



Organización de las Naciones
Unidas para la Alimentación
y la Agricultura

EL MERCADO Y LA IDENTIFICACIÓN DE LOS BARCOS PESQUEROS



Por qué marcar los barcos pesqueros?

Los barcos pesqueros necesitan ser marcados de manera que puedan ser fácilmente identificados de acuerdo a estándares internacionales. El uso correcto del marcado de los barcos permite relacionar al barco pesquero con su identidad, según consta en los registros de buques. Esto permite recuperar la información operacional y/o histórica relacionada con la embarcación, incluyendo las autorizaciones de pesca y otras autorizaciones.

El marcado de los barcos pesqueros con identificadores apropiados es una herramienta importante del ordenamiento pesquero. Permite la identificación de los barcos en puerto o en la mar, lo que facilita el seguimiento del cumplimiento de los reglamentos y regulaciones aplicables a los barcos y sus actividades de pesca. El marcado claro de los identificadores de los barcos, constituye la base para la inclusión de barcos en el registro de barcos o en la lista de barcos autorizados. Además, el marcado facilita la seguridad en el mar permitiendo la identificación física y la comunicación entre buques, pudiendo también ayudar a prevenir el robo de barcos.

La Comisión de Pesca para el Atlántico Centro Occidental (COPACO) está trabajando en el aumento de conciencia y la creación de capacidades sobre el marcado e identificación de barcos, entre los miembros de la COPACO, en apoyo a la lucha contra la pesca ilegal, no declarada, no reglamentada (INDNR) y el establecimiento de un registro regional de barcos. La identificación apropiada de los barcos y la vinculación de los registros representan la base para la mejora del ordenamiento y la conservación de las pesquerías en la región.

Como identificar un barco pesquero?

Para que la información sobre un buque pesquero pueda ser verificada con registros o listas de barcos pesqueros, deberán asignarse identificadores a los barcos. Estos podrán ser de dos tipos:

- **El Identificador Único del Buque (IUB):** identificador que nunca es reutilizado y acompaña al barco durante toda su vida, independientemente de los cambios que se produzcan con respecto al pabellón, el nombre o el propietario. Actualmente el número de la Organización Marítima Internacional (OMI) es el único IUB reconocido globalmente para los barcos pesqueros.
- **Identificadores de barcos** que son asignados por el Estado del pabellón cuando un barco es registrado. Estos incluyen indicativos internacionales de llamada de radio (IRCS), número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI) y números de registros nacionales, y sólo deben ser vinculados a un barco a la vez (si se usan correctamente). Sin embargo, estos identificadores cambian cuando un barco cambia de bandera, y pueden ser reutilizado; por lo que no representa un verdadero IUBs.

Los principales sistemas comúnmente utilizados para identificar barcos pesqueros son:

El número de la Organización Marítima Internacional (OMI/IMO en sus siglas en inglés): es un número de siete dígitos asignados por la OMI, el cual es el único IUB reconocido globalmente que es específico para cada barco, nunca es reutilizado, y permanece con el barco por todo su periodo de vida útil, inclusive si el nombre del barco, su bandera y su propietario cambian. Desde su aplicación a los barcos pesqueros en 2013, varias Organizaciones Regionales de Ordenamiento Pesquero (OROPs), estados de pabellón y estados costeros han hecho que su uso sea obligatorio para todos los barcos de pesca bajo su aplicación.

Indicativo internacional de llamada de radio (IRCS): asignadas por las autoridades nacionales de telecomunicaciones para todos los barcos con equipo de radio bordo, como parte de los procesos de concesión de licencias de radio. Un IRCS es un identificador comúnmente utilizado que puede cambiar durante la vida útil del barco, por ejemplo cuando el barco cambia de bandera, pero si es aplicado correctamente nunca estará asociado con dos barcos al mismo tiempo. A cada país se le asigna una serie de indicativos de llamada por la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT). Barbados, por ejemplo tiene la señal 8PA-8PZ, por lo tanto todos los barcos de Barbados registrados tienen un IRCS que comienza con 8P seguido por una letra y otras letras o números adicionales – por ejemplo: 8PAK7, 8PBF. que comienza con 8P seguido por una letra y letras o números adicionales – ej.: 8PAK7, 8PBF.

Número de servicio marítimo de identidad móvil (NSMIM/MMSI): es un número de nueve dígitos, menos frecuentemente utilizado para el marcado de buques, el cual se usa para identificar un barco en comunicaciones de radio sin-voz, incluyendo el sistema de identificación automática (SIA/AIS) y la llamada selectiva digital (DSC). El NSMIM/MMSI es emitido por la autoridad nacional de telecomunicaciones y los tres primeros dígitos designan el estado de pabellón del barco. Cada país tiene uno o más números de tres dígitos, conocidos como dígitos de identificación marina (DIMs/MIDs) asignados por la ITU para este propósito. Por ejemplo, Bahamas tiene DIMs/MIDs 308, 309, y 311, entonces todos los NSMIM/MMSI emitidos para los barcos de bandera de Bahamas deben comenzar con estos dígitos.

Para encontrar una señal -código de llamada o MMSI

Todas las series de códigos de llamada de los países se pueden encontrar en:

www.itu.int/en/ITU-R/terrestrial/fmd/Pages/call_sign_series.aspx.

Las series de DIMs/MIDs se pueden encontrar en www.itu.int/en/ITU-R/terrestrial/fmd/Pages/mid.aspx.

La UIT/ITU mantiene una base de datos consultable de indicativos de llamada y números NSMIM/MMSI asignados a los barcos, que puede ser utilizada para obtener información sobre la identidad de un barco basada en su indicativo de llamada o NSMIM/MMSI. Las autoridades nacionales de telecomunicaciones son responsables de la actualización de la UIT/ITU con información para la base de datos:

www.itu.int/online/mms/mars/ship_search.sh.



© Per Erik Berg

Series de IRCS asignadas a los miembros de la COPACO¹

	IRCS
Antigua y Barbuda	V2A-V2Z
Bahamas	C6A-C6Z
Barbados	8PA-8PZ
Belice	V3A-V3Z
Brasil	15 series*
Colombia	5JA-5JZ, 5KA-5KZ, HJA-HJZ, HKA-HKZ
Costa Rica	TEA-TEZ, TIA-TIZ
Cuba	CLA-CLZ, CMA-CMZ, COA-COZ, T4A-T4Z
Dominica	J7A-J7Z
República Dominicana	HIA-HIZ
Unión Europea	Various
Francia	38 series*
Granada	J3A-J3Z
Guatemala	TDA-TDZ, TGA-TGZ
Guinea	3XA-3XZ
Guyana	8RA-8RZ
Haití	4VA-4VZ, HHA-HHZ
Honduras	HQA-HQZ, HRA-HRZ
Jamaica	6YA-6YZ
Japón	29 series*
República de Corea	6KA-6KZ, 6LA-6LZ, 6MA-6MZ, 6NA-6NZ, D7A-D7Z, D8A-D8Z, D9A-D9Z, DSA-DSZ, DTA-DTZ, HLA-HLZ
Méjico	19 series*
Países Bajos	11 series
Nicaragua	H6A-H6Z, H7A-H7Z, HTA-HTZ, YNA-YNZ
Panamá	3EA-3EZ, 3FA-3FZ, H3A-H3Z, H8A-H8Z, H9A-H9Z, HOA-HOZ, HPA-HPZ
San Cristóbal y Nieves	V4A-V4Z
Santa Lucía	J6A-J6Z
San Vicente y las Granadinas	J8A-J8Z
España	11 series*
Surinam	PZA-PZZ
Trinidad and Tobago	9YA-9YZ, 9ZA-9ZZ
Reino Unido	93 series*
Estados Unidos de América	90 series*
República Bolivariana de Venezuela	4MA-4MZ, YVA-YVZ, YWA-YWZ, YXA-YXZ, YYA-YYZ

* Para los países con más de 10 series asignadas, chequear, www.itu.int/en/ITU-R/terrestrial/fmd/Pages/call_sign_series.aspx para la lista completa.

¹ Esta tabla contiene información tomada del sitio web de la UIT/ITU actualizada con fecha de 21 de Julio de 2017.



Marcos de referencia para el mercado de barcos pesqueros

Asegurar que los barcos pesqueros sean marcados correctamente es una responsabilidad de los Estados de pabellón requerida a través de instrumentos internacionales legales y voluntarios, y las regulaciones de las OROPs.

Las Especificaciones Uniformes para el Mercado e Identificación de las Embarcaciones Pesqueras de 1989, de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura – es el estándar global más ampliamente aplicado. Este estándar de la FAO es aplicable a todos los barcos involucrados en operaciones de pesca, incluyendo barcos de pesca, barcos de aprovisionamiento y buques de transporte de pescado. Se pide a los Estados que apliquen este Estándar para todos los barcos de pesca autorizados, pero particularmente para los barcos que operan en aguas extranjeras.

Otros estándares para el mercado de los barcos pesqueros – Los estados depabellón, estados costeros o las OROPs pueden tener igualmente estándares para el mercado de barcos pesqueros, descritos en la legislación pesquera, reglamentos, resoluciones o condiciones para el registro y autorizaciones de pesca. Estos pueden incluir:

- **Nombre del barco** – en el lateral del casco, la superestructura y la popa del barco
- **Registro del Puerto** – bajo el nombre del barco, en la popa, y frecuentemente en los laterales del casco para los barcos como los arrastreros y cerqueros que usan la popa para operaciones de pesca
- **Número OMI/IMO** – en la popa o en el casco o superestructura, así como en el interior
- **Número nacional de registro** – en el casco del barco o en la superestructura
- **Número de autorización de pesca** – a un lado del puente

Cuando se incluyen marcados adicionales, estos deben ser adheridos a, y ser compatibles con, los principios descritos en el Estándar de la FAO, asegurando que sean visibles claramente, con bien mantenidos y no ocultados por las artes de pesca o la decoloración.

Identificadores de barcos pequeños

No existe actualmente un sistema internacional acordado para la identificación de barcos pesqueros (los pequeños frecuentemente) que no tienen radio a bordo, y por tanto no se les puede asignar un IRCS. El Estándar de la FAO indica que los barcos sin un IRCS deben ser marcados con caracteres que identifiquen al estado de pabellón seguidos del número de registro o autorización nacional (separados por un guión). La identificación clara del estado de pabellón es importante, debido a que la no existencia de un sistema estandarizado de asignación de números de registro nacionales puede conllevar que dos o más barcos de diferentes pabellones posean el mismo número de registro simultáneamente.

Para los barcos que no poseen un IRCS, una simple opción para identificar el Estado del pabellón es el sistema de tres letras de código del país asignadas por la UIT/ITU .

Donde este sistema esté en uso, es importante que el número de registro o de autorización sea suficientemente corto para permitir que el identificador pueda ser marcado en el barco utilizando caracteres que puedan ser leídos claramente desde otros barcos y desde el aire.

² Lista completa disponible en http://www.itu.int/en/ITU-R/terrestrial/fmd/Pages/geo_area_list.aspx

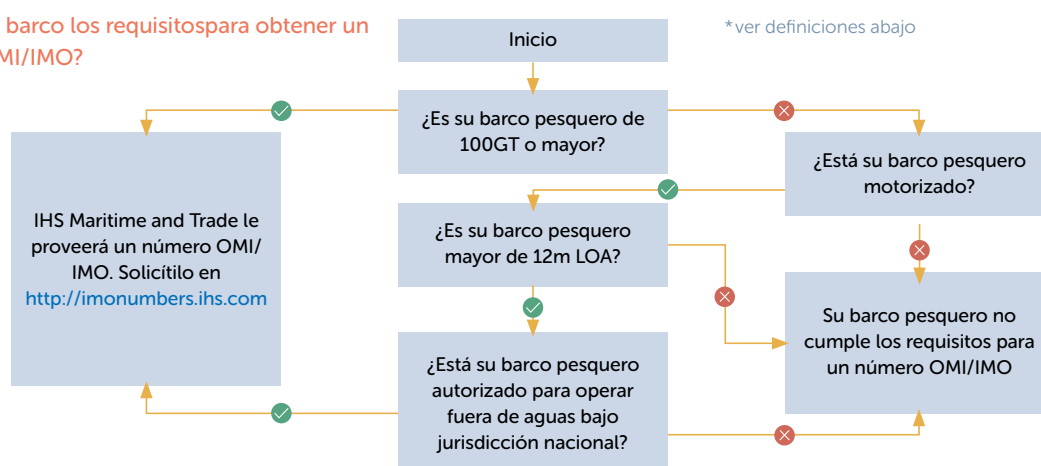
Como obtener un número OMI/IMO para un barco pesquero

Los números OMI/IMO son asignados por la IHS Maritime and Trade, de forma gratuita. Las solicitudes para buques individuales pueden realizarse en línea a través de la página web <http://imonumbers.ihs.com>, mientras que, los estados de pabellón, que deseen solicitar múltiples números OMI/IMO, deberán obtener un formato de solicitud múltiple disponible en la página web ship.imo@ihs.com.

Para que un número OMI/IMO sea asignado, se deberá proporcionar la información necesaria para identificar el barco, incluyendo información sobre la identidad y propiedad del buque, detalles de construcción, características físicas, etc. Para más detalles y obtención de la lista de chequeo completa sobre la información necesaria ver 'El Número OMI/IMO para Barcos Pesqueros', disponible en: www.tm-tracking.org/single-post/2017/01/19/Briefing---The-IMO-Number-for-Fishing-Vessels

Figure 1:

Cumple su barco los requisitos para obtener un número OMI/IMO?



Un Registro mundial en proceso

Actualmente, uno de los mayores retos en la lucha contra la pesca INDNR es la falta de información pública disponible sobre los barcos involucrados en las operaciones de pesca. La FAO está trabajando para que esto cambie. A través de la cooperación con los estados miembros y las OROPs, la FAO ha desarrollado un registro de buques en línea donde se recoge información oficial sobre todos aquellos barcos involucrados en operaciones de pesca, denominado Registro mundial de buques de pesca, transporte refrigerado y suministro.

Cada buque introducido en el Registro mundial incluye cinco campos de datos esenciales y obligatorios:

- Identificador Único de Barcos
- Nombre del Barco
- País de registro (bandera)
- Eslora total (LOA) – longitud máxima del casco del barco, medida paralela a la línea de flotación
- Tonelaje bruto (GT or GRT) – medida del volumen interno del barco. El GT es calculado aplicando una fórmula matemática al volumen total del barco (en mts cúbicos)

En adición, el registro es asignado para incluir información tal como: registros históricos de los nombres o de banderas del barco; listados de INDNR, autorizaciones de pesca, detalles de la inspección, y negaciones de entrada en puertos.

La primera versión del Registro mundial fue lanzada en abril de 2017. Esta versión es accesible solo para los proveedores de datos autorizados designados por los estados miembros de la FAO, con el fin de introducir información sobre buques pesqueros o relacionados con la pesca para poblar el sistema antes de su apertura total al público. La versión actual incluye barcos de 100 GT o mayores, y hace uso del número OMI/IMO como UIB/IUB. En el futuro, se espera incrementar barcos de menor tonelaje, hasta 10GT.

El Registro mundial será una herramienta valiosa para las autoridades para comprobar las identidades de los barcos, histórico y operaciones. Los usuarios a los que va dirigida esta herramienta son: oficiales de seguimiento, control y vigilancia (SCV) nacionales y de las OROPs; oficiales de puerto; y los oficiales responsables del registro y autorización de los barcos pesqueros. Los países y las OROPs proveerán la información contenida en el Registro mundial. Será esencial que los datos estén actualizados sistemática y regularmente para asegurar que mantenga su utilidad en la lucha contra la pesca INDNR.

La COPACO tiene como meta establecer en 2018/2019 un registro regional de barcos pesqueros basado en el Registro mundial, como herramienta para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada en el Atlántico Centro Occidental.

Buenas prácticas para el mercado e identificación de barcos pesqueros

Basadas en las Especificaciones Uniformes de la FAO para el Mercado e Identificación de las Embarcaciones Pesqueras



AB

MARCADO

los barcos pesqueros deben ser marcados con sus IRCS:

- ✓ El IRCS, el nombre del barco o marca de identificación y el puerto de registro deben ser los únicos identificadores del barco, consistentes en letras y números que sean pintados en el casco o en la superestructura
- ✓ Los números 1 y 0 deben ser evitados en los números de licencias o registros para prevenir la confusión con las letras I y O
- ✓ Cualquier embarcación de pesca transportada a bordo de otro barco de pesca y utilizada para operaciones de pesca llevará el mismo marcado que el buque en que es transportada
- ✗ Demasiados identificadores en el casco o en la superestructura hacen que sea difícil identificar el barco claramente en el mar
- ✗ El buque está marcado con identificadores que no concuerdan con los detalles del registro de barcos o la lista de buques autorizados



EXPOSICIÓN

el marcado de los barcos siempre debe mostrarse de forma destacada en:

- ✓ En los lados de babor y estribor del casco del barco o la superestructura de manera que el marcado pueda ser visto desde otro barco y desde el aire
- ✓ Una cubierta (cualquier superficie horizontal, incluida la parte superior del puente) con la parte superior de las letras y/o números apuntando hacia la proa; o si el barco no tiene cubierta, entonces sobre una tabla que pueda ser vista claramente desde el aire
- ✓ La vela del barco, si existe una
- ✓ Si el marcado del barco es obstruido en algún momento por una lona o funda del barco, esta deberá también llevar las marcas del barco
- ✗ Marcados que sean visibles sólo desde un ángulo
- ✗ Marcados no visibles claramente desde el aire



COLOCACIÓN

los marcados del barco deben ser colocados:

- ✓ En los lados de los barcos o la superestructura, tan alto como sea posible por encima de la línea de flotación, y evitando zonas como los ensanchamientos de la proa y la popa
- ✓ Donde no estén obstruidos por las artes de pesca, tanto estibados como en uso
- ✓ Lejos de las áreas que son propicias a daños o decoloración, como hendiduras y superficies irregulares
- ✗ Marcado situado muy bajo y oculto bajo la línea de flotación



LEGIBILIDAD

el marcado del barco debe ser:

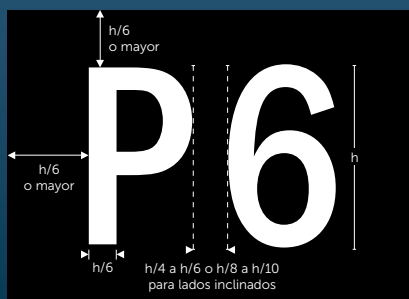
- ✓ Pintado, utilizando pintura marina
- ✓ Blanco sobre fondo negro o negro sobre fondo blanco
- ✓ Siempre mantenido en buenas condiciones
- ✓ Deben ser usadas letras y números capitales
- ✗ Marcados no visibles claramente debido a falta de contraste
- ✗ Marcados no visibles claramente debido a la utilización de letras pequeñas o poco claras
- ✗ Marcados no visibles claramente debido a estar decolorados



PROPORCIONALIDAD

el marcado de barcos debe ser:

- Proporcional en anchura y altura
- Proporcional en altura al tamaño del barco
- Por lo menos de 0.3 m de altura para todos los barcos de 5 m de longitud y mayor para el marcado en la cubierta
- Puestos en el casco/superestructura, en las siguientes proporciones:



Eslora total (LOA):

La Altura de las letras / números no será menor de:

25m y mayor

1.0 m

20 \geq 25m

0.8 m

15 \geq 20m

0.6 m

12 \geq 15m

0.4 m

5 \geq 12m

0.3 m

< 5m

0.1 m



© Laurie Strachan / Alamy Stock Photo

Caso de estudio: especificación estándar de Malasia para el mercado e identificación de barcos

Malasia implementa un sistema de marcado para barcos pesqueros grandes y pequeños, que es compatible con el Estándar de la FAO, que además incluye la identificación visual del estado de registro del buque y su zona de actividad³. La información es presentada utilizando colores y símbolos, minimizando así la utilización de letras y números, que algunas veces puede ser confusa. Todos los barcos llevan:

- **Código de registro del barco** – este un identificador clave. Las tres primeras letras del código indican la región donde el barco está registrado y su uso (F=Pesca). El código debe ser grabado en ambos lados del casco, hacia la proa; pintados en blanco sobre fondo negro; barcos > 70GT también deben de tener el código pintado en el techo del puente de mando. El tamaño de las letras y los números están especificados, de acuerdo con el Estándar de la FAO.
- **Color del puente de mando** – para barcos con superestructura, la cabina debe ser pintada de un color determinado que denote la región donde es registrado. Esto permite una rápida identificación de los barcos que entran en las áreas pesqueras de otra región.
- **Zona de pesca** – una sola letra, A, B, C o D en blanco sobre fondo negro es pintado en ambos lados de la cabina del timón y denota la zona de pesca donde el barco puede operar (fuera de 5 millas náuticas (nm), fuera de 12 nm, etc.).
- **Placa de estaño inscrita** – llevando el código de registro del barco, el logotipo del departamento de pesca y la firma del director, que debe ser fijada en el interior del casco. Esto es más difícil de manipular que los identificadores pintados y pretende reducir el fraude de identidad – es verificado durante las inspecciones de los barcos.

³ Flewwelling, P.; Cullinan, C.; Balton, D.; Sautter, R.P.; Reynolds, J.E. Recent trends in monitoring, control and surveillance systems for capture fisheries. FAO Fisheries Technical Paper. No. 415. Rome, FAO. 2002. 200p.

Marcados y el robo de barco

El marcado puede actuar como elemento disuasorio contra el robo de barcos. Requerir que al menos un identificador sea tallado o grabado en el casco, además de la pintura para el marcado de los barcos, puede hacer que sea más complicado para los ladrones ocultar la identidad de un buque robado, y proporciona una salvaguardia adicional contra el fraude en la identidad de los buques. Algunos esquemas nacionales, también requieren que algunos identificadores estén marcados en placas fijadas en el interior del barco, o grabadas en el interior del barco, por las mismas razones.

¿Cuándo el marcado de barcos indica un riesgo potencial?

El fallo en mantener adecuadamente el marcado de los barcos, puede ser simplemente un descuido. Sin embargo, pueden indicar también, que un operador está deliberadamente escondiendo, o confundiendo la identidad del barco pesquero para cometer actividades de pesca INDNR. Los cambios, el ocultamiento o la declaración incorrecta del nombre y/o bandera son tácticas usadas por los operadores de barcos de pesca INDNR para evitar detección por las autoridades, o para permitir que un barco pesquero asuma la identidad de otro barco "legal" con marcado y documentación falsos.

Las siguientes malas prácticas deben aumentar la preocupación sobre la identidad de un buque pesquero y alertar a los agentes de SCV de que están ante un barco de riesgo potencial alto, que requiere seguimiento y control, como la inspección en el mar o en puerto:

- **Esconder los marcados de identificación del buque mediante su recubrimiento con artes de pesca o lonas** – frecuentemente ocurre en los espacios de pesca congestionados, donde barcos INDNR pueden estar pescando a la vista de otros operadores.
- **Múltiples nombres, indicativos de llamada o puertos de registro** – expuestos en un barco, pueden indicar que pesca fuera de los términos de la autorización de pesca, posiblemente bajo una falsa identidad.
- **Marcados, tales como el registro de puerto o IRCS, asociados con uno o más estados de pabellón** – puede indicar que un barco está simultáneamente registrado en más de un estado de pabellón, y que es por tanto, un buque apátrida .

- **Marcados fácilmente desmontables** – tales como tablas desmontables o marcas pegadas o adheridas, pueden ser rápidamente cambiadas para permitir que un barco cambie su identidad.
- **Señales de manipulación, como la adición o eliminación de números** – por ejemplo, cuando las flotas que operan tienen nombres en serie numeradas (ej.: SUNSHINE 12, SUNSHINE 124), los barcos pueden modificar sus números para hacerlos coincidir con los detalles de una autorización de pesca compartida ilegalmente.
- **Marcados que no coinciden con los datos dados en los registros o listas de barcos** – indicios relacionados con el fraude de identidad pueden incluir un nombre mal deletreado, la utilización de un formato de un nombre diferente o un indicativo de llamada erróneo con respecto a los que aparecen en la documentación o los registros.

Toma de fotos de los barcos de pesca

Se recomienda a las autoridades de Pesca obtener fotos sistemáticamente de los barcos pesqueros que están registrados en sus flotas y autorizados para pescar dentro de sus áreas de jurisdicción. Esto se puede realizar durante las inspecciones, o a partir de las fotografías proporcionadas como prerrequisito para el registro del barco y la concesión de su autorización de pesca. Las fotografías deben ser tomadas desde todos los ángulos posibles y deben mostrar todos los marcados del barco.

Para mayor información sobre la toma, archivo y análisis de fotografías de los barcos pesqueros ver el 'Photo Manual for Fisheries Enforcement', disponible en www.tm-tracking.org/single-post/2017/02/08/Photo-Manual-for-Fisheries-Enforcement.



Este buque muestra indicativos de llamada asociados a dos estados de bandera distintos.



El cubrimiento del nombre del barco con aparejos de pesca dificulta su identificación.

⁴El artículo 92 de la UNCLOS declara que un barco que navega bajo las banderas de dos o más Estados, utilizándolas a conveniencia, no puede declarar ninguna de las nacionalidades en cuestión, con respecto a algún otro Estado, y será asimilado como un barco sin nacionalidad.

Cómo confirmar un fraude de identidad de un barco

Si se sospecha de un fraude de identidad, el análisis de las fotografías y los documentos del barco pueden ayudar a confirmarlo. El análisis de las fotografías solo puede tener lugar si previamente existen fotografías para su comparación con las fotografías del barco sospechoso. Es por ello importante que los registros de buques incluyan fotografías de los barcos. El análisis documental permite detectar si se están utilizando documentos falsificados o alterados, o si los documentos contienen datos fraudulentos sobre el barco. Una investigación del barco puede confirmar las características físicas, tales como eslora, tonelaje y capacidad de las bodegas, para evaluar si estos coinciden con los detalles indicados en los distintos documentos del barco.

Aspectos claves a tener en cuenta cuando se analizan fotografías y documentos en busca de indicios de fraude de identidad incluyen:

Marcado del barco – ¿Concuerda el nombre, el puerto de registro, el IRCS y otros identificadores (encontrados en el casco, el puente, las balsas de salvamento, los flotadores de salvamento, las licitaciones, los documentos del barco y las artes de pesca) con los datos incluidos en cualquier registro de buques? ¿Concuerdan estos con los mostrados en fotos anteriores? ¿Son la ortografía y el formato iguales, tales como SUNSHINE7 versus SUNSHINE NO. 7?

Marcados del barco previos – ¿Son visibles algunos de los nombres previos o identificadores bajo la pintura en el casco o en las artes de pesca a bordo del barco? ¿Coinciden estos con los nombres históricos o números asociados con la identidad declarada del barco?

Forma y tamaño del barco – ¿Coinciden la forma del casco y la superestructura con las anteriores fotografías y cifras registradas del barco?

Características fijas – ¿Coinciden las características de elementos fijos como portillos, mástiles, escaleras, aberturas en el casco, hendiduras, superficies irregulares, barandillas y chimeneas, con las que aparecen en fotografías previas?

Características cambiables – elementos desmontables como antenas, grúas, manchas de oxidación, marcas de descarga y abolladuras pueden modificarse fácilmente, por lo que no constituyen una base muy sólida para la identificación de un barco. No obstante, pueden ser un indicador inicial de que dos imágenes pueden estar mostrando el mismo barco.



Un caso de fraude de identidad: Karya Wijaya 201

En 2014, las autoridades marítimas de las Islas Mauricio

utilizaron fotografías para determinar que un barco estaba utilizando una identidad fraudulenta durante una llamada a puerto en Port Louis. El análisis fotográfico verificado mediante el examen de las señales de posición AIS, hizo posible confirmar la identidad "real" del barco. Las siguientes fotografías muestran el "real" KARYA WIJAYA 201 en Port Louis (foto A), el barco que llamó a Port Louis varios meses más tarde afirmando falsamente poseer el nombre de KARYA WIJAYA 201 (foto B) y este mismo barco documentado anteriormente el mismo año, utilizando su identidad "real" (foto C). Las diferencias clave (en rojo) y las similitudes (en verde) están resaltadas.

En las fotografías A y B, las formas del casco y la popa son diferentes en los dos barcos mostrados. Estas son características obvias que pueden variar significativamente entre barcos. El marcado de los barcos también difiere- en la foto B, el nombre del barco KARYA WIJAYA NO. 201 es diferente al nombre registrado en la lista de barcos autorizados y es mostrado en la foto A (KARYA WIJAYA 201). El barco en la foto B tampoco tenía un IRCS marcado.

Por contraste, en las fotos B y C, la forma de la popa coincide, el número y la ubicación de las luces en la pasarela o pasillo es la misma, y en la barandilla de popa tiene el mismo número de postes (5 a cada lado de la división central). Existen marcados diferenciales en el casco del barco en ambas imágenes causadas por oxidación o residuos, que supone una indicación adicional de la coincidencia.

Este análisis fue posible porque las autoridades de pesca habían tomado fotografías del barco en puerto y las compartieron para apoyar la investigación. Esto demuestra la importancia de tomar buenas fotografías para el registro de información, archivarlas y compartirlas, para asegurar el mejor resultado de la investigación sobre pesca ilegal.



©Government of Mauritius



©Government of Mauritius



©Government of Kenya

Mejorar el mercado e identificación de los barcos pesqueros en la región de la COPACO

El Atlántico Centro Occidental (FAO área 31) es un área de gran biodiversidad marina. El sector de las pesquerías contribuye aproximadamente con 2.5 billones de USD anualmente a la economía de 34 países miembros de la COPACO. En particular, los numerosos pequeños estados insulares en vías de desarrollo (PIEDs- SIDS), entre los miembros de la COPACO, tienden a ser altamente dependientes de los recursos pesqueros para mantener su economía, empleo, ingresos de la exportación y seguridad alimentaria. La región de la COPACO es una de las cinco áreas de pesca más sobrexplotadas del mundo. La producción pesquera decreció de 2.5 millones de toneladas anualmente en los 80s a 1.3 millones de toneladas en años recientes. Se estima que la pesca INDNR en el área de la COPACO alcanza entre el 20 y 30 % de toda la captura declarada, representando un valor de 450 a 750 millones de USD anualmente, con implicación directa en la subsistencia de millones de personas.

El cincuenta y uno por ciento del área de la COPACO es altamar, donde actualmente no existe ningún régimen de ordenamiento pesquero para la mayoría de las pesquerías.

El Mar Caribe se caracteriza por la existencia de pequeños estados insulares en vías de desarrollo con grandes zonas de exclusión económica (EEZs) en comparación con sus territorios. La proximidad entre los estados, que captura una gran diversidad de poblaciones de peces, dentro y fuera de las zonas de jurisdicción nacionales, presenta un gran reto para el cumplimiento de las normativas pesqueras. El cumplimiento ineficaz socava el empoderamiento responsable de los recursos entre las partes interesadas, reduce el impacto de los esfuerzos realizados para reconstruir y conservar las poblaciones de peces, y permite que las prácticas ilegales continúen a expensas de las pesquerías legítimas.

En 2014, la COPACO y los socios regionales, tales como el Mecanismo Regional de Pesquerías del Caribe (CRFM), y la Organización del Sector Pesquero y Acuícola del Istmo de Centroamericano (OSPESCA), establecieron un Grupo Regional de Trabajo sobre la pesca INDNR. Actualmente la COPACO está apoyando a sus miembros para combatir la pesca INDNR nacional y regionalmente, mediante la creación de capacidades sobre el uso de Sistemas de Monitoreo de Barcos (VMS); el apoyo a la modernización de los marcos jurídicos y políticas pesqueras en los países miembros; y el desarrollo de un registro regional de barcos, bases de datos y listas de barcos INDNR.

La COPACO está trabajando para incrementar la conciencia y en la creación de capacidades sobre el mercado e identificación de los barcos pesqueros entre sus miembros, en apoyo a la lucha contra la pesca INDNR y el establecimiento de un registro regional de barcos. La correcta identificación de los barcos y el buen manejo de los registros de barcos, son claves para el mejoramiento del ordenamiento de las pesquerías y la conservación en la región.

Para mayor información visite
<http://www.fao.org/fishery/rfb/weca/c/es>

WESTERN CENTRAL
ATLANTIC FISHERY
COMMISSION

