



Un estudio mide la exposición de los países a la pesca ilegal y presenta las medidas para evitar su ingreso a los mercados

Los resultados muestran dónde tendría el mayor impacto la implementación del Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto

Panorama general

Las medidas del Estado Rector del Puerto son un aspecto fundamental de la posible solución a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), una de las mayores amenazas para la salud oceánica. Esta práctica ilegal ejerce presión sobre la sostenibilidad de las pesquerías de todo el mundo y perjudica las economías de naciones costeras que dependen de poblaciones de peces sanos.

El Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto (AMERP) de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, en vigor desde 2016, exige que las partes fortalezcan sus controles sobre los buques de bandera extranjera que intenten utilizar los puertos para descargar o transbordar pescado a fin de evitar que la pesca ilícita llegue a los mercados nacionales e internacionales.

Las iniciativas de la comunidad internacional para ayudar a los Estados a implementar el tratado se han visto obstaculizadas por los limitados conocimientos externos sobre cómo los Estados administran sus puertos, qué tan vulnerables son los puertos al riesgo de que circulen productos de la pesca INDNR a través de ellos, y cuánto han avanzado los Estados para combatir este problema.

“Any Port in a Storm: Vessel Activity and the Risk of IUU-Caught Fish Passing Through the World’s Most Important Fishing Ports” (Cualquier puerto en la tormenta: la actividad de los buques y el riesgo de que el producto de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada pase a través de los puertos pesqueros más importantes del mundo), un estudio con arbitraje científico financiado por The Pew Charitable Trusts y publicado en la revista *Journal of Ocean and Coastal*

Economics, muestra dónde se encuentra concentrada la actividad de los buques pesqueros y cargueros, y qué Estados se encuentran en mayor riesgo de recibir productos de la pesca ilegal a través de sus puertos. Por lo tanto, también muestra dónde una implementación más eficaz del AMERP tendría el mayor impacto.

Con el objetivo de cuantificar el riesgo, investigadores de Poseidon Aquatic Resource Management y OceanMind utilizaron los datos de posicionamiento del Sistema de Identificación Automática (SIA) transmitidos por buques pesqueros y cargueros en 2017 para clasificar los puertos pesqueros de 140 Estados costeros según la frecuencia de las visitas de buques de bandera extranjera y el tamaño de la bodega de dichos buques. Además, crearon una herramienta de evaluación que emplea indicadores de factores de riesgo internos y externos para ayudar a determinar la probabilidad de que lleguen a puerto productos de la pesca INDNR y si el Estado en cuestión cuenta con suficientes políticas y normas vigentes para impedir que los buques extranjeros que transportan este tipo de pescado entren en el puerto o utilicen los servicios portuarios. Tras un análisis de puertos seleccionados, se descubrió que ninguno ha implementado todas las disposiciones clave del AMERP y que todavía queda bastante por mejorar alrededor del mundo. Este proceso podría comenzar con una mayor transparencia con respecto a qué medidas han implementado los Estados rectores de los puertos y qué tan eficaz es su cumplimiento.

Clasificación de puertos según la cantidad de visitas de buques y el tamaño de la bodega

La mayoría de las regiones del mundo están representadas en los 10 principales puertos, clasificados según las visitas de buques pesqueros y cargueros extranjeros y el tamaño de la bodega de los buques extranjeros, tanto de pesca como de carga, que los investigadores emplean para determinar la capacidad pesquera de las flotas. Las zonas faltantes en esta clasificación de los principales puertos son las costas de América del Norte, Oriente Medio y Australasia. La ausencia de puertos importantes de América del Norte y Australasia posiblemente se deba a que los buques con pabellón de los países en esas regiones por lo general regresan a los mismos puertos nacionales.

Los investigadores descubrieron que los 10 principales puertos del mundo, según la cantidad de visitas de buques pesqueros y cargueros equipados con el SIA, son todos chinos. Este resultado es comprensible porque la gran flota pesquera de China utiliza los servicios de los puertos nacionales principalmente; casi todas las visitas a estos puertos son de buques nacionales.

Muchos buques pesqueros y cargueros extranjeros con bodegas de gran tamaño frecuentan puertos en medio del océano como Majuro (Islas Marshall), Suva (Fiyi) y Port Louis (Mauricio) para transbordar y descargar atún, actividades que los buques cerqueros en el océano Pacífico occidental y central, y en el océano Índico, no tienen permitido realizar en altamar. Los puertos europeos que se encuentran cerca de los principales caladeros son lugares de descarga convenientes para la flota europea. Algunos ejemplos son Las Palmas (España) en el océano Atlántico medio y Kirkenes (Noruega) en el Mar de Barents.

Busan (República de Corea) recibe visitas frecuentes de numerosos buques nacionales y extranjeros con una capacidad de carga considerable, pero el 91 % de las visitas extranjeras son de buques con bandera rusa, china y panameña. Asimismo, tres banderas —China; Taiwán, provincia de China; y República de Corea— representan más del 94 % de las visitas extranjeras al puerto de Suva.

Entre los 10 principales puertos según el tamaño de la bodega de los buques pesqueros extranjeros, se encuentran tanto puertos de descarga, donde los buques pesqueros transbordan el pescado a buques cargueros, como terminales portuarias, donde el pescado se descarga para su procesamiento. Estos incluyen los puertos peninsulares de África Occidental como Abiyán (Costa de Marfil), Walvis Bay (Namibia) y Nuadibú (Mauritania), que también visitan muchos buques cargueros extranjeros que transportan pescado. Los 10 principales puertos, según el tamaño de la bodega de los buques cargueros extranjeros que transportan pescado, son terminales portuarias en su mayoría. Entre ellos, se encuentra Bangkok (Tailandia), que recibe visitas frecuentes de cargueros con pescado y aproximadamente un cuarto de la pesca de atún mundial.

Tabla 1
Total de visitas de buques

Puesto	Puerto	País	Visitas
1	Zhoushan	China	59.830
2	Wenzhou	China	20.874
3	Lanshan	China	11.579
4	Rizhao	China	9.501
5	Dongshan	China	9.406
6	Quanzhou	China	8.826
7	Xiamen	China	7.649
8	Qingdao	China	6.842
9	Shanghái	China	6.834
10	Shantou	China	6.032

Tabla 2
Cantidad de visitas de buques extranjeros

Puesto	Puerto	País	Visitas
1	Busan	República de Corea	1.528
2	Majuro	Islas Marshall	1.168
3	Kirkenes	Noruega	1.148
4	Nuadibú	Mauritania	1.078
5	Suva	Fiyi	983
6	Port Louis	Mauricio	957
7	Vila Real De Santo António	Portugal	683
8	Manta	Ecuador	634
9	Dakar	Senegal	614
10	Las Palmas	España	601

Tabla 3

Tamaño de bodega de buques pesqueros extranjeros

Puesto	Puerto	País	Total en m ³
1	Majuro	Islas Marshall	943.000
2	Manta	Ecuador	761.748
3	Dakar	Senegal	561.418
4	Busan	República de Corea	545.080
5	Nuadibú	Mauritania	468.553
6	Kirkenes	Noruega	381.074
7	Walvis Bay	Namibia	375.292
8	Abiyán	Costa de Marfil	335.405
9	Pohnpei	Estados Federados de Micronesia	331.692
10	Port Louis	Mauricio	319.985

Nota: El tamaño total de bodega corresponde a todos los buques pesqueros contados en el puerto en cuestión.

Tabla 4

Tamaño de bodega de buques cargueros extranjeros

Puesto	Puerto	País	Total en m ³
1	Busan	República de Corea	4.152.292
2	Las Palmas	España	2.397.544
3	Dalian	China	1.943.959
4	Zhoushan	China	1.391.968
5	Kaohsiung	Taiwán, provincia de China	1.299.084
6	Abiyán	Costa de Marfil	1.002.135
7	Majuro	Islas Marshall	912.474
8	Rabaul	Papúa Nueva Guinea	908.397
9	Bangkok	Tailandia	826.104
10	Pohnpei	Estados Federados de Micronesia	816.970

Índice de riesgo de los Estados rectores de los puertos

El índice que evalúa el riesgo de que se introduzcan productos de la pesca INDNR a través de los puertos en cada uno de los 140 Estados combina el nivel de tráfico de buques en el puerto de cada Estado, según lo detecte el SIA, con indicadores de factores de riesgo internos y externos. Entre los ejemplos, se incluye el nivel percibido de corrupción como un indicador de riesgo interno y las visitas de buques que probablemente estén involucrados en la pesca INDNR como un indicador de riesgo externo. A continuación, se muestran todos los criterios de evaluación del riesgo aplicados a cada Estado rector del puerto.

Tabla 5

Indicadores subyacentes del índice de riesgo de pesca INDNR de los Estados rectores de los puertos

Categoría	Según el SIA	Prioridad	Indicador
General	Sí	No disponible	1. Operación de puertos comerciales donde hay actividad comercial de buques pesqueros
Interno	Sí	Alta	2. Cantidad de puertos pesqueros comerciales
	No	Media	3. Parte integrante del AMERP
	No	Media	4. Parte contratada o parte no contratada colaboradora de una organización regional de gestión de pesquerías (ORGP) con una resolución de medidas vinculantes para el Estado rector del puerto y control de cumplimiento transparente
	No	Alta	5. Registro de cumplimiento con medidas vinculantes de gestión y conservación del Estado rector del puerto dentro de una ORGP
	No	Media	6. Clasificación según el índice de percepción de la corrupción de Transparencia Internacional
	No	Baja	7. Condición del Estado rector del puerto, identificada por la UE*
	No	Baja	8. Condición del Estado rector del puerto, identificada por los EE. UU.*
	No	Media	9. Condición del Estado rector del puerto, dentro de cualquier ORGP*
	Externo	Sí	Media
Sí		Alta	11. Buques pesqueros con bandera de conveniencia que entran en los puertos (además de buques con un número de identificación del servicio móvil marítimo desconocido)
Sí		Alta	12. Índice promedio de gobernanza del Estado de abanderamiento de los buques pesqueros que entran en los puertos [±]
Sí		Alta	13. Buques pesqueros incluidos en la lista de pesca INDNR que entran en los puertos
Sí		Media	14. Buques pesqueros de Estados de abanderamiento señalados por la UE que entran en los puertos
Sí		Media	15. Buques pesqueros de Estados de abanderamiento señalados por los EE. UU. que entran en los puertos
Sí		Media	16. Riesgo interno promedio del Estado rector del puerto con respecto a los buques pesqueros que entran en los puertos (indicadores 1-9)

Nota: En esta tabla, el término “buques pesqueros” hace referencia a buques de pesca y de carga.

* La condición indica si el Estado rector del puerto está identificado o ha recibido una advertencia por parte de la Unión Europea, de los EE. UU. o de un mecanismo de una ORGP por presentar un desempeño deficiente.

± Puntajes promedio del índice de percepción de la corrupción de Transparencia Internacional correspondientes a los Estados de abanderamiento de los buques extranjeros que entraron en determinados puertos.



Resultados de riesgo según el puntaje

El índice de riesgo de la pesca INDNR incluido en el informe (se muestra en las Figuras 1 y 2) puntúa y clasifica los Estados rectores de los puertos según el riesgo interno, externo y total (un promedio de los dos anteriores). Los puntajes más bajos indican un riesgo menor. El puntaje promedio global en cuanto al riesgo interno es 2,30. El puntaje más bajo es 1,21 y corresponde a Granada, mientras que el más alto es 3,38 y corresponde a Papúa Nueva Guinea y Rusia. El puntaje promedio global en cuanto al riesgo externo es 2,48, entre 1,76 para Antigua y Barbuda y 3,41 para Rusia y Venezuela. El puntaje promedio global con respecto al riesgo total es 2,40, entre 1,55 para Granada y 3,39 para Rusia.

En general, los países pueden figurar con el mejor desempeño en las categorías de riesgo interno o externo, pero rara vez en ambas. El riesgo interno se distribuye de manera más uniforme en todo el espectro de puntajes entre 1 y 3,5, mientras que los puntajes de riesgo externo se concentran más entre 2 y 3. Este resultado indica que la exposición al riesgo de la pesca INDNR difiere según el país y la región, pero que existe una mayor diferencia entre las naciones cuando se tiene en cuenta la forma en que han abordado el riesgo. Los países tienen mayor control sobre el grado en que desarrollan y aplican medidas del Estado rector del puerto que sobre el riesgo externo, que solo pueden atenuar parcialmente por medio de políticas nacionales.

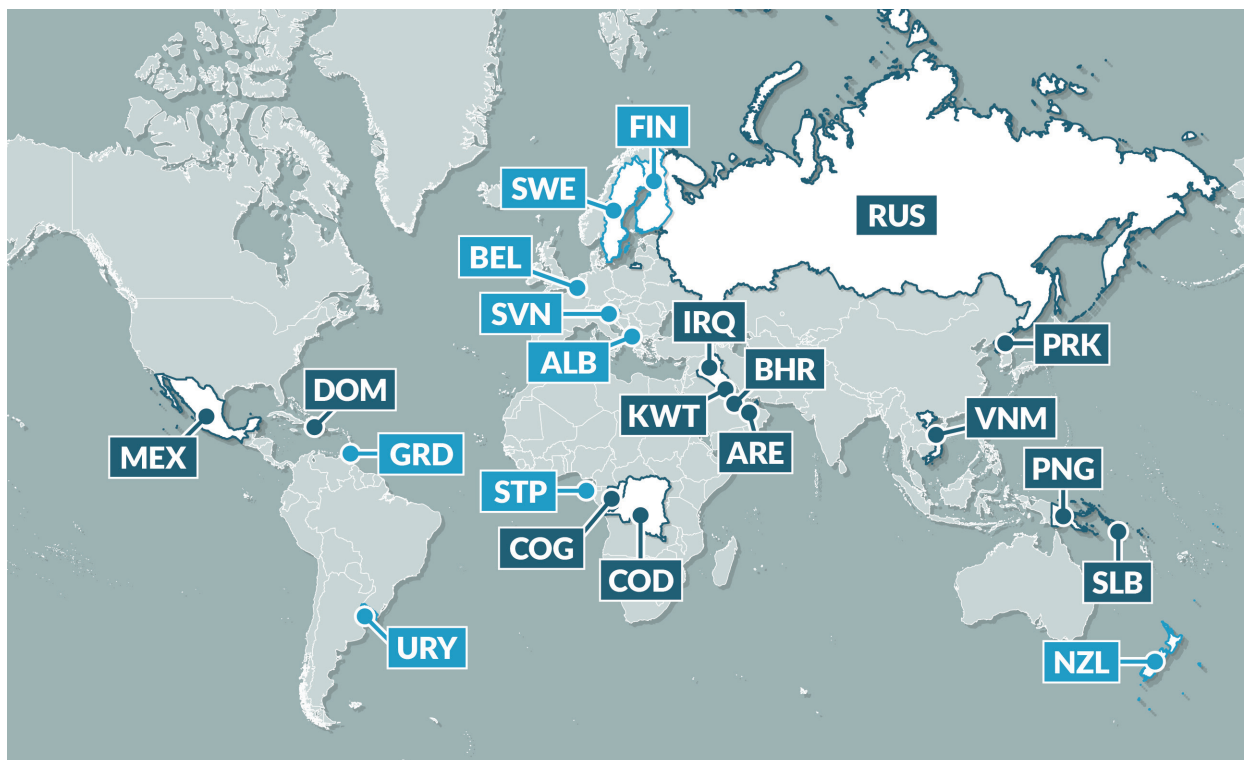
Tomando el índice como base, las regiones pueden clasificarse de alto riesgo (izquierda) a bajo riesgo, de la siguiente manera:

Cercano Oriente > Asia > Sudoeste del Pacífico > África > América Latina > Europa > América del Norte

América del Norte es la región con mejor desempeño en general, seguida de Europa. Con los puntajes promedio más bajos en cuanto al riesgo interno, la mayoría de los Estados rectores de los puertos de estas dos regiones han adoptado políticas alineadas con el AMERP y se están desempeñando bien dentro de las ORGP, aunque el sistema de cumplimiento de la UE y de los EE. UU. en relación con la pesca INDNR para otros países podría sesgar el análisis ligeramente a su favor. Asia y Cercano Oriente son las regiones con el peor desempeño. Los casos de riesgo interno más importantes se encuentran en el Cercano Oriente, mientras que los de riesgo externo, generalmente relacionados con controles débiles por parte de los Estados de abanderamiento, se observan en Asia. El último resultado no sorprende porque Asia alberga mercados de productos marinos de importancia global y recibe un gran volumen de buques muy diferentes y de diversos Estados de abanderamiento.



Figura 1a
Puntajes de riesgo interno



Los 5 mejores puntajes de riesgo interno

Puntaje	País
1,21	Granada (GRD)
1,31	Eslovenia (SVN)
1,44	Santo Tomé y Príncipe (STP)
1,50	Bélgica (BEL), Uruguay (URY)
1,56	Albania (ALB), Finlandia (FIN), Nueva Zelanda a (NZL), Suecia (SWE)

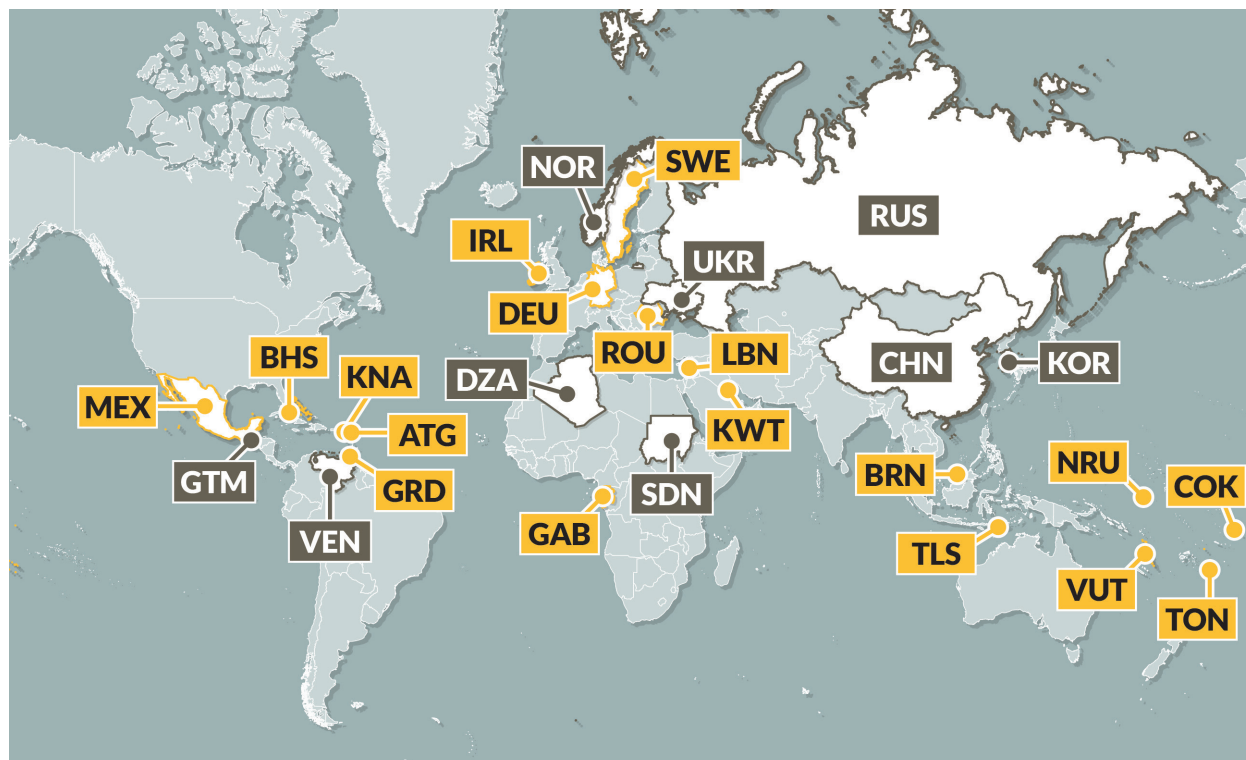
Los 5 peores puntajes de riesgo interno

Puntaje	País
3,06	México (MEX)
3,08	Irak (IRQ), República Popular Democrática de Corea (PRK), Emiratos Árabes Unidos (ARE)
3,15	Baréin (BHR), República Democrática del Congo (COD), República del Congo (COG), República Dominicana (DOM), Kuwait (KWT), Islas Salomón (SLB)
3,31	Vietnam (VNM)
3,38	Papúa Nueva Guinea (PNG), Rusia (RUS)

Nota: El puntaje de riesgo interno evalúa si un país ha implementado medidas para atenuar el riesgo de la pesca INDNR. Las tres letras después del nombre de cada país constituyen el código usado por la Organización Internacional de Normalización (ISO, por sus siglas en inglés).

© 2019 The Pew Charitable Trusts

Figura 1b
Puntajes de riesgo externo



Los 5 mejores puntajes de riesgo externo

Puntaje	País
1,76	Antigua y Barbuda (ATG)
1,88	Islas Cook (COK), Granada (GRD), San Cristóbal y Nieves (KNA), Vanuatu (VUT)
1,94	México (MEX), Rumania (ROU)
2,00	Suecia (SWE), Tonga (TON)
2,06	Bahamas (BHS), Brunéi Darussalam (BRN), Gabón (GAB), Alemania (DEU), Irlanda (IRL), Kuwait (KWT), Líbano (LBN), Nauru (NRU), Timor Oriental (TLS)

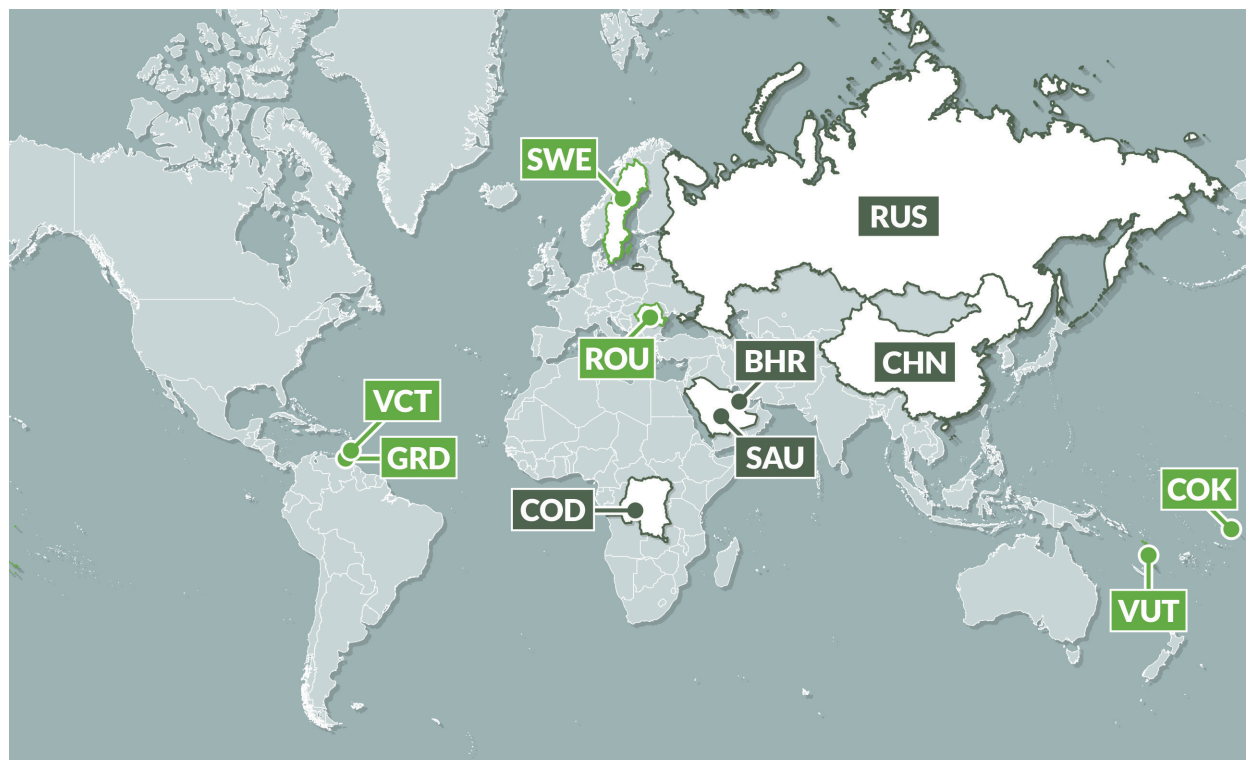
Los 5 peores puntajes de riesgo externo

Puntaje	País
3,06	Guatemala (GTM), República de Corea (KOR), Ucrania (UKR)
3,12	Argelia (DZA), Noruega (NOR)
3,18	Sudán (SDN)
3,29	China (CHN)
3,41	Venezuela (VEN), Rusia (RUS)

Nota: El puntaje de riesgo externo evalúa el riesgo asociado con los buques que transportan productos de la pesca INDNR que intentan entrar en los puertos. Las tres letras después del nombre de cada país constituyen el código usado por la Organización Internacional de Normalización (ISO, por sus siglas en inglés).

© 2019 The Pew Charitable Trusts

Figura 1c
Puntajes en cuanto al riesgo total



Los 5 mejores puntajes en cuanto al riesgo total

Puntaje	País
1,55	Granada (GRD)
1,69	San Vicente y las Granadinas (VCT)
1,78	Suecia (SWE), Rumania (ROU)
1,83	Islas Cook (COK)
1,85	Vanuatu (VUT)

Los 5 peores puntajes en cuanto al riesgo total

Puntaje	País
2,97	Arabia Saudita (SAU)
2,99	República Democrática del Congo (COD)
3,08	China (CHN)
3,15	Baréin (BHR)
3,39	Rusia (RUS)

Nota: El puntaje de riesgo interno evalúa si un país ha implementado medidas para atenuar el riesgo de la pesca INDNR. El puntaje de riesgo externo evalúa el riesgo asociado con los buques que transportan productos de la pesca INDNR que intentan entrar en los puertos. Las tres letras después del nombre de cada país constituyen el código usado por la Organización Internacional de Normalización (ISO, por sus siglas en inglés).

© 2019 The Pew Charitable Trusts

Tabla 6

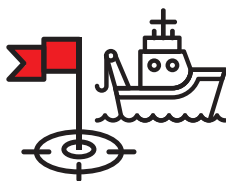
Clasificación de regiones del mundo con respecto a todas las categorías de riesgo

Puesto	Puntaje de riesgo interno	Puntaje de riesgo externo	Puntaje de riesgo total
1	Europa (2,06)	Sudoeste del Pacífico (2,31)	América del Norte (2,24)
2	América del Norte (2,06)	América del Norte (2,41)	Europa (2,27)
3	África (2,22)	América Latina y el Caribe (2,42)	América Latina y el Caribe (2,35)
4	América Latina y el Caribe (2,26)	Cercano Oriente (2,47)	África (2,40)
5	Asia (2,48)	Europa (2,48)	Sudoeste del Pacífico (2,41)
6	Sudoeste del Pacífico (2,51)	África (2,54)	Asia (2,54)
7	Cercano Oriente (2,68)	Asia (2,59)	Cercano Oriente (2,65)



iStockphoto

Resultados de la evaluación del riesgo



Cuando aumenta el riesgo interno del Estado rector del puerto, también aumenta el riesgo externo:

Los buques pesqueros de mala reputación tienden a evitar los puertos de Estados con fuertes controles portuarios, de modo que estos Estados enfrentan un nivel de riesgo menor de visitas de buques extranjeros.

Las partes integrantes del AMERP presentan puntajes menores de riesgo interno y externo:

El cumplimiento del AMERP deriva en mejoras con respecto a la adopción de medidas por parte del Estado rector del puerto en general, o el cumplimiento en sí es el resultado de tales mejoras implementadas por el Estado rector del puerto.

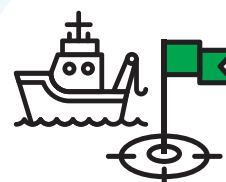


La calidad de gobernanza es un factor determinante del desempeño del Estado rector del puerto:

Se descubrió que los países que se perciben como más corruptos tienen implementadas medidas menos eficaces para contrarrestar el riesgo de que se introduzca pesca INDNR en sus puertos, además de que presentan un mayor nivel de exposición a este riesgo.

Los Estados rectores de los puertos con menor riesgo interno reciben visitas de buques cuyos Estados de abanderamiento también presentan un bajo nivel de riesgo interno:

A medida que mejora la gobernanza del Estado rector de un puerto, es más probable que reciba visitas de buques cuyos Estados de abanderamiento tienen una gobernanza sólida.



Los ingresos del país constituyen un factor importante a la hora de determinar el desempeño del Estado rector del puerto.

Con excepción de los países de Asia y Cercano Oriente, los países con ingresos más altos por lo general toman más medidas para atenuar el riesgo de que se introduzca pesca INDNR en sus puertos.



Análisis en profundidad de puertos seleccionados

Los investigadores seleccionaron 14 puertos pesqueros, 2 de cada una de las 7 principales regiones de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura¹ (FAO, por sus siglas en inglés), para realizar un análisis más profundo. En cada región, los investigadores buscaron seleccionar puertos de países con distintos niveles de ingresos y una mezcla de puertos atuneros y no atuneros, puertos de descarga y transbordo, y puertos con entradas dominadas por buques nacionales o extranjeros. Examinaron qué tan bien el puerto y el Estado han adoptado las medidas del Estado rector del puerto, además de la información identificatoria de los buques pesqueros y cargueros observados con el SIA cuando visitaban el puerto. Como sucedió con el análisis del Estado rector del puerto, la evaluación del riesgo portuario permitió examinar solo los marcos y las medidas que se encontraron ya implementados, en lugar de cómo se implementaron en la práctica.

Si bien los puertos específicos no resultaron ser necesariamente representativos del desempeño del país o de la región correspondientes, salvo por casualidad, en ninguno de esos puertos se han implementado todas las disposiciones clave del AMERP.

- Solo tres de los Estados rectores de los puertos parecen haber designado formalmente puertos para la entrada de buques pesqueros extranjeros por medio de la legislación nacional.
- Los registros públicos de movimientos de buques solo pudieron localizarse en cuatro puertos.
- Los puertos o los Estados tenían pocos recursos informativos —incluidas listas de puertos designados y reglas aplicables relacionadas con las medidas del Estado rector del puerto (MERP)— y los recursos que sí tenían eran escasos.
- El único resultado positivo: diez puertos exigieron notificación y autorización previas para la entrada.

Dada la mezcla representativa de puertos que continuaron examinando los investigadores, resulta claro que los Estados y los puertos específicos tienen trabajo por delante a fin de implementar las disposiciones clave del AMERP. Los recursos informativos y la divulgación de tales recursos, mediante la FAO según se indique (una disposición clave del tratado), continúan siendo limitados.

Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones clave para los Estados. En el informe, se incluye una lista completa de las recomendaciones.

Recomendaciones para el uso del SIA

1. Como forma rentable de controlar las pesquerías, los gobiernos deben considerar exigir que el sistema de identificación automática (SIA) sea a prueba de manipulaciones para impedir que los explotadores modifiquen la posición y la identificación del buque. Este mandato convertiría el uso del SIA en una herramienta tan fiable como los sistemas de monitoreo de buques.
2. Para que sea fácil determinar si un buque está operando legalmente en una zona determinada, los países deben publicar registros nacionales, mantener los registros de buques actualizados —incluido el número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI, por sus siglas en inglés) de todos los buques autorizados que deben contar con el SIA— y proporcionar los datos de los buques a la FAO para su inclusión en el “Registro mundial de buques de pesca, transporte refrigerado y suministro”.
3. Los Estados de abanderamiento deben exigir que los buques pesqueros y cargueros que salen de sus aguas utilicen el SIA, y los Estados costeros/rectores de los puertos deben exigir que los buques de bandera extranjera que entran en sus aguas también utilicen la tecnología de seguimiento.

Recomendaciones para los Estados rectores de los puertos

1. Los Estados rectores de los puertos deben designar formalmente los puertos en los que pueden entrar buques extranjeros y asegurarse de que se implementen sistemas sólidos de notificación y autorización previas.
2. Los Estados rectores de los puertos que han ratificado el AMERP deben enviar la información pertinente sobre las MERP a la FAO para su presentación pública, incluida la información relacionada con los puertos designados.
3. Los Estados rectores de los puertos deben diseñar un portal web nacional relacionado con el AMERP que les otorgue a terceros acceso a recursos integrales sobre las reglas de los Estados rectores del puerto, los puertos designados, las condiciones de entrada en los puertos, formularios y contactos. Asimismo, deben asegurarse de que todas las autoridades portuarias cuenten con sitios web que sean fáciles de encontrar mediante una búsqueda sencilla en Internet.

Además, la FAO debe optimizar sus sistemas informativos y publicar más datos sobre cómo sus miembros están implementando el AMERP, incluidos datos que van más allá del mínimo requerido por el AMERP, en caso de que los Estados los pongan a disposición.

Conclusión

Si bien el estudio permitió detectar diferencias importantes con respecto a qué tan bien las regiones están atenuando el riesgo de que ingrese pesca ilícita en sus puertos y mercados, y qué tan expuestas se encuentran estas a los buques que transportan productos de la pesca INDNR, también demuestra que cada región alberga actores con buen y mal desempeño. Aún queda mucho por avanzar para traducir las disposiciones clave del AMERP en prácticas a nivel nacional, empezando por la designación de los puertos y la puesta de la información sobre estas medidas a disposición del público.

Al demostrar no solo cómo está distribuido el riesgo de la pesca INDNR, sino también cómo se relaciona con factores como los ingresos y la corrupción, el estudio además pone de manifiesto que estas cuestiones no relacionadas con las pesquerías pueden afectar la capacidad de un Estado para cumplir con las obligaciones

estipuladas en los tratados. No obstante, los resultados de la evaluación dejan en claro que si un Estado mejora su cumplimiento, probablemente esté menos expuesto a buques de alto riesgo, lo que proporciona argumentos sólidos a favor de la implementación total del AMERP.

Metodología

Este estudio se diseñó a partir de una evaluación previa realizada por Poseidon en 2015, "Fish Landings at the World's Commercial Fishing Ports" (Descarga de pescado en los puertos pesqueros comerciales del mundo), en la cual se clasificaron los 100 principales puertos del mundo por volumen de pescado comercial descargado de buques a escala industrial.

En este nuevo estudio, investigadores de OceanMind y Poseidon combinaron el SIA con otras fuentes de datos para elaborar indicadores que les permitieran determinar el riesgo de los puertos. Analizaron los registros del SIA de 2017 para identificar cuándo los buques pesqueros y cargueros² se detenían a menos de 12 millas náuticas de la costa en cualquier parte del mundo. Estas paradas se agruparon mediante algoritmos para representar las visitas a los puertos y se vincularon con las ubicaciones que representan puertos y fondeaderos comúnmente utilizados. La capacidad de carga de los buques, y la distinción entre embarcaciones nacionales y extranjeras, se emplearon para clasificar más de 3.000 puertos y fondeaderos en todo el mundo.

Aspectos para tener en cuenta con respecto a los datos del SIA:

- Los buques de mayor tamaño tienen mayores probabilidades de llevar transmisores del SIA y de que los detecten receptores del SIA. Este sesgo aumenta la confianza en los resultados relacionados con las visitas extranjeras, pero subestima las llegadas a puertos nacionales por parte de buques locales de menor tamaño.
- Si bien el SIA no es obligatorio en todos los Estados, algunos países y regiones, por ejemplo, los EE. UU. y Europa, abanderan más buques pesqueros que utilizan el SIA debido a las normas que hacen obligatorio el uso del SIA para ciertos tamaños de embarcaciones.
- En varias regiones, con frecuencia se generan datos deficientes del SIA a causa de la cantidad limitada de receptores terrestres y de la alta densidad de tráfico (p. ej., el estrecho de Malaca y el Canal de la Mancha) o porque los explotadores apagan el SIA para reducir el riesgo de ataques de piratas (p. ej., cerca de Somalia).
- Debido a la mala calidad de algunos datos transmitidos del SIA (p. ej., posiciones no válidas, varios buques que comparten un solo número de identificación del SIA, y buques que transmiten información identificatoria insuficiente para ser distinguidos como buques pesqueros o cargueros que transportan pescado), los investigadores excluyeron algunos de estos datos del análisis. Los problemas de calidad de datos del SIA se observan con mayor frecuencia en Asia.

Dada la variabilidad de la cobertura satelital y la calidad de los datos y el uso del SIA, en este análisis no se captan todos los buques pesqueros del mundo, incluso los equipados con transpondedores del SIA en funcionamiento.

Existen limitaciones para aplicar un análisis algorítmico a nivel mundial, ya que los puertos de diferentes países/regiones tienen sus propias características. Algunos sucesos se asociaron incorrectamente con un puerto específico, otros casos que indican que un buque se detuvo no pudieron agruparse dentro de una sola visita a un puerto, y es posible que los investigadores hayan contado de más las visitas a los puertos por Estado. Hubo muchas visitas que no pudieron asignarse a un puerto incluido en el World Port Index³ (índice mundial de puertos) y se clasificaron como visitas a puertos o fondeaderos desconocidos, pero solo el 8,5 % de las visitas de buques con bandera extranjera fueron a ubicaciones desconocidas. Es probable que estas cuestiones hayan afectado mínimamente el análisis global porque los efectos tienden a anularse en áreas más grandes.

La clasificación de los puertos, especialmente en función del tamaño de la bodega, debe considerarse con cuidado, ya que estos valores son estimaciones y deben emplearse solo con fines comparativos. Desde ya, la clasificación por tamaño de bodega es de gran interés porque representa el potencial agregado de la carga, descarga o transbordo de pescado, pero no debe interpretarse como un cálculo del volumen de descarga o transbordo de un puerto.

De los 153 Estados costeros seleccionados para este estudio, los investigadores eliminaron 13 debido a que no fue posible detectar ningún buque pesquero equipado con SIA que entrara en los puertos (Barbados, Belice, Bosnia y Herzegovina, Camboya, Dominica, Eritrea, Haití, Honduras, Jordania, Mónaco, Nicaragua, Niue y Santa Lucía). De los 140 Estados costeros identificados como puertos pesqueros operativos según los datos del SIA, 3 no recibieron ninguna visita de buques extranjeros detectados por el SIA (Baréin, Comoras y San Vicente y las Granadinas). Algunos de los Estados costeros que se eliminaron, por ejemplo, Barbados y Camboya, son claramente Estados rectores de los puertos, lo que proporciona una indicación temprana de algunas de las limitaciones generadas por la baja tasa de uso de la tecnología del SIA en las flotas pesqueras de todo el mundo.

La calidad de los datos de fuentes no relacionadas con el SIA que se emplearon para los indicadores es confiable y está determinada por los procesos que aplican las organizaciones específicas a cargo de producir y alojar estos datos. Cuando se encontraron discrepancias entre el estilo y el contenido de la información de distintas fuentes, los investigadores adoptaron un enfoque conservador para garantizar que los países no recibieran mejores puntajes de lo que deberían recibir.

Notas finales

- 1 África, Asia, Europa, América Latina y el Caribe, Cercano Oriente, América del Norte y el Sudoeste del Pacífico.
- 2 Embarcaciones incluidas en una lista de buques pesqueros como las listas de autorización de las organizaciones regionales de gestión de pesquerías (ORGP) o autonotificadas como buques pesqueros en el SIA.
- 3 El World Port Index (índice mundial de puertos) es un conjunto de datos producido por la Agencia Nacional de Inteligencia-Geoespacial de los EE. UU. que incluye los principales puertos del mundo y al cual se puede acceder en https://msi.nga.mil/NGAPortal/MSI.portal?_nfpb=true&_pageLabel=msi_portal_page_62&pubCode=0015.

Para obtener más información, visite:

pewtrusts.org/endillegalfishing

pewtrusts.org/psma

Contacto: Kimberly Vosburgh, directora de comunicaciones

Dirección de correo electrónico: kvosburgh@pewtrusts.org

Sitio web del proyecto: pewtrusts.org/endillegalfishing

The Pew Charitable Trusts se inspira en el poder del conocimiento para solucionar los problemas más complicados de la actualidad. Pew aplica un enfoque riguroso y analítico para mejorar las políticas públicas, informar al público y vigorizar el civismo.