan que «*La Comisión podrá decidir si exime embarcaciones de los requisitos del párrafo 1 del presente Anexo, debido a su eslora u otra característica.*»

Como se ha indicado anteriormente, pueden plantearse varias preguntas, sin prejuzgar su idoneidad o utilidad:

1. ¿Sigue siendo válido un enfoque basado esencialmente en el tamaño de la flota de cerqueros en 2002?
2. ¿Debería ampliarse la referencia a la flota (por ejemplo, incluyendo otros artes, como el palangre) o, por el contrario, reducirse (por ejemplo, excluyendo determinados componentes de la flota, como los buques artesanales y de pequeña escala, posiblemente utilizando como referencia la clasificación en clases de 1 a 6)?

3. ¿Debería hacerse un esfuerzo por abandonar el uso de una métrica única y simplificada y volver al enfoque original centrado en la «capacidad pesquera», buscando una medición más precisa del esfuerzo pesquero generado por esa capacidad, en lugar de basarse en un criterio general como el volumen cúbico de las bodegas, que no tiene en cuenta las diferencias en las características de los buques ni las mejoras de eficiencia resultantes de los avances tecnológicos?
4. ¿Debería hacerse un esfuerzo por revivir y desarrollar aún más un enfoque alternativo al esquema establecido en la Resolución C-02-03, que se ajustara más al concepto original de «capacidad pesquera»?
5. ¿Debería intentarse de nuevo explorar opciones para reducir la capacidad existente, a pesar de los esfuerzos infructuosos del pasado (por ejemplo, los esquemas de recompra)?
6. ¿Debería hacerse un esfuerzo por identificar y explorar otras opciones para reducir activamente la capacidad existente, medida en volumen de bodegas, en el marco de la Resolución C-02-03?

C. El esquema establecido por la Resolución C-02-03: cuestiones generales:

En resumen, la Resolución C-02-03 estableció un sistema centrado en el uso de metros cúbicos como indicador de la «capacidad». Con el tiempo, y debido a los avances posteriores que completaron el sistema inicialmente establecido en dicha resolución, se hace posible diferenciar dos categorías principales de capacidad, cada una de las cuales se subdivide a su vez en dos subcategorías:

- **Capacidad medida en metros cúbicos de volumen de bodega y vinculada a buques específicos:**
 - ✓ Capacidad que ha sido medida efectivamente y «confirmada» formalmente antes del 31 de diciembre de 2016, de conformidad con los procedimientos establecidos y aplicados por la Comisión.
 - ✓ Capacidad que ha sido «confirmada» automáticamente el 1 de enero de 2017 mediante la implementación de la Resolución C-15-02, sin medición previa, basándose únicamente en la aplicación de un factor de conversión de toneladas métricas a metros cúbicos, tomando como referencia la capacidad de acarreo declarada por el Estado miembro de pabellón en 2002, o basándose en dicha resolución, de acuerdo a lo

- notificado unilateralmente por el Estado del pabellón. Esta subcategoría representa más de un tercio de la flota actual.
- Una cantidad indiferenciada de capacidad medida en metros cúbicos de volumen de bodega asociada a CPC individuales:
 - ✓ capacidad ya reconocida (por ejemplo, en la propia Resolución C-02-03)
 - ✓ capacidad reclamada y aún no asociada a buques específicos

Como se ha indicado anteriormente, pueden plantearse varias preguntas, sin prejuzgar su idoneidad o utilidad:

1. ¿Sigue siendo aceptable que la capacidad que figura en el Registro no guarde relación con la capacidad real de al menos parte de la flota?
2. ¿Debería la «confirmación» de la capacidad excluir la posibilidad de una corrección posterior?
3. En cuanto a la relación entre un buque y su capacidad, medida por su volumen de bodega real:
 - i. ¿Debería reconocerse esa capacidad como una característica inmutable del buque, sin posibilidad de separarla legalmente de él?
 - ii. ¿Debería ser reconocida la capacidad como «propiedad» del dueño del buque en lugar del CPC del pabellón actual?
 - iii. ¿Deberían los buques, además de ser libres de cambiar de pabellón, poder conservar y transferir su capacidad actual, sin el consentimiento implícito o explícito del CPC del pabellón original?

D. El esquema establecido por la Resolución C-02-03: cuestiones prácticas y específicas:

Como se ha señalado en varias ocasiones, a lo largo de los años, y en particular en el contexto del mantenimiento del Registro Regional de Buques de la CIAT, la Secretaría se ha enfrentado a una serie de cuestiones muy prácticas y concretas que solo pueden ser abordadas y resueltas de manera definitiva por la Comisión.

Desde un punto de vista metodológico, y sin prejuzgar las conclusiones del Grupo de Trabajo sobre Capacidad, al menos algunas de estas cuestiones, dada su naturaleza altamente técnica, probablemente se beneficiarían de ser abordadas inicialmente por un grupo de expertos, antes de ser examinadas más ampliamente por el propio Grupo de Trabajo y sometidas a la consideración de la Comisión.

(a) Criterio para la medición del volumen de bodega:

Esta prioridad otorgada a la estabilidad y preeminencia de los valores de capacidad calculados — que condujo al cambio de las métricas basadas en toneladas métricas a metros cúbicos— tuvo una consecuencia general: resultó en una separación entre, por un lado, los valores registrados, utilizados exclusivamente para los fines del esquema establecido en las Resoluciones C-02-03 y C-15-02, y, por otro lado, el volumen real efectivamente disponible para el almacenamiento de pescado.

Se pueden identificar tres categorías principales de situaciones derivadas de este proceso.

- En primer lugar, como se ha señalado anteriormente, la Resolución C-15-02 introdujo un procedimiento para la **«confirmación» automática** de la capacidad de los buques, incluso en los casos en que nunca se había medido el volumen de las bodegas. En tales casos, la capacidad registrada se derivaba únicamente de la aplicación de un factor de conversión de toneladas métricas a metros cúbicos, basado en la capacidad de acarreo en toneladas métricas notificada originalmente por el CPC de pabellón en el momento de la inclusión inicial del buque en el Registro Regional de Buques. En algunos casos, incluso un examen superficial revela que la capacidad registrada en metros cúbicos en el Registro Regional de Buques no guarda ninguna relación realista con la capacidad de acarreo real del buque en toneladas métricas.
- Para vincular el valor del volumen de bodega a los elementos más estables de la estructura física de un buque, la Comisión decidió que el volumen de bodega se midiera sobre la base del **«volumen bruto»** en lugar del «volumen neto», por considerar que el volumen neto puede variar como resultado de modificaciones o ajustes en los accesorios, acabados y elementos fijos internos, sin que se produzca ningún cambio en las características y la ubicación de los mamparos que definen y separan estructuralmente las bodegas entre sí y de otros espacios internos del buque.
- Otro paso más en la disociación entre la capacidad —entendida únicamente a efectos de la implementación de las Resoluciones C-02-03 y C-15-02— y la realidad física de las bodegas existentes y accesibles ha sido la práctica **de vincular la capacidad a:**
 - ✓ buques **hundidos**
 - ✓ buques en **construcción**

✓ y, por último, más recientemente, buques con **reestructuración pendiente**

A la luz de lo anterior, pueden plantearse las siguientes preguntas:

1. ¿Debe mantenerse el procedimiento de **«confirmación»** establecido en la Resolución C-15-02, o debe revisarse y modificarse?
2. ¿Deben ignorarse las discrepancias entre la **capacidad «confirmada»** registrada en el Registro de conformidad con las Resoluciones C-02-03 y C-15-02 y la capacidad real del buque, o deben corregirse?
3. ¿Podría el uso de un **factor de conversión** servir para identificar posibles discrepancias entre la capacidad «confirmada» registrada y la capacidad real de un buque? En caso afirmativo, ¿debería este factor de conversión ser:
 - i. el mismo factor de conversión aplicado antes del 1 de enero de 2017 para convertir la capacidad de acarreo en toneladas métricas a metros cúbicos? O,
 - ii. un factor de conversión nuevo y actualizado?
4. Si la Comisión decidiera que se debe realizar una nueva medición de la capacidad en metros cúbicos de volumen de bodega, ¿debería aplicarse a:
 - i. solo aquellos buques cuya capacidad fue «confirmada» automáticamente el 1 de enero de 2017?
 - ii. también a los buques que se presume que tienen una capacidad en volumen de bodega diferente a la registrada en el Registro Regional de Buques de la CIAT, en vista de su capacidad de acarreo en toneladas métricas?
 - iii. a todos los buques cerqueros incluidos actualmente en el Registro Regional de Buques de la CIAT, sin excepción?
5. Si la Comisión pidiera una nueva medición del volumen de bodega, ¿qué procedimientos deberían seguirse, incluyendo, por ejemplo, si debería contarse con la participación de un tercero independiente?

6. ¿Debería seguir basándose el cálculo del volumen de bodega en el «volumen bruto» en lugar del «volumen neto»? En caso afirmativo:
- i. ¿Deberían revisarse y aclararse las definiciones de «**volumen bruto**» y «**volumen neto**»?
 - ii. ¿Debería el cálculo del «**volumen bruto**» excluir todos los acondicionamientos internos de las bodegas, incluyendo, por ejemplo, el espesor de los materiales aislantes aplicados a los mamparos, y tener en cuenta únicamente el espacio definido por dichos mamparos que separan las bodegas entre sí y de otros espacios internos del buque??
 - iii. ¿Debería considerarse que la «**reestructuración**» de las bodegas con el consiguiente cambio en su volumen solo se produce cuando se modifica las características y la ubicación de los mamparos, tal y como lo ilustra el diagrama del buque?
7. ¿Debería mantenerse la práctica de vincular la capacidad a los buques hundidos, los buques en construcción o los buques con reestructuración programada o pendiente? En caso afirmativo, ¿deberían tratarse estas tres situaciones de manera uniforme o debería serlo de manera diferenciada?
8. En consonancia con el compromiso original de limitar el crecimiento de la flota y, cuando proceda, reducir su tamaño, y sin perjuicio de otras opciones que puedan explorarse en el marco existente, ¿debería la Comisión considerar medidas como, entre otras:
- i. ¿Eliminar cualquier **capacidad residual** que quede tras una reducción del volumen de bodega de un buque como resultado de una reestructuración o conversión para el almacenamiento de otros productos, como combustible?
 - ii. ¿Restringir el uso de la **capacidad asociada a un buque hundido** a la sustitución de dicho buque únicamente, sin perjuicio de las condiciones adicionales que puedan imponerse, como exigir que el buque de sustitución opere bajo el mismo pabellón y/o la misma propiedad?
 - iii. ¿Prohibir la transferencia temporal o permanente de la **capacidad indiferenciada** asignada o reclamada por Estados costeros y limitar su

uso al desarrollo de sus respectivas flotas nacionales, de conformidad con la intención original del esquema?

(b) ¿Qué «bodegas» deben tenerse en cuenta para evaluar el volumen total de las bodegas de un buque?

En el marco del desarrollo y la implementación del esquema establecido inicialmente en la resolución C-02-03, se entiende que el término «volumen de bodega» se refiere al volumen de las bodegas de pescado. Estas pueden definirse funcionalmente como aquellos espacios internos de un buque dedicados a almacenar el pescado capturado durante un viaje de pesca antes de su desembarque. Las bodegas de pescado incluyen aquellas que no están disponibles temporalmente para el almacenamiento de pescado, pero que pueden volver a su función inicial sin demora, como las bodegas «selladas» de conformidad con las disposiciones de la Resolución C-12-08.

Sin embargo, la puesta en práctica del sistema ha dado lugar a una serie de situaciones — algunas de las cuales no se habían previsto inicialmente— que han generado incertidumbres o ambigüedades a la hora de determinar qué «bodegas» deben tenerse en cuenta para calcular el volumen de bodega total de un buque. Estas situaciones pueden clasificarse en dos categorías principales are:

- **Bodegas de pescado reconvertidas:** Bodegas de pesca reconvertidas para el almacenamiento de productos distintos del pescado, como su reconversión en depósitos de combustible. Estos casos son en gran medida comparables a las bodegas «selladas», con la diferencia principal de que la reconversión a su función original suele ser más costosa y llevar más tiempo que el simple desellado de la bodega.
- **Cámaras de congelación y enfriamiento rápido:** Situaciones derivadas de los avances tecnológicos y la introducción en la flota de buques con nuevas características estructurales, como cámaras de enfriamiento rápido o congelación. Estas cámaras son similares, pero distintas, de los túneles de congelación utilizados en las plantas de procesamiento en tierra. Si bien se utilizan principalmente como paso intermedio en la manipulación de las capturas a bordo —subir el atún a bordo y prepararlo para su almacenamiento—, también pueden utilizarse para almacenar el pescado antes de su desembarque.

En este contexto, la Comisión, en su 100.^a reunión celebrada en agosto de 2022, decidió lo siguiente:

“En cuanto a la cuestión de los cerqueros con cámaras de congelación, la Comisión estableció que para que las cámaras de congelación no fueran tenidas en cuenta a la hora de calcular la capacidad total en metros cúbicos de volumen de bodegas de esos buques se debería garantizarse estrictamente que estas no se utilizaran para almacenar el pescado sino sólo para congelarlo transitoriamente antes de su traslado a bodegas refrigeradas especiales para su almacenamiento y en la importancia de controlar que se encontraran vacías antes de su arribo a puerto” (ver Acta, p.7)

La consideración de las situaciones descritas anteriormente puede suscitar las siguientes preguntas:

1. ¿Debería la Comisión incluir o excluir las bodegas de pescado reconvertidas y las cámaras de congelación o enfriamiento rápido al calcular el volumen de bodega total de un buque, al tiempo que se señala, como en el caso de las bodegas selladas, que el buque no está operando a plena capacidad?
2. ¿Debería la Comisión adoptar un tratamiento diferenciado para las bodegas de pescado reconvertidas y las cámaras de congelación o enfriamiento rápido?

(c) Transferencia del volumen de bodega:

En resumen, la visión original en la que se fundamentaba el plan de ordenación de la capacidad de la flota —tal y como se expresaba, en particular, en la primera resolución adoptada por la Comisión en octubre de 1998— era que la capacidad que debía ordenarse, y cuyo crecimiento debía limitarse o reducirse, estaba intrínsecamente vinculada a buques y flotas concretos, ya fueran existentes o, en el caso de determinados miembros, que debían desarrollarse o ampliarse dentro de los límites establecidos por la Comisión en la resolución pertinente.⁵

⁵ Resolución C-98-11: “ 3. *Las Altas Partes Contratantes también reconocen y afirman el derecho de varios estados sin buques pescando en la actualidad en el OPO, pero con interés prolongado y significativo en la pesquería de atún del OPO, de **desarrollar sus propias industrias pesqueras atuneras**. Reconocen además que, de conformidad con sus derechos legítimos bajo el derecho internacional, varios estados ribereños del OPO, entre ellos Francia y Guatemala, han expresado un interés inmediato en desarrollar **sus propias flotas pesqueras atuneras** en el OPO.*
4. *Otros estados, entre ellos Colombia, El Salvador, Nicaragua, Panamá, y Perú, han expresado su interés en incrementar **la capacidad de acarreo de sus flotas** con licencias para pescar atún en el OPO.”*

Aunque este criterio se mantuvo, tanto implícita como explícitamente, en la Resolución C-02-03, en la práctica los límites establecidos en ella —destinados únicamente a servir de límites máximos para el desarrollo de las flotas nacionales— se trataron rápidamente como si fueran «cuotas» de capacidad y se consideraron «capacidad disponible» de los CPC pertinentes.

Posteriormente, mediante la adopción de la Resolución C-12-06 sobre la transferencia temporal de capacidad resultante de préstamos o fletamentos (ahora modificada y sustituida por la Resolución C-25-06), cualquier capacidad disponible puede transferirse temporalmente para su uso por buques que enarboleden el mismo pabellón o un pabellón diferente.

Cabe reconocer que el sistema establecido por la resolución C-12-06 ha funcionado, en la práctica, de manera fluida y eficaz.

Sin embargo, más allá de permitir a los CPC transferir, en metros cúbicos, la capacidad que se les había asignado originalmente como límite máximo para el desarrollo de sus propias flotas, la principal cuestión práctica es si la Resolución C-12-06, tal y como está redactada actualmente, asegura un equilibrio adecuado entre los derechos de las partes implicadas en el proceso de transferencia. Por ejemplo, por un lado, el CPC prestador no debería verse privado injustamente de su derecho a disponer de la capacidad que ha acordado transferir solo de forma temporal. Por otro lado, el CPC receptor de la capacidad transferida debería poder contar con un grado razonable de seguridad jurídica y no debe estar expuesto al riesgo de suspensión o rescisión de la transferencia en cualquier momento por iniciativa exclusiva del CPC prestador, como resultado de la disposición de la resolución actual que establece que “ *Los dos CPC interesados acordarán que el buque podrá ser eliminado del Registro Regional en cualquier momento a petición de cualquiera de ellos, mediante comunicación por escrito al Director.*”

En este contexto, surgen dos cuestiones de carácter general:

1. ¿Debería la Comisión revisar y modificar la actual Resolución C-12 -06 y los procedimientos que establece?
2. En caso afirmativo, ¿qué disposiciones deberían modificarse y de qué manera?

(d) Solicitudes de capacidad:

En sus reuniones anuales, el Grupo de Trabajo sobre Capacidad y la Comisión han examinado una serie de solicitudes de capacidad, identificadas en el documento anual sobre la utilización de la capacidad o planteadas durante las propias reuniones. En la mayoría de los casos, no se pudo llegar

a un consenso o, incluso cuando la solicitud fue acogida favorablemente, no se logró un consenso sobre la posibilidad de permitir al solicitante activar la capacidad reconocida.

A partir de esa experiencia, pueden plantearse las siguientes preguntas:

1. ¿Debe seguir siendo la **ausencia de un plan acordado** para la ordenación de la capacidad de la flota un requisito previo para lograr un consenso sobre las solicitudes de capacidad?
2. En ausencia de dicho plan, ¿podrían exigirse **compromisos específicos**, como, por ejemplo, el compromiso por parte del solicitante de no activar la capacidad reconocida antes de que la Comisión adopte las medidas de conservación y ordenación adecuadas, u otros compromisos que se determinarían —por ejemplo, el compromiso de no transferir esa capacidad, de forma temporal o permanente, dentro de un período determinado?
3. Para el examen de las solicitudes de capacidad, ¿debería establecerse un **orden de prioridad**? A título meramente ilustrativo, dicho orden podría basarse, entre otras cosas, en uno o varios de los siguientes enfoques alternativos o combinados:
 - i. Dar prioridad a las solicitudes vinculadas a buques **individuales**.
 - ii. Considerar las solicitudes **por orden cronológico** de su presentación, dando prioridad a las solicitudes registradas en la Resolución C-02-03.
 - iii. Dar prioridad a las solicitudes acompañadas de **compromisos específicos**, cuya pertinencia sea decidida por la Comisión
 - iv. Dar prioridad a las solicitudes sobre la base de **otros criterios o circunstancias** que serán discutidos y determinados por la Comisión.

