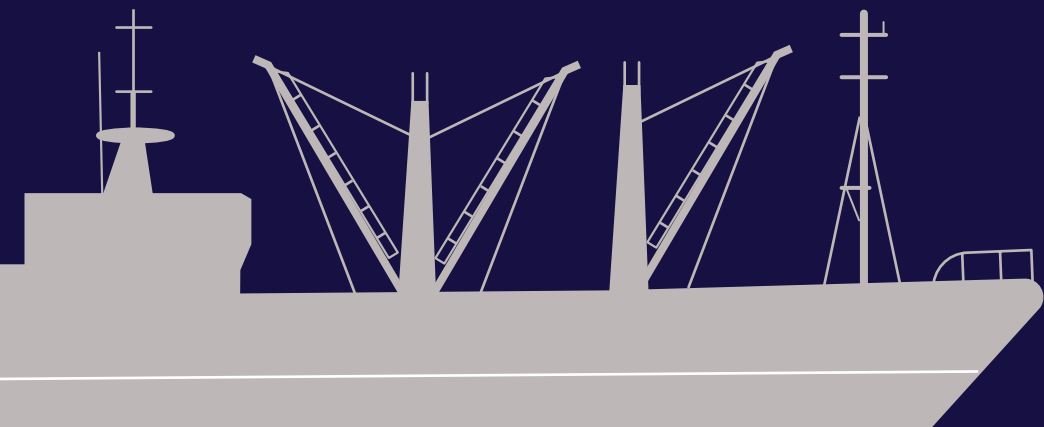


MANUAL INTRODUCTORIO PARA PROFESIONALES DEL MCV A:

BUQUES CARGUEROS



CONTENIDOS

- 04. Resumen operacional: buques cargueros
- 05. Cómo operan los buques cargueros
- 06. Cómo reconocer un buque carguero
- 08. Descripción de la operación y maniobras
- 12. Seguimiento posicional de buques cargueros (AIS y SLB)
- 16. Otras consideraciones
- 18. Inspecciones de buques en cargueros - ¿qué buscar?

GLOSARIO DE TÉRMINOS

AIS	Sistema automático de identificación (Automatic Identification System)
SPEP	Solicitud Previa de Entrada a Puerto
DAP	Dispositivo agregador de peces
TB	Toneladas brutas
OMI	Organización Marítima Internacional
INDNR	Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR)
SCV	Seguimiento, control y vigilancia
OROP	Organización regional de ordenación pesquera
STCW	STCW Normas de formación, titulación y guardia
SLB	Sistema de localización de buques (VMS)



Este Manual Introductorio para Profesionales del MCV ha sido diseñado por TMT en colaboración con la IMCS Network. Su objetivo es servir como herramienta de capacitación para presentar tipos comunes de embarcaciones y artes de pesca industrial internacionales, en aras de contribuir al conocimiento del personal que trabaje en todas las agencias (de pesca, puertos, guardias costeras y marinas armadas, autoridades marítimas, etc.) que tengan un papel operativo en el monitoreo, control y vigilancia (MCV) de la pesca, además de ser utilizado por otras partes interesadas.

Aunque este manual es una herramienta independiente enfocada en la pesca de arrastre, se ha desarrollado como parte de una serie de manuales introductorios similares sobre los principales métodos de pesca industrial y operaciones relacionadas, además de material complementario sobre consideraciones en la inspección de embarcaciones de pesca.

Recomendamos ampliamente el uso, la reproducción y la diseminación del material contenido en esta publicación. Este manual puede copiarse, descargarse e imprimirse para el estudio privado individual, la investigación y la docencia o para su uso en productos y servicios no comerciales, siempre y cuando se reconozca de manera apropiada a TMT y la IMCS Network como las fuentes y los propietarios de los derechos de autor.

Todas las solicitudes de traducción y de los derechos de reproducción deben enviarse a info@tm-tracking.org y mcs.network@imcsnet.org.

Esta publicación debe citarse como TMT y IMCS Network (2022)

MANUAL INTRODUCTORIO PARA PROFESIONALES DEL SCV A: BUQUES CARGUEROS. Oslo, Noruega.

Todas las imágenes tienen derecho de autor como se indica en cada una. Las imágenes de esta publicación aparecen solamente con el fin de ilustrar operaciones relacionadas a la pesca y no pretenden comunicar o insinuar que se han llevado a cabo actividades de pesca ilegal, pesca ilegal no declarada y no reglamentada (INDNR) o que estas imágenes están asociadas de otra forma con esas actividades, a menos que así se indique explícitamente.

Contenido técnico: Francisco Blaha (www.franciscoblaha.info), Duncan Copeland (TMT), Stig Fjellberg (TMT), Damian Johnson (IMCS Network)

Revisión técnica: Mark Young (IMCS Network)

RESUMEN OPERACIONAL: BUQUES CARGUEROS

Los buques cargueros no son buques de pesca sino buques de carga refrigerada¹ (conocidos como buques frigoríficos o cargueros congeladores) que reciben pescado de un buque de pesca. Esto puede ocurrir tanto en el mar como en el puerto. Son una parte intrínseca de muchas pesquerías, en particular de atún, y más concretamente de los transbordos, que es la transferencia de pescado o productos de la pesca entre buques. Además, si bien no es su finalidad principal, los buques cargueros también pueden transportar suministros, equipos y tripulación a los buques pesqueros con los que transbordan.

Hay muchos tipos y tamaños diferentes de cargueros, y estos pueden variar entre regiones. Sin embargo, la mayor parte de la flota industrial mundial de cargueros tiene un tamaño superior a las 300 toneladas brutas (TB) y opera en viajes internacionales. Debido a su tamaño, además de cualquier requisito de notificación a través de los sistemas de localización de buques (SLB), la Organización Marítima Internacional (OMI) también requiere a estos buques cargueros que lleven, operen y comuniquen sus posiciones y demás información a través de un transpondedor de sistemas de identificación automática (AIS).

Los buques cargueros deben estar autorizados por su Estado del pabellón para operar en cualquier zona situada fuera de las aguas bajo la jurisdicción nacional de dicho Estado del pabellón. Esta autorización suele incluir las condiciones especificadas por el Estado del pabellón que están diseñadas para controlar las actividades del buque. Los buques cargueros también necesitan estar autorizados para operar en las aguas nacionales de otro estado costero. Cuando operen en aguas bajo la supervisión de una organización regional de ordenación pesquera (OROP), también deberán figurar en el registro de buques autorizados que lleve dicha OROP.



¹ Algunos buques cargueros más pequeños pueden no utilizar sistemas de refrigeración automatizados y pueden usar hielo para este propósito.

CÓMO OPERAN LOS BUQUES CARGUEROS

La función principal de un buque carguero es recibir pescado y productos de la pesca de los buques pesqueros, ya sea en el mar o en las zonas portuarias, antes del primer punto de desembarque del producto, y transportar esta captura y descargarla en los puertos donde el pescado puede ser procesado o enviado al mercado. Sin embargo, también se pueden utilizar para transportar tripulación, alimentos, cebos, piezas y equipos, etc., a los buques pesqueros, lo que puede permitir que los buques pesqueros permanezcan en el mar durante más tiempo. En algunos casos, también pueden utilizarse para otras actividades de apoyo a la pesca, como la instalación y el lanzamiento de dispositivos agregadores de peces (DAP) para otros buques pesqueros, aunque este tipo de actividades no están permitidas en algunas jurisdicciones.

Al transbordar en el mar, los buques cargueros se desplazan a un punto de encuentro predeterminado que, por lo general, se encuentra cerca de los caladeros de los buques con los que tienen previsto transbordar. Los buques pesqueros se dirigirán al punto de encuentro para descargar las capturas en el buque carguero. Los buques pesqueros se acercarán entonces secuencialmente. Los buques pesqueros también pueden recibir mercancías, tripulación o equipos que les permitan permanecer en el mar y no tener que transitar hasta el puerto. Cuando los buques cargueros transborden en puerto, fondearán en las aguas portuarias o en otro lugar designado como zona de transbordo por el Estado del puerto, y los buques pesqueros se acercarán y transbordarán sus capturas. Esta actividad puede tener lugar en el puerto, ya sea en el fondeadero o junto a un muelle. Una vez que el buque de transporte haya completado los transbordos previstos con los buques pesqueros, podrá viajar a otra zona portuaria o punto de encuentro para realizar transbordos adicionales. Un único viaje de un buque carguero puede incluir transbordos con varios buques en varios lugares diferentes, tanto en el mar como en el puerto. Una vez que el buque carguero esté lleno, o tenga suficientes capturas a bordo, se dirigirá al puerto o puertos de descarga o desembarque².



² Algunos viajes pueden resultar en descargas en más de un puerto.

CÓMO RECONOCER UN BUQUE CARGUERO

En general, los buques cargueros industriales modernos tienen una silueta característica, con grúas elevadas y grandes escotillas para cargar y descargar la pesca. Cabe señalar, sin embargo, que los buques cargueros pueden tener también un aspecto similar al de otros buques de carga a granel, por lo que puede resultar difícil diferenciar a distancia algunos buques cargueros de otros buques de carga. Sin embargo, hay algunas características específicas que pueden ayudar a identificar los buques cargueros. Las cubiertas largas con grúas de cubierta, bodegas de carga refrigeradas y defensas ‘Yokohama’ de gran tamaño son características comunes de los buques cargueros industriales modernos.



Forma - Vista de lado



Descargando en el muelle



Transbordo en fondeadero en zona portuaria. Fíjese en el gran guardabarros ‘Yokohama’ desplegado entre el carguero y el buque que está descargando.



DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN Y MANIOBRAS

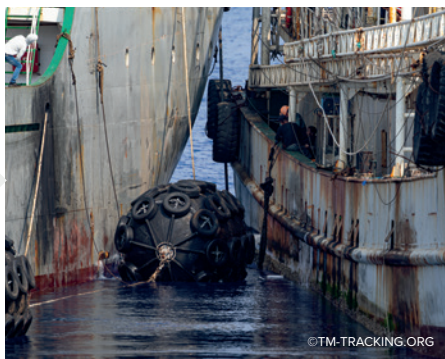
Cuando el buque pesquero se acerca al buque carguero para transbordar su captura, generalmente se dan los pasos siguientes:

ENTREGA DE COSTADO

(cabos atados)

Se bajan grandes defensas grandes del buque carguero antes de que el buque pesquero se acerque al costado. Los cabos (cuerdas de amarre) se aseguran primero en la proa y luego en la popa para mantener el buque pesquero junto al buque carguero.

En general, los buques pesqueros están asegurados en el lado de babor del buque carguero, pero en algunos casos puede haber de dos a tres buques pesqueros asegurados junto a los grandes buques cargueros tanto en el lado de babor como a estribor. Dependiendo del estado del mar y de las condiciones meteorológicas, el proceso de sujeción de un buque pesquero al lado de un buque carguero puede tardar hasta 30 minutos.



TRANSBORDO (Traslado de pescado)

Las grúas a bordo del carguero se utilizan para transferir las capturas del buque pesquero al buque carguero. En el caso de los transbordos de buques con redes de cerco a buques de transporte, o bien se coloca una gran red en cubierta y el pescado se transfiere a la red desde las bodegas del pescador, o bien la red se baja a la propia bodega y el pescado se carga allí. Luego, la red se fija al gancho al final del cable del cabrestante/pluma del carguero mediante una serie de cuerdas amarradas a las esquinas de la red y luego se transfiere al buque carguero. Para los transbordos de buques palangreros y cañeros, las redes también pueden utilizarse de manera similar, pero se utiliza comúnmente un método llamado swing. Cada pez pescado por un palangrero normalmente tiene un bucle cerrado de monofilamento (sedal) que está unido a su aleta caudal. En un swing, varios peces son unidos al gancho y al cable de la grúa del buque carguero mediante cabos (es decir, un string).

Un círculo cerrado de cuerda más gruesa se inserta a través de estos bucles de monofilamento para agrupar a los peces. Ambos extremos de la cuerda en bucle se deslizan sobre el gancho que está al final del cable del cabrestante/pluma del carguero y los peces se elevan luego hacia el carguero.

Las actividades de transbordo a veces pueden verse interrumpidas por otras actividades, principalmente el movimiento de carga o tripulación, o por el movimiento de las capturas entre escotillas. El transbordo también puede retrasarse debido a las condiciones meteorológicas o al descanso de la tripulación, en particular en actividades de transbordo que implican transferir mayores cantidades de pescado.



CARGA DE PESCA EN EL CARGUERO

Una vez que la red o el swing se lleva a bordo, el pescado se baja a enormes bodegas bajo la cubierta, que generalmente ocupan la mayor parte del casco del buque carguero y se extienden sobre varias cubiertas. Dado que el objetivo principal de un buque carguero es recibir y transportar pescado, estas bodegas ocupan generalmente grandes cantidades del espacio a bordo del buque de transporte. La congelación de cantidades tan grandes de pescado requiere equipos de congelación muy grandes y potentes. Muchos buques de transporte separan la captura de los diferentes buques pesqueros o “donantes” con redes viejas. Los planes de carga que se guardan a bordo del buque carguero deben llevar un registro de dónde localizar a bordo las capturas de cada buque donante.



TRASLADO DE CARGA Y TRIPULACIÓN

Las transferencias de carga de los buques cargueros a los buques pesqueros pueden formar parte del proceso de transbordo. La carga está contenida principalmente dentro de grandes cajas de madera que pueden contener varios artículos, como cebos, ropa, alimentos y piezas de máquinas. Para los traslados de tripulación, el proceso puede depender de los planes hechos por adelantado por los buques. A menudo puede resultar más barato y sencillo para los operadores de buques realizar cambios de tripulación a través de buques de transporte, ya que esto puede frecuentemente permitirles evitar disposiciones más costosas y complejas en materia de viajes e inmigración (visados), así como permitir que los buques pesqueros permanezcan en el mar durante más tiempo, evitando viajes costosos al puerto.



SEPARACION DE BUQUES

Una vez completado el transbordo, y cualquier actividad asociada, el buque pesquero desamarrará y se alejará del buque carguero hacia los caladeros. Por lo general, las defensas de los buques cargueros permanecen en posición hasta que se hayan completado todos los transbordos en la zona y el carguero esté listo para ir a su próximo destino de transbordo o descarga.



Los pasos anteriores se refieren a las actividades de transbordo desde buques cargueros industriales. Sin embargo, se siguen pasos similares para todos los transbordos de buques cargueros, si bien para los cargueros más pequeños los “donantes” pueden emplear métodos más manuales para transferir las capturas en función del equipo disponible a bordo.



SEGUIMIENTO POSICIONAL DE BUQUES CARGUEROS (AIS Y SLB)

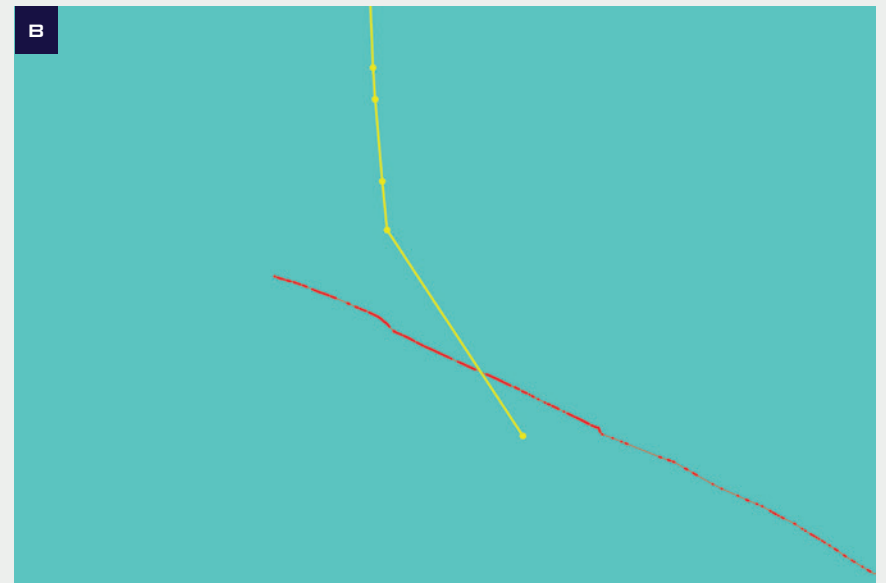
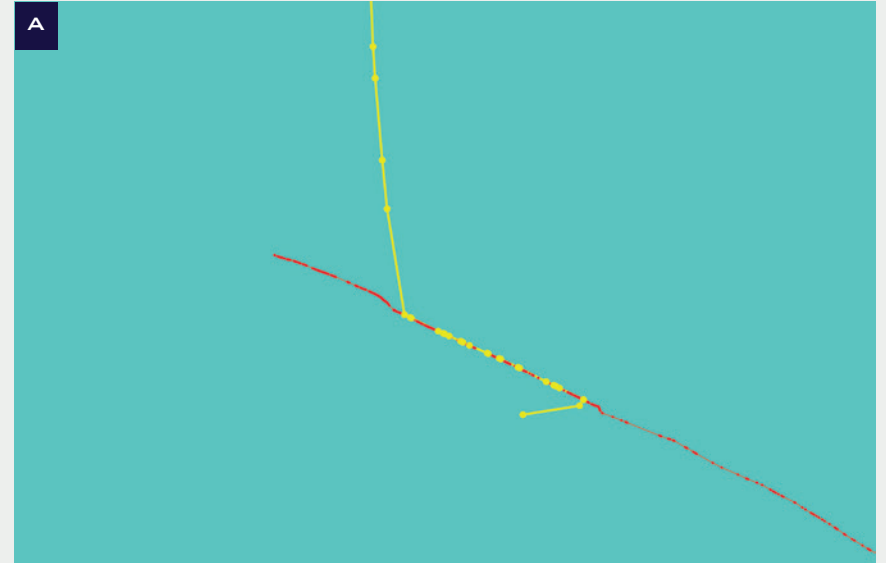
Los movimientos de los cargueros en el SLB o AIS son relativamente fáciles de identificar. Esto se debe a que los recorridos casi siempre incluyen largos períodos de marcha en ruta relativamente directa del buque, precedidos y/o seguidos de períodos de velocidades muy bajas, en los que el buque “estará a la deriva” en el mar de conformidad con las condiciones del viento, la corriente y el mar, o en los que el buque se dirigirá directamente al puerto, dependiendo de dónde el buque carguero tenga la intención de realizar los transbordos.

Sin embargo, es importante señalar que cuando un buque de transporte está a la deriva en el mar, no siempre significa que se estén produciendo actividades de transbordo en ese momento. Los buques cargueros también pueden estar a la deriva o “vagando” mientras esperan a que los buques donantes lleguen de los caladeros; mientras esperan nuevas órdenes de su propietario; o mientras esperan el acceso al puerto para realizar actividades de transbordo en el puerto. Esto se debe a que casi siempre se requiere un costo o pago para que los buques accedan y permanezcan en el puerto, por lo que es más rentable para los buques de transporte quedarse en el mar y conservar combustible, en lugar de quemar combustible en tránsito constante o pasar más tiempo en el puerto cuando es posible que no estén descargando activamente. Esto puede dificultar mucho la diferenciación entre los períodos de espera de los buques de transporte y los períodos en los que el buque puede estar realizando realmente actividades de transbordo, especialmente en el caso de que no estén disponibles en el SLB o el AIS los registros de movimiento de todos los buques pesqueros que se encuentran en las proximidades.

Cuando se disponga de registro de movimientos para buques pesqueros que tengan un encuentro con un buque de transporte, podrá ser posible identificar esos encuentros mediante la visualización de solapamientos en la posición, el tiempo, la velocidad y el rumbo tanto en las vías del buque carguero como en las del buque donante. Esto puede requerir que se superpongan tanto los datos del SLB como los del AIS, ya que la mayoría de los buques cargueros solo usan AIS y los buques pesqueros pueden solo usar el SLB. Sin embargo, debido a que la resolución temporal tanto de AIS como de SLB a veces puede limitarse a informar solo cada 1-3 horas, y los encuentros pueden ser más cortos que este tiempo, es importante tener en cuenta que los datos pueden no estar siempre disponibles para identificar y mostrar el registro de posición superpuesto.



Visión general de un registro de posición del buque carguero que muestra el patrón de marcha (en rojo) y luego en espera (en amarillo) en diferentes áreas en el Atlántico



El ejemplo a) muestra un encuentro indicado que duró dos horas, entre un buque carguero (en rojo) y un buque pesquero (en amarillo) con ALTA resolución temporal. El mismo evento se puede ver en el ejemplo b) con una BAJA resolución con posiciones solo cada 2.5 horas desde el buque pesquero, lo que da como resultado que se pierda el período de superposición en el registro de posiciones del buque.

PORTAL DE CARGUEROS DEL GLOBAL FISHING WATCH

El transbordo es una parte vital de la industria pesquera mundial, pero a menudo tiene lugar en alta mar, lo que hace difícil para las autoridades determinar si la captura que se transfiere es legal y verificable.

Para mejorar la comprensión y la gestión del transbordo, Global Fishing Watch se ha asociado con The Pew Charitable Trusts para desarrollar el Portal de Cargueros de Global Fishing Watch, una portal tecnológico destinado a ofrecer un mayor monitoreo y análisis de la actividad de transbordo a todos aquellos que la necesitan, de forma gratuita. Ambas organizaciones crearon el portal de cargueros para ayudar a reguladores y gestores de la pesca, así como a las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley, a comprender mejor las actividades de los buques cargueros que aceptan capturas de buques pesqueros comerciales y las entregan a puertos de todo el mundo para su procesamiento. El portal proporciona una herramienta valiosa para los administradores e inspectores que buscan verificar las actividades de transbordo, lo que puede ayudar a reducir las oportunidades de transbordos no autorizados de productos pesqueros e identificar cuándo no se está informando adecuadamente sobre dichas actividades.

El portal utiliza datos de AIS disponibles públicamente desde 2017 hasta el presente (con 72 horas de retraso) para identificar posibles encuentros con buques cargueros y periodos de espera de los cargueros. El portal, que se actualiza mensualmente con nuevos datos de registro, sintetiza la información de los registros de pesca para crear un panorama de las posibles autorizaciones para buques de transporte y de pesca que podrían participar en actividades de transbordo que se realicen en el mar.

El portal de buques cargueros utiliza tecnología satelital, procesos de aprendizaje automático y bases de datos de buques actualizadas para proporcionar a los usuarios información consolidada sobre las actividades de los buques de transporte, lo que les permite analizar el registro de movimientos de los buques y visualizar qué puertos son los más frecuentados por la flota mundial de buques de transporte.

- 1) Los datos del sistema de identificación automática, o AIS, se utilizan para mostrar el registro de movimientos de los buques y estimar los movimientos de los buques que pueden ser indicativos de un posible transbordo. El AIS transmite la ubicación, el rumbo y la velocidad de un buque, y también debería proporcionar información sobre la identidad del buque, como su nombre y pabellón. Al rastrear los movimientos del buque, los analistas pueden rastrear dónde ha ido un buque e identificar cuándo es posible que los buques estén transbordando en el mar o visitando un puerto.

- 2) Los datos del registro de buques en el portal coinciden con los datos AIS para identificar la autorización del carguero y los buques pesqueros. Los registros históricos accesibles públicamente y los registros de autorización de buques actuales obtenidos de las OROP se utilizan para identificar si los buques fueron autorizados durante el mismo período de tiempo en que ocurrieron posibles transbordos.
- 3) El portal se basa en una base de datos de buques cargueros desarrollada utilizando una combinación de fuentes que incluyen listas de registros de buques, registros nacionales, números de la OMI, web e imágenes de búsqueda, así como un algoritmo de aprendizaje automático utilizado para estimar la clase de buque.

El registro gratuito por parte de los usuarios proporciona acceso completo al portal de buques cargueros con todas sus prestaciones, que incluyen:

- 1) Análisis de eventos y periodos de espera.
- 2) Filtración de datos por tiempo, área de actividad, Estado del pabellón, puerto, duración del evento y buque.
- 3) Historial detallado de los posibles eventos de transbordo en el mar cartografiados a través del tiempo.
- 4) Datos de historial de embarcaciones individuales descargables, que incluyen periodos de espera, encuentros y visitas a puertos.

Para obtener más información y registrarse, visite www.globalfishingwatch.org/carrier-portal



©Damian Johnson

OTRAS CONSIDERACIONES

Los buques cargueros están asociados a una serie de problemas y desafíos operativos que los profesionales del SCV deben conocer:

TRANSBORDOS ILEGALES Y NO DECLARADOS

Los buques cargueros son el medio por el cual la mayoría de buques pesqueros llevan su pescado a la fábrica de procesamiento y al mercado. Los buques cargueros que realizan transbordos con buques pesqueros tienen un riesgo asociado de realizar transbordos ilegales o de recibir y transportar productos de la pesca INDNR. Un riesgo asociado a estas actividades es la mezcla y el “blanqueo” de pescado ilegal con pescado capturado legalmente, lo que dificulta mucho la determinación de lo que es legal o no.

Los transbordos que tienen lugar tanto en el mar, donde hay una supervisión y monitoreo limitados, como en el puerto, que también puede tener limitaciones de monitoreo, deben ser tenidos en cuenta. El transbordo está a menudo muy regulado, en particular en las pesquerías autorizadas por las OROP, y cuando así ocurre suele estar sujeto a procesos específicos de notificación y autorización, aunque estas condiciones pueden variar en cierta medida entre las OROP. En todos los casos, los buques cargueros deben llevar a bordo registros detallados y completos, incluidas las autorizaciones, de todos los transbordos que hayan realizado durante la actual travesía del buque. Esto debería incluir las autorizaciones tanto del Estado del pabellón como de cualquier Estado costero en el que se hayan realizado transbordos en cualquier lugar de su jurisdicción.

A través de los datos de seguimiento posicionales (AIS y SLB), los profesionales de SCV deben tratar de verificar el propósito de todas las interacciones de los buques cargueros y asegurarse de que no se realizaron transbordos no declarados durante el viaje actual del buque antes de entrar en puerto. Este análisis debe identificar cualquier interacción con otros buques para los cuales no existen datos. Debe intentarse verificar las cantidades y los distintos tipos de especies a bordo del buque de transporte, así como garantizar que las cantidades notificadas reflejen las cantidades reales a bordo. A veces, las fábricas de procesamiento pueden estar mejor preparadas para proporcionar pesos y composición de especies precisos para envíos más grandes.

También es crucial comprobar y verificar las autorizaciones y actividades de todos los buques donantes que hayan transbordado con el buque carguero. Siempre que sea posible, es importante tratar de obtener y validar los datos de seguimiento posicional, las licencias y autorizaciones y los registros de capturas de estos buques donantes. Esto a veces puede ser realizado por organizaciones y agencias con acceso a esta información. A menudo no se informa con precisión de los transbordos que incluyan pescado capturado ilegalmente o de origen ilegal, si es que se informa.

En la siguiente sección, se incluyen más detalles sobre qué buscar durante las inspecciones.

IDENTIDAD DE LOS BUQUES

Las señalizaciones externas del buque son importantes para la identidad del buque. Estos datos pueden cotejarse con los registros oficiales de los buques y con los registros cada vez mayores de datos de identificación de buques e imágenes disponibles en línea. Sin embargo, los buques cargueros que realizan viajes internacionales son bastante similares en su diseño, y las compañías que poseen varios buques a menudo utilizan colores similares para el casco, por lo que la apariencia externa del buque por sí sola puede no ser suficiente para distinguir diferentes buques. La autorización y las licencias de los buques se referirán a buques específicos, por lo que es importante que se confirme y verifique la identidad del buque. Si hay alguna duda acerca de la identidad del buque o la validez de los documentos de registro, puede ser necesario realizar una revisión detallada de los documentos de registro de los buques y verificar los números de serie del casco, el motor principal y la caja de cambios con los especificados.



©TM-TRACKING.ORG

INSPECCIONES DE BUQUES EN CARGUEROS - ¿QUÉ BUSCAR?

Para obtener una descripción general de las necesidades y consideraciones generales para la inspección de todos los buques pesqueros, consulte la Guía introductoria para las inspecciones de buques de pesca industrial de MCS Practitioners. Entre las consideraciones específicas para las inspecciones en puerto y en el mar de los buques de cargueros figuran las siguientes:

CAPTURA A BORDO

Algunas autorizaciones de buques y/o condiciones para la licencia de cargueros pueden especificar las especies que el buque ha sido autorizado a llevar a bordo. Cuando así se especifique, las inspecciones deben confirmar que sólo están a bordo las especies autorizadas. Cuando esto no se especifique, las inspecciones deben asegurarse de que las especies a bordo no violan ninguna regulación nacional antes de que se permita cualquier descarga. Además de las principales especies de interés comercial, la inspección también debe examinar de cerca las especies de captura incidental que han sido transbordadas y se encuentran a bordo del buque portador. A veces, las especies pueden ser identificadas erróneamente, y las especies de captura incidental pueden no ser notificadas. Esta identificación errónea puede ser tanto intencional, para evitar límites de captura y requisitos de notificación de capturas más estrictos, como no intencional, debido a procesos deficientes o ineficaces a bordo del buque pesquero.

Debido a los requisitos de contratación y seguro, los buques de transporte deben registrar y mantener una documentación muy detallada de las cantidades y la ubicación a bordo de las especies que se han recibido durante los transbordos. Documentos como los “recibos de embarque”, la escotilla y los planes de carga siempre están a bordo de los buques de transporte y pueden proporcionar excelentes registros para ayudar a identificar y verificar la captura a bordo. El recibo de embarque es un documento emitido por el buque transportista para el pescado (y otras mercancías) que se han recibido a bordo y se emite en el momento de recibir el pescado.

A veces, los buques pesqueros también pueden realizar transbordos parciales con buques cargueros. A veces se pueden llevar a cabo transbordos parciales para tratar de ocultar pruebas de actividades ilegales. Los buques generalmente intentarán desembarcar o transbordar pesca capturada ilegalmente en embarcaciones o lugares donde la detección será menos probable. Cuando un buque haya realizado un transbordo parcial o las cantidades transbordadas no se ajusten al tiempo en que el buque estuvo activo en el mar, el inspector debe realizar investigaciones de seguimiento. Estas deben confirmar las especies y la cantidades transferidas durante el transbordo parcial y los buques específicos implicados, así como los medios utilizados, si es posible, por dichos buques para trasladar las capturas restantes a la cadena de suministro.

Algunos buques cargueros operan como parte de una flota mundial de transportistas y operarán en diferentes momentos en diferentes regiones del mundo. A veces, los buques

cargueros también pueden realizar transbordos en aguas de diferentes Estados y OROPs durante el mismo viaje. A menudo puede haber diferentes reglas o regulaciones entre las diferentes áreas en las que un buque carguero puede transbordar durante un solo viaje, particularmente entre diferentes OROP, y estos transbordos también pueden incluir especies diferentes. En estas circunstancias, los profesionales de SCV deben tratar de trabajar con los oficiales en todas las jurisdicciones identificadas para abordar cualquier problema potencial con cualquiera de las capturas a bordo.



PRUEBAS DE TRANSBORDO ILEGAL

El transbordo está regulado en la mayoría (pero no en todas) las jurisdicciones y estará sujeto a condiciones y autorizaciones que normalmente se encuentran adjuntas a la autorización o licencia del buque carguero. El análisis de proximidad y velocidad del buque utilizando datos de seguimiento posicional (AIS y SLB) como parte de una evaluación de riesgos realizada tras la recepción de una solicitud previa de entrada a puerto (AREP), o como parte de una evaluación de riesgos previa al embarque para inspecciones en el mar, puede proporcionar una indicación de posibles eventos de transbordo en el mar.

Sin embargo, esta información por sí sola no prueba que se haya producido un transbordo, ya que hay muchas razones válidas por las que los buques pueden estar uno junto a otro en el mar e interactuar. Estas pueden incluir el intercambio o suministro de alimentos, suministros médicos, artes de pesca, partes de embarcaciones, suministros como sal o petróleo e intercambios de tripulación. A veces, el tiempo pasado junto a un buque pesquero puede dar una indicación de un posible transbordo; los intercambios no pesqueros son generalmente más cortos y toman menos tiempo que una transferencia

de capturas. Sin embargo, esto puede variar significativamente dependiendo de las cantidades de captura transbordada y se debe verificar todo encuentro que tenga lugar. Los registros a bordo del buque carguero que pueden proporcionar una indicación del propósito de la interacción (como los cuadernos de bitácora de cubierta o del buque), los registros de temperatura en el cuaderno del ingeniero y las discrepancias entre los volúmenes estimados y la composición de las capturas a bordo del buque y la documentación de transbordo también se pueden utilizar para identificar si se han producido posibles transbordos ilegales.

Los registros de temperatura en las bodegas de carga se guardan en el libro de registro de ingenieros, que generalmente se mantiene en la sala de máquinas. Este registra las temperaturas tomadas a intervalos establecidos durante el viaje y se llevan para verificar que el pescado se ha mantenido a una temperatura suficiente para cumplir con los requisitos de seguridad alimentaria. Si se sospecha un transbordo no reportado, los picos repentinos en la temperatura registrada alrededor del momento del transbordo sospechoso no reportado pueden indicar que las cubiertas de la escotilla estaban abiertas en este momento para recibir o transferir el pescado.

CONDICIONES DE LA TRIPULACIÓN.

Es importante establecer una relación positiva con la tripulación durante cualquier inspección. Además de facilitar la inspección, también puede hacer que la tripulación se sienta más cómoda para proporcionar información sobre posibles actividades ilegales, incluido el maltrato de la tripulación. Los buques de transporte que realicen viajes internacionales deben cumplir las normas laborales y de formación marítimas internacionales, que históricamente no se habían aplicado a los buques pesqueros. Por lo general, la tripulación de los buques cargueros es considerada como marineros profesionales y está sujeta al Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia (STCW), que es un conjunto de reglas reconocidas internacionalmente que determinan lo que los marineros necesitan saber para realizar su trabajo de manera segura. Por tanto, las condiciones de trabajo de la tripulación son generalmente mejores en los cargueros de lo que lo son en los buques pesqueros; la tripulación de los cargueros internacionales generalmente tienen horas de trabajo y descanso mejor definidas, y se requiere que tengan acceso a espacios decentes de alojamiento, recreo y sanitarios a bordo del buque. Sin embargo, los oficiales que inspeccionen cualquier embarcación siempre deben prestar atención a cualquier indicación de posible maltrato de la tripulación o de malas condiciones de trabajo mientras están a bordo.

DURACIÓN DEL VIAJE: ¿COINCIDE CON LO NORMAL?

La duración del viaje para los buques de transporte industrial que realizan viajes internacionales es generalmente de dos a tres meses. Los buques de transporte más pequeños que operen más cerca de su “puerto de origen” o dentro de una región realizarán viajes más cortos. Sin embargo, la duración del viaje puede depender de los tipos de buques donantes de los que reciben capturas (método de pesca), la cantidad de pescado transbordado por estos buques, los lugares de transbordo (en puerto o en el mar), la proximidad de los buques pesqueros y de apoyo durante el viaje y las zonas

de pesca y las especies de interés para los buques donantes. Los buques de transporte ganan dinero transportando pescado, por lo que los inspectores siempre deben prestar atención a la capacidad del buque y la cantidad de pescado a bordo al considerar si la duración del viaje es lo que se esperaría.

¿HAY UN OBSERVADOR A BORDO?

Cuando se regula el transbordo, a menudo, pero no siempre, puede ser un requisito que se lleve a un observador en el buque de transporte para supervisar todos los transbordos y verificar las especies y cantidades transbordadas. Cuando un observador se embarca a bordo del buque, es importante que el inspector hable con el observador para identificar cualquier posible transbordo ilegal o mal informado, así como para proporcionar una verificación independiente de la identidad y el número de buques con los que el buque de transporte interactuó durante su último viaje. Esto debe llevarse a cabo en un área privada que esté lejos de la tripulación del buque transportista, e idealmente lejos del propio buque si la inspección se lleva a cabo en el puerto. Durante estas discusiones, los detalles del observador (nombre, nacionalidad y datos de contacto) deben registrarse en caso de que se requiera más información o pruebas del observador en una fecha posterior. Cuando el observador identifique que se ha producido un posible incumplimiento relacionado con transbordos u otras actividades pesqueras, deberá ser entrevistado y cualquier prueba que obre en poder del observador, incluida cualquier documentación escrita o fotográfica, deberá copiarse y ponerse en lugar seguro según proceda. Si se requiere que el observador permanezca a bordo del buque después de la inspección, cualquier acción en relación con la información proporcionada por el observador debe llevarse a cabo discretamente y la seguridad del observador debe ser siempre la principal preocupación.



La serie Manuales introductorios para profesionales del MCV ha sido desarrollada por TMT en cooperación con la IMCS Network. Su objetivo es servir como herramientas para la capacitación, presentando tipos comunes de embarcaciones de pesca industrial internacional, artes de pesca y operaciones, en aras de contribuir al conocimiento del personal que labore en todas las agencias (de pesca, puertos, guardias costeras y marinas armadas, autoridades marítimas, etc.) que tengan un papel operativo en el monitoreo, control y vigilancia (MCV) de la pesca, además de ser utilizado por otras partes interesadas.

Los manuales son apoyados y puestos a su disposición por las organizaciones cooperantes de la Joint Analytical Cell (JAC)
www.tm-tracking.org/joint-analytical-cell

Los manuales están disponibles para su descarga en
www.tm-tracking.org/updates-and-resources y www.imcsnet.org/library-search

Para imprimir copias en alta resolución, favor de contactar a info@tm-tracking.org para solicitar el archivo correspondiente.

