



PREPARED BY THE GLOBAL TUNA
ALLIANCE TO SUPPORT TUNA
2020 TRACEABILITY DECLARATION
SIGNATORIES

Manual para la colaboración con los Gobiernos en relación con la Declaración de Trazabilidad del Atún 2020

July 2020

Acerca de The Global Tuna Alliance

The Global Tuna Alliance The Global Tuna Alliance es un grupo independiente de minoristas y empresas de la cadena de suministro del atún que se han comprometido a implementar estrategias de captura para las pesquerías de atún, a evitar los productos ilegales, no declarados y no reglamentados (INDNR), a mejorar la trazabilidad y la sostenibilidad medioambiental, a avanzar en el trabajo en relación con los derechos humanos en las pesquerías de atún y a poner en práctica los objetivos establecidos en la Declaración de Trazabilidad del Atún 2020 del **Foro Económico Mundial**, defendida por **Friends of Ocean Action**.

Trabajan en colaboración con organizaciones miembros y no miembros para encontrar soluciones en todo el sector con el fin de implementar de manera eficiente acciones que permitan abordar los compromisos de la Alliance y de la Declaración de Trazabilidad del Atún 2020 en relación con los siguientes aspectos:

- la trazabilidad del atún
- las cadenas de suministro del atún socialmente responsables
- las fuentes de obtención del atún respetuosas con el medioambiente
- la colaboración con los Gobiernos

En el verano de 2019, Stichting Global Tuna Alliance se constituyó como fundación sometida a las leyes de los Países Bajos.

Autor:

Dr Tom Pickerell



Finalidad del manual



El objetivo de estos manuales es el de dar soporte para que los firmantes de la Declaración de Trazabilidad del Atún 2020 cumplan con los compromisos adoptados.

Cada manual explica la intencionalidad y el propósito de cada compromiso y de qué manera es posible demostrar los progresos en la consecución de dichos compromisos. Si están disponibles, se presentan datos de las empresas que han cumplido el compromiso.

La Declaración de Trazabilidad del Atún 2020

La Declaración de Trazabilidad del Atún 2020 es una declaración jurídicamente no vinculante surgida del diálogo entre Gobiernos, empresas y sociedad civil e impulsada por la Conferencia sobre los Océanos celebrada en junio de 2017 en la sede central de las Naciones Unidas, cuyo eje central se situará en torno al cumplimiento del [Objetivo 14 de Desarrollo Sostenible \(ODS 14\)](#).

Sesenta y seis empresas, entre las que se incluían minoristas y otras empresas de la cadena de suministro del atún, firmaron la Declaración con el objetivo de detener la comercialización de atún capturado de forma ilegal y de fomentar mejoras en materia de sostenibilidad medioambiental y derechos humanos en las pesquerías de atún. La declaración obtuvo el apoyo de seis Gobiernos nacionales y de 21 organizaciones de la sociedad civil.

Los compromisos de la Declaración de Trazabilidad del Atún 2020 expresados en el foro se basan en estos cuatro pilares:

- El compromiso de trazabilidad del atún
- El compromiso con una cadena de suministro del atún socialmente responsable
- El compromiso con fuentes de obtención del atún medioambientalmente responsables
- Colaboración con los Gobiernos



El compromiso de colaboración con los Gobiernos

El compromiso de trabajo conjunto con los Gobiernos contribuye al éxito de los tres compromisos restantes y hace un llamamiento a los líderes sectoriales para que, en colaboración con los Gobiernos, impulsen medidas en las áreas siguientes:

- a) Implementar [estrategias de captura](#) para todas las poblaciones de atún que se encuentren bajo la jurisdicción de cada ORP del atún en 2020, que garanticen la sostenibilidad de las pesquerías gestionadas de atún en línea con el Objetivo 14.4 de Desarrollo Sostenible.
- b) Establecer sistemas que identifiquen y limiten la pesca ilegal de pescado y marisco a través de medidas impulsadas por los Gobiernos en materia de trazabilidad y transparencia.
- c) Generar la capacidad de establecer y de gestionar sistemas de información que ayuden a controlar las flotas pesqueras nacionales e internacionales, desembarques, cumplimiento y comercio de productos del mar en línea con el Código de conducta de la FAO y el [Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto](#).

El atún es una especie pelágica con una alta migración; más de 70 países declaran desembarques de capturas de esta especie. Cinco organizaciones regionales de gestión pesquera del atún (ORPt) se encargan de la conservación y la gestión de las pesquerías del atún. Entre los estados participantes se incluyen los Estados del puerto/costeros, incluidos los Pequeños estados insulares en desarrollo (SIDS) y los Estados de pabellón con flotas marítimas distantes.

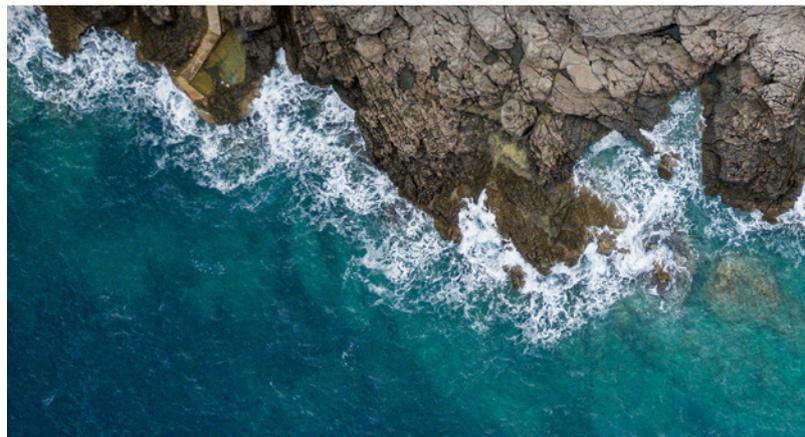
Pensamos que la cadena de suministro del atún debería ser legal, sostenible y transparente, para que los beneficios del atún sigan estando a disposición de todo el mundo. Aquí entran en juego normativas efectivas en el ámbito internacional, de ORP y gubernamental para monitorear el esfuerzo pesquero y las capturas.

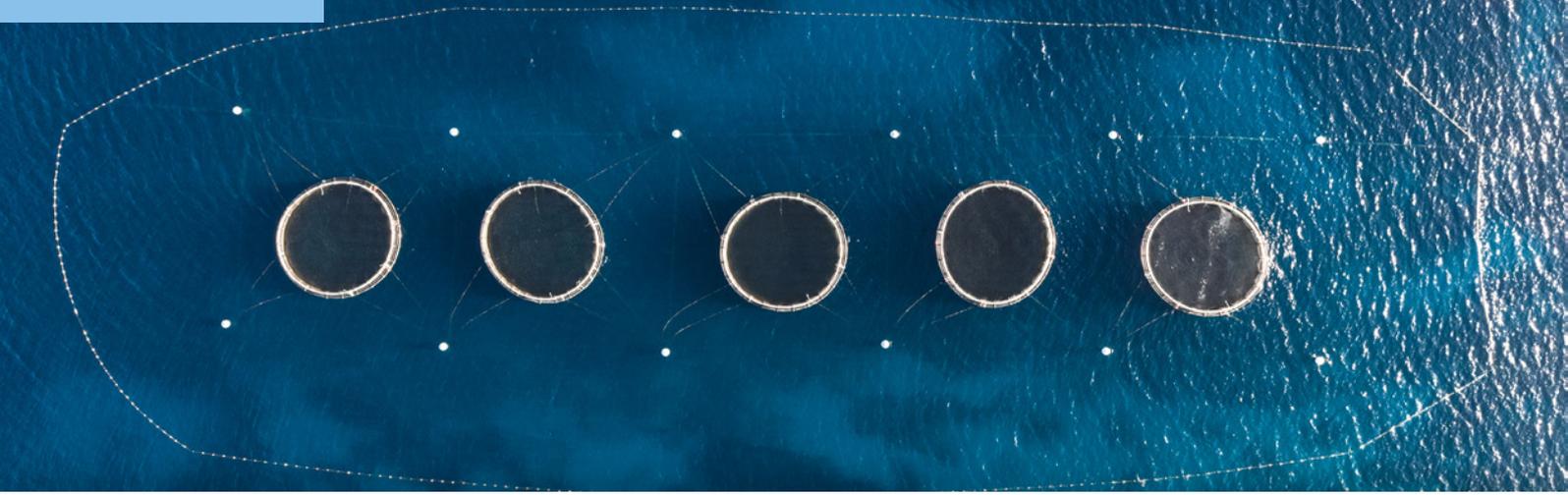
El desarrollo de una pesca del atún sostenible plantea numerosos desafíos, entre ellos, la sobrepesca, la captura de especies vulnerables que no sean objetivo, una gestión inadecuada, un cumplimiento insuficiente del reglamento, etc. Pensamos que la prioridad debe estar en corregir las lagunas en la gestión, ya que una administración efectiva no solo garantiza la productividad sostenida de los recursos objetivo, sino también el cumplimiento de otros elementos

en materia de sostenibilidad de las pesquerías.

Creemos, además, que la optimización de la trazabilidad y la transparencia contribuirá a mejorar significativamente las iniciativas de sostenibilidad, y pone de manifiesto la promesa de verse reflejadas en las principales actividades comerciales. La trazabilidad efectiva (el rastreo de los productos del atún desde el buque hasta el comprador final) apuntala los esfuerzos en sostenibilidad, ya que genera transparencia y responsabilidad en la cadena de suministro y permite que los mercados contribuyan a un mejor resultado de las pesquerías y se beneficien de este.

La transparencia (que la información esté en manos de las autoridades y, cuando sea relevante, de la opinión pública, incluidos los permisos de pesca de los buques, la localización de las actividades pesqueras, y los datos de captura y de esfuerzo pesquero) permite mejorar la gestión de las pesquerías y optimiza sus resultados. Además, la mejora de la transparencia incrementa la probabilidad de identificar e impedir abusos en materia de derechos humanos. Los próximos avances tecnológicos facilitarán y abaratarán la trazabilidad y la transparencia. La mayoría de los sistemas necesarios para implementar la trazabilidad y la transparencia pueden aplicarlos de manera independiente las empresas marisqueras y así dar soporte y complementar los acuerdos multilaterales existentes y las exigencias de gestión de las ORP; por lo tanto, deberían mejorar las iniciativas internacionales existentes. En un contexto en que cada vez son más evidentes los riesgos de pescar en regiones con escasos mecanismos de supervisión, es importante que las empresas fomenten la monitorización y la transparencia de los buques. El informe de FishWise [“Open Water: Guidance on Vessel Transparency for Seafood Companies”](#) identifica las diversas medidas que las empresas marisqueras pueden adoptar con los armadores y las prácticas de las cadenas de suministro, y a través de la interacción con los Gobiernos y las ORP.





Cumplimiento por parte de los firmantes de la Declaración de Trazabilidad del Atún 2020

La Alianza Mundial del Atún (Global Tuna Alliance, GTA) elaboró una encuesta en línea y la distribuyó entre los firmantes de la Declaración con el objetivo de conocer cuál es su grado de cumplimiento de los cuatro compromisos de la Declaración. Los resultados han servido para generar un [informe de progreso](#) que destaca ejemplos de buenas prácticas, los compromisos cumplidos y los métodos o sistemas empleados para desarrollar planes de mejora.

En todos los sectores de la cadena de suministro, los resultados en la categoría de colaboración con el Gobierno obtuvieron la puntuación más baja. La única categoría en la que las empresas han colaborado de manera significativa es en la promoción de las estrategias de captura y normas de control de capturas. La actividad en los puntos (b) y (c) ha sido muy limitada. Las iniciativas de sensibilización indicadas por los encuestados suelen llevarlas a cabo las organizaciones representativas como la [Global Tuna Alliance \(GTA\)](#) y la [Fundación Internacional para la Sostenibilidad de los Productos Marinos \(ISSF\)](#). Las actividades de las empresas previstas en 2020 para lograr el compromiso de colaboración con los Gobiernos tienden a concentrarse en torno a estas iniciativas multilaterales que reflejan el apoyo exigido por los firmantes.

En toda la cadena de suministro, los encuestados mencionaron la falta de personal como el obstáculo principal a la hora de lograr el compromiso de colaboración con los Gobiernos. La categoría "Otros" tuvo también una puntuación elevada; un análisis más a fondo reveló la escasa fuerza que tiene una sola empresa a la

hora de interactuar con los Gobiernos. Muchas empresas cuentan con empleados encargados de relaciones con las administraciones o bien pertenecen a organizaciones como [Europêche](#), [Food Marketing Institute \(FMI\)](#) o [European Fish Processors Association \(AIPCE\)](#), que abren vías de representación con representantes políticos.

A la pregunta de qué apoyo es necesario para lograr el compromiso de colaboración con los Gobiernos, las respuestas coincidían en torno a dos temas relacionados: la colaboración sectorial y la generación de capacidades.

- La colaboración sectorial implica tener muy claro que las empresas que operen a título individual tendrán dificultades para asegurar cambios en las políticas, y que es necesario que colaboren si quieren maximizar su poder y capacidad de impacto. La GTA, una organización que ha asumido el compromiso de dar soporte a los firmantes de la declaración de trazabilidad del atún, fue mencionada por los encuestados como ejemplo de cómo las empresas pueden responder a este reto.
- El segundo aspecto, el de la generación de capacidades, hace referencia tanto a la necesidad de educar a las propias empresas en estas cuestiones y en la manera de interactuar con los Gobiernos como de educar también a los responsables políticos y otras partes interesadas sobre los motivos de las exigencias planteadas. Esto tiene una vinculación intrínseca con la colaboración sectorial y es un pilar fundamental en cualquier estrategia de interacción y participación.

Las respuestas a la encuesta sugieren que se pueden realizar progresos para cumplir con los compromisos de colaboración si los firmantes participasen activamente en las actividades de sensibilización coordinadas por organizaciones representativas como la GTA y la ISSF, con el apoyo del [Global NGO Tuna Forum](#). Las actividades futuras de las empresas deberían desarrollarse en torno a estas iniciativas multilaterales que reflejan el apoyo exigido por los firmantes.

Cómo cumplir el compromiso de colaboración con los Gobiernos

Para cumplir el compromiso de colaboración con los Gobiernos es necesario adoptar acuerdos y medidas de gestión a nivel internacional. Se puede lograr una estrategia eficaz a través de la participación directa en los países y también con

la mejora de la cadena de suministro. En concreto, pensamos que es posible lograr el compromiso de colaboración con los Gobiernos mediante la adopción de medidas multilaterales para:

1.	El desarrollo de estrategias de captura y normas de control de capturas	que además permitirán avanzar en el compromiso de sostenibilidad medioambiental
2.	La ratificación y la implementación efectiva del acuerdo de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) sobre las medidas del Estado rector del puerto (MERP)	que además permitirán avanzar en el compromiso de la trazabilidad
3.	El desarrollo y uso generalizado del Registro mundial de buques de pesca, transporte refrigerado y abastecimiento de la FAO	
4.	La ratificación y la aplicación del convenio de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre el trabajo pesquero (C188)	que además permitirá dar pasos adelante en el compromiso de la responsabilidad social
5.	La ratificación y la aplicación del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 promovido por la Organización Marítima Internacional (OMI)	

Para ampliar el apoyo a las empresas, la GTA ha organizado una serie de seminarios formativos en línea relacionados con cada uno de los compromisos. Para el compromiso de colaboración con los Gobiernos, se han preparado los siguientes seminarios en línea (en inglés).



Para facilitar la aplicación efectiva de los instrumentos internacionales (por ejemplo, el MERP), la cadena de suministro cuenta con dos métodos principales de participación e interacción: la participación directa en los países y las mejoras en la cadena de suministro (figura 1).

Figura 1: Métodos de compromiso con la legislación internacional



La participación directa en los países consiste en promover acciones para que los países ratifiquen e implementen la legislación a través de cartas y peticiones de sensibilización, reuniones y otros métodos. Fomentar mejoras en la cadena de suministro implica reducir los obstáculos que puedan impedir la ratificación por parte de los países, por ejemplo mejorando las condiciones en los países o aplicando prácticas como las de asegurarse de que los operadores de los buques conozcan la información exigida por los países para aplicar correctamente los acuerdos y medidas internacionales, y que estén preparados para compartir esta información de una manera precisa, completa y puntual de modo que se cumpla la legislación internacional incluso antes de la propia ratificación del tratado. Asimismo, mejorar la cadena de suministro implica entender y evaluar los riesgos en la cadena, por ejemplo, el abastecimiento de marisco a través de puertos que no estén aplicando medidas de control. Dirigir el abastecimiento desde países de bajo riesgo puede servir de incentivo para que los países cumplan sus obligaciones y apoyen la aplicación del MERP. Los acuerdos internacionales tienen un mayor impacto cuando han sido ratificados y aplicados por un número elevado de países, especialmente por aquellos con un mayor riesgo o con más potencial de abastecimiento. Lamentablemente, en el caso de los acuerdos internacionales (por ejemplo, el Acuerdo de Ciudad del Cabo), la ratificación no ha llegado a los veinte países.

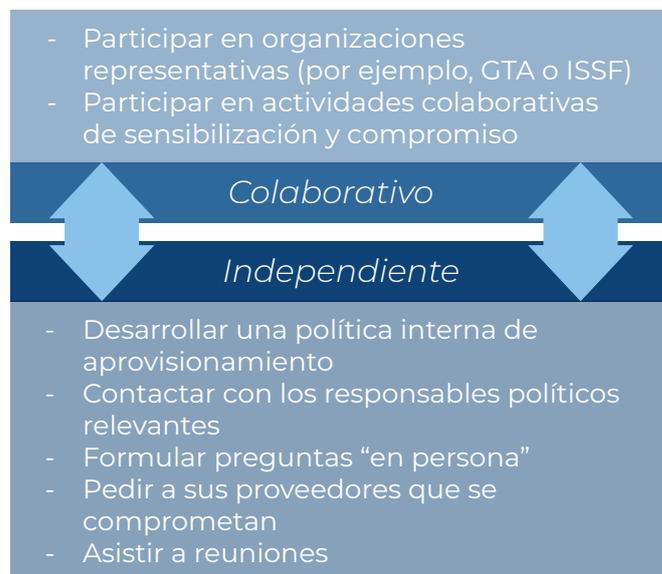
De todos modos, ninguna organización puede lograr por sí misma la sostenibilidad en la pesca del atún; es imprescindible que trabajemos de manera colaborativa. Como primer paso, recomendamos que las empresas incorporen a sus políticas el compromiso de ejercer su influencia para apoyar iniciativas destinadas a reforzar la gestión que hacen las ORP de las pesquerías de atún, contactando tanto con los responsables políticos como con sus propias cadenas de suministro. Para conseguirlo, recomendamos que las empresas consideren su incorporación y/o participación en las actividades de sensibilización de organizaciones representativas como la Global Tuna Alliance (GTA) y la Fundación Internacional para la Sostenibilidad de los Productos Marinos (ISSF). Estas iniciativas precompetitivas de colaboración que involucren al sector incluyen programas específicos de sensibilización en su cartera (cuadro 1). Así, la GTA pone el foco en el sector minorista, el servicio de alimentación, procesadores y suministradores, mientras que las empresas participantes en la ISSF son procesadores de atún, operadores y comercializadores que asumen el compromiso de ajustarse a las medidas de conservación basadas en criterios científicos adoptadas por la International Seafood Sustainability Foundation, unas medidas diseñadas para mejorar la salud a largo plazo de las pesquerías de atún de todo

el mundo. Todas las empresas participantes en la ISSF colaboran con la Fundación a través de actividades de sensibilización con el fin de mejorar la gestión de las pesquerías, financiar la investigación científica y tomar medidas directas para alentar la adopción de prácticas de pesca responsables.

La sensibilización colaborativa a través de organizaciones como la GTA y la ISSF ofrecen el apoyo de un programa de trabajo específico capaz de proporcionar los recursos necesarios (por ejemplo, detalles de las preguntas, fundamentos y vínculos con otros compromisos). Además, proporcionan la plataforma para participar en actividades de sensibilización y compromiso colaborativo con otras empresas y organizaciones, permitiendo de este modo que su voz se escuche con más fuerza. Para seguir incrementando la presión se pueden establecer, apoyar o facilitar otras medidas concretas de interacción y compromiso (por ejemplo, actividades paralelas en reuniones de las ORP, reuniones con funcionarios del Gobierno, etc.).

Partiendo de la sensibilización colaborativa, se pueden llevar a cabo otras acciones empresariales concretas e individuales para interactuar con los Gobiernos (*figura 2*). Una interacción de este tipo le permite analizar el impacto comercial (y las posibles consecuencias en el aprovisionamiento) de la inacción.

Figura 2: Enfoque de compromiso de colaboración con los Gobiernos



Las mejoras en la cadena de suministro implican reducir los obstáculos que puedan impedir la ratificación por parte de los países, por ejemplo mejorando las condiciones en los países o aplicando prácticas para cumplir la legislación internacional incluso antes de la propia ratificación de un tratado.

Cuadro 1.

Actividades colaborativas de promoción dirigidas a los Gobiernos de la Global Tuna Alliance (GTA) y la International Seafood Sustainability Foundation (ISSF)

El desarrollo de una pesca sostenible del atún plantea numerosos desafíos. En la GTA pensamos que las prioridades deben estar en corregir las lagunas de gestión y trazabilidad, ya que una administración efectiva no solo garantiza la productividad sostenida de los recursos objetivo, sino también el cumplimiento de otros elementos en materia de sostenibilidad de las pesquerías. La trazabilidad efectiva apunala los esfuerzos en sostenibilidad, ya que genera transparencia y responsabilidad en la cadena de suministro y permite que los mercados fomenten mejores resultados de las pesquerías.

El programa de trabajo de Colaboración con los Gobiernos de la GTA incluye:

- Trabajar con los Gobiernos para garantizar en 2020 la implementación de estrategias de captura efectivas para contar con poblaciones de atún sostenibles que se encuentren bajo la jurisdicción de cada ORP del atún
- Trabajar con los Gobiernos para establecer sistemas capaces de identificar y restringir el pescado ilegal, así como generar la capacidad de establecer y gestionar sistemas de información para responsabilizarse de las flotas pesqueras nacionales e internacionales, desembarques, cumplimiento y comercio de productos del mar:
 - o Potenciando que sean los propios departamentos de políticas o de interacción con las administraciones de las compañías quienes lideren las actividades de sensibilización para el desarrollo de estrategias de captura y normas de control de capturas, ratificación y aplicación del MERP, ratificación y aplicación del convenio de la OIT sobre el trabajo pesquero y el desarrollo del Registro mundial de buques de pesca.
 - o Involucrar a los suministradores para que participen en las actividades de sensibilización.

ISSF defiende estrategias, políticas y medidas de conservación basadas en la ciencia para optimizar la sostenibilidad de las poblaciones de atún. ISSF activa su influencia en el mercado y en la política con el fin de optimizar la sostenibilidad global de las poblaciones de atún y de los ecosistemas del atún, tanto

a través de las actividades de la Fundación como de sus empresas participantes, y fomentando que las partes interesadas hagan lo mismo, incluidas ONG, empresas minoristas, armadores, comerciantes de pescado y organizaciones que representen a estas.

ISSF se dirige a las ORP y a sus estados miembro (ya sea contactando directamente o a través de las empresas participantes en la ISSF y partes interesadas) para que apliquen políticas y estrategias que impulsen una transformación real y positiva. Estas son algunas de las prioridades de la ISSF a nivel global:

- Aplicación de estrategias de captura rigurosas, incluidas normas de control de capturas y puntos de referencia
- Gestión eficaz de la capacidad de la flota, incluido el desarrollo de mecanismos que contribuyan al desarrollo de los compromisos de los estados costeros en la gestión pesquera
- Gestión de los DCP basados en la ciencia y diseños de los DCP a prueba de enmallamiento
- Un mayor grado de cumplimiento con todas las medidas adoptadas, así como una mayor transparencia en los procesos de revisión del cumplimiento de las medidas
- Refuerzo de las medidas de supervisión, control y vigilancia y una mayor cobertura de observadores a través, por ejemplo, de tecnologías modernas como el monitoreo electrónico y el reporte electrónico
- Adopción de buenas prácticas para mitigar las capturas accesorias y medidas de gestión y conservación del tiburón

Estrategias de captura y normas de control de captura

Los participantes en las ORP muestran distintos niveles de flexibilidad e interés a la hora de influir a través de actividades de sensibilización. Creemos que hay posibilidades reales de que la cadena de suministro del atún desempeñe un papel más importante en la comunicación¹ con los responsables políticos de las ORP y los Estados miembro, a fin de garantizar que la ambición compartida de una pesca del atún bien gestionada y sostenible esté claramente articulada.

En la actualidad, las decisiones en materia de gestión pesquera se basan fundamentalmente en los objetivos financieros a corto plazo, que pueden competir entre sí, lo que incrementa el riesgo de la sostenibilidad a largo plazo de muchas pesquerías de atún. En la Declaración sobre la trazabilidad del atún en 2020 se pide específicamente que las estrategias de captura, que incluyen marcos preacordados para la adopción de decisiones de gestión pesquera (incluida la modificación de los límites de la captura o el esfuerzo), superen el actual estancamiento político que con demasiada frecuencia se observa en las ORP del atún.

El [Global NGO Tuna Forum](#) es un grupo de ONG con intereses en el sector del atún que, en mayo de 2017, acordó ejercer presión a las cuatro ORP dedicadas a la gestión de túnidos para que adoptasen estrategias de captura integrales y precautorias, tal como se definen en sus aspectos fundamentales² (cuadro 2), y para que las aplicasen en un plazo de entre 3 y 5 años.

Cabe señalar que, si bien se han hecho progresos a nivel de las ORP para poner en práctica estrategias precautorias de captura, hay una variación sustancial en el desempeño individual de dichas ORP. Además:

- La aplicación o no se ha puesto en marcha todavía o no se ha realizado por completo
- La adopción y la implementación de las estrategias de captura no avanza con la debida rapidez
- Hay una cierta inquietud por los retrocesos

Las evaluaciones de la mayoría de las pesquerías de atún en relación con la norma estándar de la MSC han identificado la necesidad de mejorar o de adoptar estrategias y normas de control de captura (HCR) bien definidas. A principios de 2019, se armonizaron las condiciones de las normas HCR para todas las pesquerías de atún certificadas por la MSC, con el objetivo de que varias pesquerías certificadas de la misma región puedan trabajar en los mismos plazos y puedan coordinar sus esfuerzos para la adopción de estrategias de captura sólidas apoyadas por HCR bien definidas. Sin embargo, en caso de que se produzca un incumplimiento de los plazos, las certificaciones de la MSC estarán en riesgo de suspensión.

Cuadro 2. Aspectos fundamentales de una estrategia de captura precautoria:

- Indicadores de rendimiento (PI)
- Objetivo precautorio y puntos de referencia límite (TRP y LRP)
- Objetivos de gestión
- Niveles aceptables de riesgo
- Supervisión de estrategias
- Norma de control de captura (HCR)

¹ La Comisión es el principal órgano decisorio en una ORP. La Comisión consta de distintas delegaciones: los gestores políticos son los miembros, y las partes influyentes son las partes no contratantes colaboradoras (en mayor medida) y los observadores (en menor medida).

² Para más información acerca de las estrategias de captura, consulte el documento técnico de The Pew Charitable Trusts "Estrategias de captura: gestión de pesquerías en el siglo XXI", así como los vídeos animados en "Pescando para el futuro: El caso de las estrategias de captura" y "Desmitificando las MSE: Evaluación de las estrategias de gestión" (en inglés)

Medidas de la cadena de suministro

Por consiguiente, para cumplir este elemento del compromiso de colaboración con los Gobiernos, los firmantes deberían abogar a nivel internacional y nacional por impulsar políticas nacionales con respecto a las ORP y, a través de ello, la actividad de dichas ORP para elaborar y aplicar estrategias de captura amplias y sólidas basadas en conocimientos científicos solventes que incluyan todos los elementos descritos en el cuadro 2. Esta estrategia se puede complementar con medidas empresariales individuales.

Participe o únase a las actividades de sensibilización llevadas a cabo por organizaciones representativas (por ejemplo, GTA o ISSF), que incluyan estrategias de captura y normas de control de captura entre sus prioridades. *Como se ha señalado anteriormente, las iniciativas de colaboración precompetitiva en relación con el atún, en las que participa la industria, incluyen programas de promoción dedicados a la aplicación de estrategias de captura y normas de control de las capturas en las ORP, que proporcionan el apoyo y los recursos necesarios.*

Participe en actividades informales de divulgación y colaboración en apoyo de la elaboración de estrategias de captura en el ámbito de las ORP. *La participación en actividades de sensibilización y compromiso colaborativo con otras empresas y organizaciones permitirá que su voz se amplifique y sea escuchada con más fuerza por las ORP y los Gobiernos respectivos.*

Desarrolle una política a nivel de ORP corporativa, por ejemplo del tipo «Tenemos el compromiso de ejercer nuestra influencia para apoyar iniciativas destinadas a reforzar la gestión que hacen las ORP de las pesquerías de atún, incluidas las estrategias de captura, contactando tanto con los responsables políticos como con nuestras propias cadenas de suministro.» Considere añadir un compromiso con plazos concretos para revisar sus fuentes de abastecimiento. *Esto pone de manifiesto, de manera explícita y pública, cuáles son sus expectativas para que las ORP cumplan con los objetivos de sostenibilidad en la pesca del atún, lo que servirá de complemento a su compromiso de pesca sostenible en sentido amplio. También pone de manifiesto las consecuencias de la inacción. Pondrá sobre aviso a sus suministradores sobre cuáles son sus prioridades.*

Escriba a las delegaciones de las ORP relevantes (es decir, a las del país en el que se encuentra su sede, o de los que desea abastecerse, y los países a los que están abanderados los buques pesqueros o de abastecimiento/auxiliares de atún en su cadena de suministro) y pida la elaboración y aplicación de estrategias de captura.

Informa a las delegaciones que usted tiene influencia, como parte destacada a nivel comercial, en las expectativas que deposita en las reuniones de las ORP. Le permite analizar los impactos comerciales de la inexistencia de estrategias de captura por parte de las pesquerías de atún, así como de las posibles consecuencias en el aprovisionamiento.

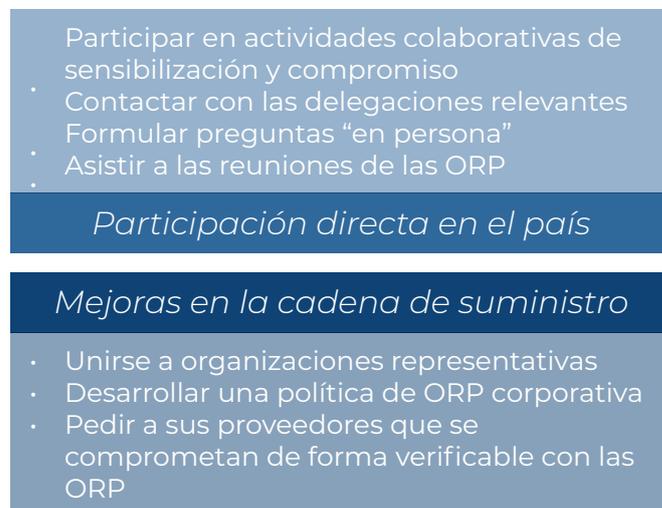
Contacte con los delegados de la ORP (o con sus empleados) y plantéeles sus “cuestiones” en persona (cuando sea viable) *Una reunión personal o una llamada telefónica amplifica la importancia que para usted tienen las medidas adoptadas por las ORP en materia de estrategias de captura, y expone sus expectativas acerca del delegado.*

Pida a sus proveedores que se comprometan de forma verificable con los delegados de la ORP. *Traslade sus exigencias a los suministradores y pídale que, a su vez, las trasladen a sus proveedores (los productores) no solo para amplificar aún más los mensajes, sino también para destacar la importancia comercial de garantizar estrategias de captura. Esto puede ser particularmente relevante para las pesquerías que requieren estrategias de captura en relación con sus proyectos de mejora y las condiciones pendientes de las pesquerías certificadas.*

Asista a las reuniones de las ORP. *Al observar a la ORP en acción, ya sea en una delegación gubernamental o como observador, se puede ver qué delegados apoyan las medidas y cuáles las bloquean; también comprenderá mejor el proceso y sabrá cómo plantear sus prioridades en la ORP.*

Tal como se indica en la *figura 1*, existen dos métodos principales de compromiso con la legislación internacional. El gráfico a continuación (*figura 3*) explica el encaje que tienen en esta estructura las acciones descritas anteriormente.

Figura 3: Acciones de compromiso con las ORP según los métodos principales



El Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto (MERP)

El pescado y el marisco, tanto de origen salvaje como de acuicultura, son uno de los alimentos básicos más preciados del mundo, con un volumen anual de casi 143 000 millones de dólares de comercio global, según la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación.

Pese a estos datos, cada año se roba a los mares una cantidad de pescado y marisco valorado casi en 23 500 millones de dólares destinado a los mercados mundiales a causa de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR). Para frenar esta actividad ilícita es necesario aplicar controles rigurosos en los puertos, establecer normativas que regulen el acceso de los buques de pesca a los puertos y realizar inspecciones en el desembarque y transbordo de pescado y marisco.

El [Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto](#) (MERP) es una herramienta de buen rendimiento coste-eficacia que aprovecha el cuello de botella natural de los puertos para asegurar que la pesca INDNR no llegue al mercado. Cuantas más naciones apliquen medidas estatales portuarias, la pesca INDNR dejará de ser una actividad muy lucrativa y de bajo riesgo.

La industria de mariscos y pescado podrá garantizar que no está contribuyendo de forma involuntaria a la pesca ilegal dando su apoyo a la adopción y la aplicación efectivas de este Acuerdo. Además, actuando con la diligencia debida, empresas minoristas y compradores de pescado y marisco podrán garantizar la procedencia legal del pescado y el marisco que comercializan e influir positivamente en otros sectores de la industria alimentaria, incluidos procesadores y mayoristas. The Pew Charitable Trusts ha redactado una [ficha técnica](#) informativa que explica cómo y por qué deberían contribuir los compradores.

Medidas de la cadena de suministro

Por consiguiente, para cumplir este elemento del compromiso de colaboración con los Gobiernos, los firmantes deberían abogar por el MERP, pidiendo a los Gobiernos que ratifiquen y apliquen el Acuerdo, así como adoptando y haciendo cumplir las medidas del Estado rector del puerto adoptadas por las ORP conforme a lo establecido en el MERP. Esto impediría la entrada en el mercado del pescado capturado ilegalmente, con lo que se reduciría la carga que recae sobre los agentes de toda la cadena de suministro para que actúen con la debida diligencia y reduzcan el riesgo de que comercialicen productos marinos procedentes de la pesca INDNR, y se limitaría el número de puertos en los que se puede descargar y desembarcar la captura ilegal. Estos esfuerzos deben complementarse con medidas de los agentes de la cadena de suministro.

- Muestre una preferencia por los puertos pertenecientes a los Estados que forman parte del MERP o que hayan aplicado medidas estatales portuarias (PSM)³ en línea con las exigencias del MERP, ya que estos puertos están relacionados con un nivel de riesgo menor de actuar como puntos de entrada de capturas ilegales.
- Actúe con la diligencia debida en los puertos donde se desembarca el producto para establecer el nivel de aplicación de medidas PSM y el riesgo asociado de que las capturas INDNR entren en el mercado, prestando especial atención a aquellos puertos en los que se ha comprobado su vinculación con un mayor riesgo de entrada en el mercado de capturas INDNR. Los criterios de evaluación del riesgo deberían incluir si el Estado rector del puerto dispone de procedimientos para identificar buques sospechosos y bloquearlos desde sus puertos, estándares para realizar inspecciones portuarias y la capacidad para llevarlas a cabo, así como canales para compartir información con otras agencias regionales e internacionales. Un método sencillo para que la cadena de suministro evalúe el riesgo consiste en obtener y analizar los informes de inspección de sus buques proveedores.
- Considere el hecho de trabajar con proveedores para mejorar la aplicación efectiva de medidas del Estado rector del puerto de la siguiente manera:
 - o Estudiando las cadenas de suministro para

comprender los puertos de desembarque y transbordo y poder determinar si la captura se ha desembarcado o transbordado en puertos de países que han ratificado y aplicado el MERP.

- o Comprobando si los puertos de la cadena de suministro se encuentran en los Estados que han firmado el MERP y, en caso negativo, animando a dichos Estados a que se adhieran. (El anexo incluye una plantilla de carta dirigida a los Gobiernos nacionales.)
- o Comprobando si estos Estados rectores del puerto han designado puertos de manera oficial en la cadena de suministro para el desembarque y el transbordo por parte de buques de pabellón extranjero y, en caso negativo, fomentando su inclusión en la lista de puertos designados.
- o Informándose acerca de la implementación de las medidas del Estado rector del puerto durante las visitas portuarias y utilizando una lista estandarizada de preguntas (Anexo 1: Cuestionario sobre puertos de Pew [Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto: ¿Qué preguntas deberían formular los compradores de pescado y marisco a autoridades y proveedores?](#)). Al plantear estas preguntas, la cadena de suministro demostrará asimismo a los Gobiernos que los compradores de pescado y marisco apoyan la aplicación efectiva de controles portuarios para reducir los riesgos de la pesca INDNR en las cadenas de suministro de pescado y marisco.
- o Asegurándose de que se aplican las políticas de abastecimiento de pescado que obligan a impedir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Sus requisitos de abastecimiento de productos marinos pueden mejorarse mediante la inclusión de un compromiso con plazos concretos que exija que todo producto marino se haya desembarcado o transbordado en puertos de países que hayan ratificado y aplicado efectivamente el MERP o que hayan puesto en práctica medidas PSM efectivas y alineadas con los requisitos del MERP.
- Participe en actividades colaborativas de sensibilización y compromiso. Participe en actividades de sensibilización y compromiso colaborativo con otras empresas y organizaciones, permitiendo de este modo que su voz se escuche con más fuerza. Si se hace un llamamiento a los Gobiernos para que actúen, los pescadores que participan

³ En este momento, no existe ninguna herramienta específica que permita a los compradores determinar o saber si los puertos han aplicado medidas PSM efectivas. No obstante, el cuestionario <https://seafish.org/tess/records/pas-15502017-exercising-due-diligence-in-establishing-the-legal-origin-of-seafood-products-marine-ingredients/> PAS:1550 o el cuestionario sobre puertos de Pew (anexo) pueden serle de utilidad.

en actividades de pesca INDNR no tendrán ningún lugar donde desembarcar o vender sus capturas. Los miembros de la cadena de suministro deberían pedir a las autoridades de los estados:

- o La ratificación y aplicación del MERP, especialmente si su cadena de suministro incluye puertos de Estados que aún no se han adherido al tratado, los agentes de la cadena de suministro pueden desempeñar un papel activo para esta adhesión, así como adoptar prácticas coherentes con los estándares del MERP en los puertos con un tránsito rutinario de capturas hacia las cadenas de suministro de las empresas.
- o Asegurarse de que los puertos designados y los puntos de contacto están registrados en las Solicitudes de MERP para Puertos Designados y Puntos de Contacto.⁴
- o Asegurarse de que la información relativa a todos los buques que faenan en aguas internacionales bajo su pabellón (incluido el número OMI, los datos de registro y propiedad, información de autorización y todos los cambios de bandera, nombre, propietario y operadores de buques abanderados involucrados en operaciones de pesca) se ha cargado en el [Registro mundial](#)⁵.

La FAO ha subrayado la importancia de que los Estados presenten a las plataformas de información de la FAO datos básicos sobre puntos de contacto, puertos designados y buques. Estos datos se describen como la “columna vertebral indispensable” del futuro Sistema Mundial de Intercambio de Información del MERP.

- o Desempeñar un papel activo en la aplicación efectiva del MERP, participando en reuniones, grupos de trabajo (en particular los de las partes integrantes del MERP) y otros foros internacionales y regionales, incluidos los que se ocupan de las necesidades de los Estados en desarrollo.

- o Garantizar la adopción de medidas estatales portuarias por parte de todas las ORP de modo que cumplan los estándares mínimos internacionales del MERP⁶ y, si no es así, proponer reformas en dichas ORP.

El MERP establece los estándares mínimos internacionales para las medidas del Estado rector del puerto. Para garantizar el tratamiento uniforme de la pesca INDNR en todo el mundo y evitar las compras en los puertos de todo el mundo, se alienta a las ORP a que adopten medidas que cumplan las normas del MERP. La actual alineación de las ORP con las medidas de control del MERP es desigual.

- o Asegurar el intercambio de datos operativos sobre las actividades pesqueras — incluidos los datos de los dispositivos automáticos de localización por satélite, los informes de transbordo y los datos sobre capturas — entre los Estados de pabellón y los Estados rectores del puerto en el plazo debido y con posibilidad de respuesta, a fin de permitir una evaluación eficiente de los riesgos, la inspección y la tramitación oportuna de los buques que entran en el puerto⁷ y/o descargan el producto.
- o Actualmente, el nivel de intercambio de información exigido está por debajo de los estándares del MERP. Por ejemplo, el intercambio de información no está presente en el 50% de las medidas estatales portuarias de las ORP, y solo el 33 % de las medidas PSM de las ORP exigen el intercambio electrónico de información.
- Participar en organizaciones representativas (por ejemplo, la GTA) que incluyan la ratificación y la aplicación del MERP como prioridad organizativa.

Las iniciativas precompetitivas sobre el atún lideradas por la industria pueden proporcionar el apoyo y los recursos necesarios para la divulgación y el compromiso de colaboración.

⁴ <http://www.fao.org/port-state-measures/operational-resources/en/> ⁵ Garantizar que la información facilitada por los Estados se encuentra a disposición de la opinión pública en una plataforma global y no está gestionada por distintas entidades y con estándares distintos ⁶ Proporcionar a la industria una mayor certeza de que las lagunas en la gobernanza que contribuyen a la pesca y el comercio INDNR se han cubierto en toda su cadena de suministro.

⁷ El hecho de que los Estados intercambien datos de esta manera contribuirá a la verificación de la “aplicación efectiva” por parte de los países en su función tanto de Estados rectores del puerto como de Estados de pabellón.

Tal como se indica en la *figura 1*, existen dos métodos principales de compromiso para que los agentes de la cadena de suministro apoyen la aplicación efectiva de la legislación internacional.

El gráfico a continuación (*figura 4*) explica el encaje que tienen en esta estructura las acciones descritas anteriormente.

Figura 4: Acciones de compromiso con el MERP según los métodos principales



Participar en actividades colaborativas de sensibilización y compromiso que anime a los Gobiernos a:

- Ratificar e implementar el MERP
- Garantizar que los puertos designados y puntos de contacto están registrados en las Solicitudes de MERP para Puertos Designados y Puntos de Contacto
- Garantizar que la información relativa a todos los buques que faenan en aguas internacionales bajo su pabellón ha sido cargada en el Registro mundial
- Adoptar un papel activo en la implementación del MERP
- Garantizar la adopción de las medidas estatales portuarias pertinentes por parte de todas las organizaciones regionales de pesca (ORP)
- Asegurar el intercambio de datos operativos sobre las actividades pesqueras entre los Estados de pabellón y los Estados rectores del puerto en el plazo debido y con capacidad de respuesta

Participación directa en el país

Mejoras en la cadena de suministro

- Unirse a organizaciones representativas
- Mostrar una preferencia por los puertos pertenecientes a los Estados que forman parte del MERP o que hayan aplicado medidas estatales portuarias (PSM) en línea con las exigencias del MERP
- Actuar con la diligencia debida en los puertos donde se desembarca el producto para establecer el nivel de aplicación de medidas PSM y el riesgo asociado de que las capturas INDNR entren en el mercado
- Considerar el hecho de trabajar con proveedores para mejorar la aplicación de medidas del Estado rector del puerto de la siguiente manera:
 - o Estudiando las cadenas de suministro
 - o Comprobando si los puertos se encuentran en los Estados que han firmado el MERP y, en caso negativo, animando a dichos Estados a que se adhieran
 - o Comprobando si los Estados han designado puertos de manera oficial para el desembarque y el transbordo por parte de buques de pabellón extranjero
 - o Informándose acerca de la implementación de las medidas del Estado rector del puerto durante las visitas portuarias
 - o Revisando sus requisitos de aprovisionamiento de pescado para que incluyan medidas PSM



El registro mundial de buques de pesca, transporte refrigerado y abastecimiento (Registro mundial)

La vigilancia y la aplicación de las actividades de los buques que pescan en aguas internacionales presenta dificultades, concretamente debido a la falta de identificadores únicos obligatorios para cada buque (UVI). Un UVI es un número asignado que permanece invariable en un buque hasta que es desguazado, independientemente de cualquier cambio de propiedad o de estado de pabellón.

El número OMI de la Organización Marítima Internacional es el único identificador UVI que funciona a la escala necesaria para cubrir todos los buques pesqueros. Los números OMI son obligatorios para los “buques de propulsión marítima” de más de 100 toneladas brutas, aunque en un primer momento se excluyeron los buques “utilizados exclusivamente para la pesca”. En 2013, la Asamblea de la OMI acordó otorgar un número OMI a todos los grandes buques pesqueros (de más de 100 toneladas brutas); y además, ha facilitado otros a más de 23.000 buques pesqueros con carácter voluntario (Resolución A.1078 (28) (FAO 2018). En 2017, la Asamblea de la OMI acordó una segunda enmienda al sistema numérico OMI que incluye a los buques de menor tamaño con cascos que no sean de acero, pero que faenan a escala internacional⁸. The Pew Charitable Trusts ha redactado un documento técnico⁹ que explica el sistema numérico OMI y que contiene la información que se requiere para obtener un número OMI (gratuito).

La OMI también ha concedido números OMI a los buques pesqueros de menos de 12 metros si salen de sus zonas económicas exclusivas (ZEE), siempre que tengan un casco de acero y cumplan los demás requisitos estructurales.

Sin la obligatoriedad de los UVI es muy difícil identificar o adoptar medidas contra los buques de pesca INDNR, porque los armadores de los buques pesqueros pueden aplicar complejas estrategias de denominación, registro e incorporación de buques para evitar su detección. Esto incluye cambios frecuentes de bandera entre los Estados de pabellón con una aplicación laxa de la ley, una capacidad de vigilancia deficiente

y/o una normativa laboral y de seguridad poco definida. Para los agentes de la cadena de suministro es importante reconocer y distinguir qué buques navegan bajo esos Estados de pabellón para centrarse la atención en los buques menos detectables (por ejemplo, esos pabellones son utilizados por los buques mercantes y de abastecimiento que ofrecen una logística de a bordo, como el combustible y el abastecimiento, que incluye el transbordo de la carga).

La transparencia necesaria para identificar y sancionar a los buques por la pesca INDNR y por abusos de los derechos humanos en el mar seguirá siendo inalcanzable si no se dispone de los identificadores UVI para todos los buques pesqueros y de números OMI para los buques que operan a nivel internacional. La FAO está elaborando el “Registro mundial de buques de pesca, transporte refrigerado y abastecimiento” con la finalidad de dar a conocer los números UVI de los buques de pesca comercial, junto con información sobre la propiedad, bandera, historial, características y autorizaciones de pesca. El Registro mundial tiene por objeto ser un instrumento para mejorar la transparencia y la trazabilidad a escala global en el sector pesquero, funcionará de manera sinérgica con el MERP y ayudará a mejorar el desempeño del Estado de pabellón, tal como se establece en las Directrices voluntarias de la FAO.

Aunque la presentación de información en la base de datos del Registro mundial es voluntaria, los Estados miembros de la FAO, a través del Comité de Pesca de la FAO (COFI), han avalado el Registro mundial como uno de los principales instrumentos globales de lucha contra la pesca INDNR. Las partes firmantes del MERP también han destacado la necesidad de vincular el Registro mundial al MERP, destacando el papel del Registro mundial, que es voluntario, como uno de los instrumentos más importantes para la aplicación efectiva del MERP, ya que facilita cruzar y comprobar la información y el análisis de riesgos sobre los buques durante la autorización de entrada en puerto o la inspección de un buque extranjero¹⁰.

⁸ Concretamente, “todos los buques pesqueros interiores motorizados de menos de 100 toneladas de arqueo bruto hasta un límite de 12 metros de eslora total (LOA) autorizados a faenar fuera de las aguas bajo la jurisdicción nacional del Estado de pabellón. <http://www.fao.org/global-record/news-events/detail/zh/c/1105929/>. ⁹ <https://www.pewtrusts.org/en/research-and-analysis/fact-sheets/2017/05/the-imo-number-explained> ¹⁰ <http://www.fao.org/3/mz914en/mz914en.pdf>

Medidas de la cadena de suministro

Dado que el sistema de información del Registro mundial ya ha sido creado y está disponible para uso público, la prioridad se centra ahora en el envío y el uso de los datos. Por consiguiente, para impulsar la participación de los Estados y promover su utilización, en consonancia con los compromisos alcanzados por el foro en la Declaración de Trazabilidad del Atún 2020, se han identificado las siguientes medidas:

- Participar en organizaciones representativas (por ejemplo, la GTA) que incluyan el desarrollo del Registro mundial como prioridad organizativa.
 - o Alentar a los Gobiernos y a los armadores a que soliciten los números OMI para sus buques, según proceda (por ejemplo, la resolución A.1117(30) de la OMI o según la normativa nacional respectiva), especialmente para los buques que formen parte de las cadenas de suministro de los miembros de la OMI.
 - o Promover la necesidad de fortalecer la cooperación internacional y aumentar la transparencia mediante el intercambio de información relacionada con los buques entre los Estados pertinentes, la FAO y las organizaciones o los acuerdos regionales.
 - o Transmitir a los Gobiernos la necesidad de mantener una información completa y actualizada de su flota nacional, en consonancia con sus responsabilidades como Estado de pabellón, y hacer que esta información sea accesible a los agentes de la cadena de suministro en el plazo debido.
 - o Alentar a los Gobiernos a que faciliten información sobre su flota de buques en el Registro mundial y fomenten su utilización para verificar la información de registro (pabellones anteriores, propietarios, etc.) y evitar el cambio de pabellón, así como para el análisis de riesgos por parte de los funcionarios encargados del seguimiento, control y vigilancia (SCV) y para las decisiones sobre el desembarque/importación del producto a los mercados.
 - o Alentar a los propietarios de buques que deseen aumentar la transparencia y la trazabilidad a que accedan al Registro mundial y comprueben si los datos de sus

buques están completos y actualizados y, cuando sea necesario, se pongan en contacto con las autoridades nacionales competentes para informar de cualquier discrepancia.

- o Comprometerse públicamente y en un plazo determinado a que únicamente aceptará buques en su cadena de suministro que tengan información actualizada y disponible públicamente a través del Registro mundial.

Mediante la participación en actividades de sensibilización y compromiso colaborativo con otras empresas y organizaciones, su voz y su capacidad de influencia para que los Estados rectores del puerto y los Estados de pabellón adopten medidas positivas se escucharán con más fuerza.

Tal como se indica en la *figura 1*, existen dos métodos principales de compromiso con la legislación internacional. El gráfico a continuación (*figura 5*) explica el encaje que tienen en esta estructura las acciones descritas anteriormente.

Figure 5: Acciones de compromiso con el Registro mundial según los métodos principales de compromiso

Participación directa en el país

Participe en actividades colaborativas de sensibilización y compromiso que:

- Alienten a los Gobiernos y a los armadores a que soliciten los números OMI para sus buques, según proceda
- Promuevan la necesidad de reforzar la cooperación internacional y aumentar la transparencia mediante el intercambio de información
- Transmitan a los Gobiernos la necesidad de mantener una información completa y actualizada de su flota nacional
- Alienten a los Gobiernos a que faciliten información sobre su flota de buques en el
- Registro mundial y fomenten su utilización

Mejoras en la cadena de suministro

- Unirse a organizaciones representativas
- Animen a los propietarios de buques a que accedan al Registro mundial y comprueben si los datos de sus buques están completos y actualizados
- Comprométase públicamente y en un plazo determinado a que solo aceptará buques en su cadena de suministro que tengan información actualizada y disponible públicamente a través del Registro mundial.

¹¹ Se reconoce que existe una demora entre el momento en que los Estados de pabellón registran los buques y el momento en que las ORP los publican, y este desfase temporal crea dificultades para los compradores de productos del mar. No obstante, esto es necesario para que los agentes de las cadenas de suministro actúen con la diligencia debida y tengan acceso a esta información.

El convenio de la OIT sobre el trabajo pesquero (no. 188) (C188)

El **Convenio sobre el trabajo pesquero (número 188)** elaborado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) empezó a aplicarse a escala internacional el 16 de noviembre de 2017.

El Convenio 188 de la OIT garantiza a todos los pescadores el derecho a tener los términos y condiciones de su empleo por escrito (un acuerdo de trabajo del pescador), alojamiento y alimentación decentes, atención médica, tiempo de trabajo regulado, repatriación, protección social y salud y seguridad a bordo. También establece normas mínimas relativas a la contratación y la inserción laboral e incluye el requisito obligatorio de tener un certificado de aptitud médica para trabajar a bordo de un buque pesquero.

El Convenio 188 de la OIT se aplica a todos los pescadores que trabajan en buques pesqueros de cualquier tamaño, con normas más prescriptivas para los buques de más de 24 metros de eslora o que realizan trayectos más largos, de tres días o más.

Medidas de la cadena de suministro

- Participar en organizaciones representativas (por ejemplo, la GTA) que incluyan la ratificación y la aplicación del convenio 188 de la OIT como prioridad organizativa.
- Participar en actividades colaborativas de sensibilización y compromiso
- Exigir que las cadenas de suministro apliquen normas que estén alineadas con el Convenio 188 de la OIT
- Pedir que los países de aprovisionamiento consideren la ratificación del Convenio 188 de la OIT

Tal como se indica en la *figura 1*, existen dos métodos principales de compromiso con la legislación internacional. El gráfico a continuación (*figura 6*) explica el encaje que tienen en esta estructura las acciones descritas anteriormente.

Figure 6: Acciones de compromiso con el Convenio 188 de la OIT según los métodos principales de compromiso

- Participar en actividades colaborativas de sensibilización y compromiso
- Pedir que los países de aprovisionamiento consideren la ratificación del Convenio 188 de la OIT

Participación directa en el país

Mejoras en la cadena de suministro

- Unirse a organizaciones representativas
- Exigir que las cadenas de suministro apliquen normas que estén alineadas con el Convenio 188 de la OIT



Acuerdo de Ciudad del Cabo

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) calculó en 1999 que 24.000 personas mueren cada año en el sector pesquero, es decir, más de 10 veces el número de personas que mueren en los buques mercantes. Pese a ello, los buques pesqueros y sus tripulaciones están excluidos de casi todos los reglamentos marítimos internacionales, como los certificados de seguridad o las inspecciones de las condiciones de trabajo, lo que significa que las prácticas de explotación e inseguridad pueden pasar desapercibidas.

El Acuerdo de Ciudad del Cabo (CTA) de 2012, aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI), esboza las normas para los buques pesqueros e incluye otros reglamentos destinados a proteger la seguridad de las tripulaciones y los observadores de las pesquerías y a ofrecer condiciones equitativas al sector. El Acuerdo entrará en vigor cuando se produzca la ratificación o la aceptación de 22 países, con una flota conjunta de 3.600 buques pesqueros elegibles. La adopción de esta medida hará que los operadores de los buques pesqueros cumplan con las mismas normas que los demás buques marítimos y pondrá fin a las prácticas que ponen en peligro a las tripulaciones. Hasta que el Acuerdo de Ciudad del Cabo¹² entre en vigor, no existe ninguna normativa de seguridad global de obligado cumplimiento para los buques pesqueros. Quienes trabajan en cualquier punto de la cadena de suministro no solo pueden reducir el pescado ilegal que se vende en el mercado, sino que también pueden proteger a las personas que trabajan en él mediante la adopción de una serie de medidas.¹³

¹² El Acuerdo de Ciudad del Cabo está explicado con más detalle en este documento: https://www.pewtrusts.org/-/media/assets/2019/09/ctaexplained_brief.pdf. ¹³ En este documento se esboza un plan de acción para proteger a las tripulaciones pesqueras y mitigar la captura ilegal: <https://www.pewtrusts.org/en/research-and-analysis/fact-sheets/2018/01/casting-a-safety-net-on-the-seafood-industry>.



Medidas de la cadena de suministro

- Participar en organizaciones representativas que incluyan la ratificación y la aplicación del Acuerdo de Ciudad del Cabo como prioridad organizativa.
- Participar en actividades de divulgación y compromiso de colaboración, incluso con los responsables políticos y otras partes interesadas, sobre la forma en que se puede apoyar la ratificación por parte de los Estados de pabellón y elevar las normas de seguridad de los buques pesqueros a escala global.
- Solicitar que las cadenas de suministro apliquen estándares que se ajusten a las normas del Acuerdo, incluida la exigencia de que los buques pesqueros tengan un Certificado Internacional de Seguridad de Buques Pesqueros válido expedido con arreglo a las disposiciones del Acuerdo, así como el equipo de seguridad, navegación y radiocomunicaciones requerido por el Acuerdo.
- Exigir que los países abastecedores consideren la posibilidad de ratificar el Acuerdo de Ciudad del Cabo para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de seguridad de los buques existentes, y que los nuevos buques en construcción cumplan con las normas del Acuerdo como mínimo.

Tal como se indica en la *figura 1*, existen dos métodos principales de compromiso con la legislación internacional. El gráfico a continuación (*figura 7*) explica el encaje que tienen en esta estructura las acciones descritas anteriormente.

Figura 7: Acciones de compromiso con el Acuerdo de Ciudad del Cabo según los métodos principales de compromiso

- Participar en actividades colaborativas de sensibilización y compromiso
- Pedir que los países de aprovisionamiento consideren la ratificación del CTA

Participación directa en el país

Mejoras en la cadena de suministro

- Unirse a organizaciones representativas
- Exigir que las cadenas de suministro apliquen normas que estén alineadas con el CTA
- Pedir que los nuevos buques en construcción cumplan las normas del Acuerdo de Ciudad del Cabo como mínimo

Anexos para recursos

Preguntas clave para los agentes implicados en la cadena de suministro del pescado y marisco¹⁴

1. ¿Forma parte el Estado rector del puerto del acuerdo MERP?
 - a. En caso contrario, ¿qué es lo que impide su adhesión al Acuerdo?
2. ¿Existen puertos designados para que los buques de pabellón extranjero desembarquen o realicen transbordos?
 - a. En caso afirmativo, ¿los puertos indicados son de conocimiento público a través de la aplicación del MERP?
 - b. En caso afirmativo, ¿los puertos utilizados por buques no nacionales de los que usted se abastece aparecen en la lista de puertos designados?
3. ¿Deben los buques obtener un permiso antes de entrar en el puerto para desembarcar o realizar el transbordo de pescado?
 - a. ¿Existe un formulario estándar para esta solicitud?
 - b. ¿Solicitan permiso sus buques proveedores antes de entrar en el puerto (tal y como se exige)?
4. ¿Existe un procedimiento de análisis de riesgos relacionados con la pesca INDNR para controlar los buques que solicitan entrada al puerto para desembarcar o realizar transbordos de pescado?
 - a. ¿Está el procedimiento documentado?
 - b. ¿Pueden los agentes del sector implicados obtener copias del procedimiento?
5. ¿Qué porcentaje de buques que desembarcan o realizan transbordos de pescado está sujeto a verificaciones de documentos o inspecciones físicas?
 - a. ¿Cuáles son los criterios a la hora de decidir qué buques hay que verificar/inspeccionar?
- b. ¿Se han seleccionado sus buques proveedores para una inspección o verificación de la documentación?
6. ¿Existen estándares para la verificación de documentación o para realizar inspecciones físicas en los buques que desembarcan o realizan transbordos de pescado?
 - a. En caso afirmativo, ¿están documentados estos estándares?
 - b. ¿Pueden los agentes del sector implicados obtener copias de esta información?
 - c. ¿Cuáles de los siguientes aspectos están cubiertos por dichas verificaciones o inspecciones?
 - Documentación de registro, construcción e identificación del buque
 - Licencia y autorizaciones de pesca o transbordo
 - Documentación de captura y captura accesoria
 - Informes de procesamiento y transbordo
 - Sistemas de monitorización de los buques y/o sistemas de identificación automática
 - Arte de pesca
 - Especies y cantidades capturadas
 - Certificados de seguridad
 - Documentación de la tripulación
7. ¿Se tiene registro de solicitudes de entrada al puerto, denegaciones, verificaciones de documentos y/o inspecciones?
 - a. En caso afirmativo, ¿son públicos estos registros?
 - b. ¿Existe un protocolo para avisar a las autoridades portuarias extranjeras de dicha información?
 - c. ¿Se utiliza algún sistema electrónico para recopilar, almacenar e intercambiar esta información?
 - d. ¿Pueden los agentes del sector implicados obtener copias de esta información?

¹⁴ From The Pew Charitable Trusts: <https://www.pewtrusts.org/en/research-and-analysis/fact-sheets/2020/02/port-state-measures-agreement-what-questions-should-seafood-buyers-ask-authorities-and-suppliers>

8. ¿Se ha identificado algún caso de soborno o corrupción en la aplicación de los controles portuarios en los últimos cinco años?
 - a. En caso afirmativo, ¿cómo se han gestionado estos casos?
 - b. ¿Se dan a conocer estos casos a la opinión pública?
9. ¿Se implican las autoridades pesqueras en la evaluación de notificaciones/solicitudes de entrada al puerto, en la autorización o denegación de acceso al puerto y en la verificación de documentos e inspecciones físicas de los buques que desembarcan o realizan transbordo?
 - a. Si no es así, ¿qué otras autoridades tienen la responsabilidad de realizar estas tareas? ¿Desempeñan algún papel las autoridades pesqueras?
10. ¿Se comparte la información sobre los controles portuarios entre las administraciones competentes, incluidas las autoridades marítimas, autoridades en materia de pesca, autoridades aduaneras, la marina o la guardia costera y las agencias de seguridad alimentaria?



Plantilla de texto para escribir a los Gobiernos de los países de abastecimiento



Esta carta se presenta en nombre de [insertar el nombre de la empresa], que reconoce que la sostenibilidad de la pesca de captura es una parte esencial de ciertas empresas y un medio de vida, así como de la salud del medioambiente marino.

El Gobierno de [insertar el nombre del país] ejerce una importante influencia en la industria mundial alimentaria de productos pesqueros y de marisco, como un importante centro de comercio y compra de estos alimentos. Escribimos para alentar al Gobierno de [insertar el nombre del país] a que tome medidas directas para cerrar sus puertos al pescado capturado ilegalmente de modo que, al hacerlo, mejore la sostenibilidad de nuestras cadenas de suministro de pescado y marisco. Se estima que las pérdidas económicas anuales en 2012 fueron de 83.000 millones de dólares como resultado de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR).

Creemos que los rigurosos controles que se aplican al comercio mundial de alimentos de origen marino en los puertos, mediante evaluaciones de riesgos y controles que se realizan a los buques cuando descargan o transbordan en el puerto, son fundamentales para que todos podamos garantizar que no estamos contribuyendo involuntariamente a la pesca ilegal. Cualquier deficiencia a este respecto socavaría gravemente nuestros esfuerzos por reducir el mercado de productos capturados ilegalmente.

El instrumento jurídico clave para aplicar controles portuarios adecuados es el Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada de 2009 de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), conocido como Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto o MERP. El MERP exige a las partes que ejerzan controles portuarios más rigurosos sobre los buques de pabellón extranjero y permite a los puertos denegar la entrada al puerto a los buques conocidos por dedicarse a la pesca ilegal, o inspeccionarlos inmediatamente y restringir su acceso a los servicios portuarios, incluidos el desembarque y el transbordo de pescado. Las medidas que tienen el mismo efecto, aplicadas a los buques nacionales, garantizan controles portuarios estrictos y exhaustivos. El resultado es que la captura vinculada a la pesca ilegal se mantiene fuera de los mercados mundiales, y que se reducen los incentivos para que los operadores pesqueros deshonestos continúen sus actividades ilegales.

El número de Estados que aplican medidas del Estado rector del puerto en consonancia con el MERP va en aumento, ya que es una forma rentable de cerrar los puertos a las capturas ilícitas (especialmente en comparación con la aplicación de medidas de represión en el mar), y garantiza a los compradores y consumidores de productos marinos que no están tratando con productos capturados o comercializados ilegalmente. Además, entrar a formar parte del MERP traslada una clara señal a la comunidad internacional de que su Gobierno se dedica a luchar contra la pesca ilegal. Dado que la salud de los océanos y la seguridad alimentaria ocupan un lugar destacado en la agenda global, este año parece un momento oportuno para que [insertar el nombre del país] se una a otras importantes naciones líderes en la pesca y el comercio de marisco y pescado para adherirse al Acuerdo.

Resources

Recursos de la ISSF

[Acerca de las organizaciones regionales de gestión pesquera del atún \(ORPt\)](#)

[Informes de la ISSF: Estado de las poblaciones de atún en todo el mundo](#)

[Informe técnico ISSF 2020-12: Estado de las pesquerías de atún en todo el mundo \(marzo de 2020\)](#)

[Informe técnico ISSF 2020-09: Evaluación de la sostenibilidad de las poblaciones globales de atún en relación con los criterios del Marine Stewardship Council \(Principio 1 y Principio 3\)](#)

[Información general de las buenas prácticas del MERP - ISSF](#)

[Resultados de las buenas prácticas del MERP](#)

[Información general de las buenas prácticas del MERP — 2020: Listas de buques autorizados](#)

[Información general de las buenas prácticas del MERP — 2020: Lista de buques INDNR](#)

[Información general de las buenas prácticas del MERP — 2020: Sistemas de monitorización de buques](#)

[Información general de las buenas prácticas del MERP — 2020: Gestión de los DCP](#)

[Información general de las buenas prácticas del MERP — 2020: Tratamiento del MERP de los buques auxiliares y de abastecimiento](#)

[Información general de las buenas prácticas del MERP — 2020: Requisitos de los observadores](#)

[Información general de las buenas prácticas del MERP — 2020: Reglamentación de transbordo](#)

[Información general de las buenas prácticas del MERP — 2020: Procesos de cumplimiento normativo](#)

[Informes técnicos sobre las buenas prácticas comparativas de las ORP](#)

[ISSF 2020-02: Cómo combatir la pesca INDNR: Mejora continua y buenas prácticas en la aplicación de medidas contra la pesca INDNR por parte de las ORP dedicadas al atún](#)

[ISSF 2020-03: Transbordo: Cómo reforzar las normativas sobre transbordo en las ORP dedicadas al atún](#)

[ISSF 2020-04: Listas de buques autorizados de las ORP dedicadas al atún: Análisis comparativo para identificar buenas prácticas](#)

[ISSF 2020-05: Encuesta de programas de observadores para buques cerqueros y conjunto de buenas prácticas](#)

[ISSF 2020-06: Procesos de evaluación de cumplimiento normativo para las ORP dedicadas al atún: Análisis comparativo para identificar buenas prácticas](#)

[ISSF 2020-07: Encuesta del tratamiento de buques de apoyo/abastecimiento/auxiliares en las ORP dedicadas al atún](#)

[ISSF 2020-08: Sistemas de monitorización de buques para las ORP: Análisis comparativo para identificar buenas prácticas](#)

Recursos de The Pew Charitable Trusts

[Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto: desde el propósito hasta la implementación](#)

[Cómo terminar con la pesca ilegal](#)

[Aplicación del acuerdo sobre medidas del estado rector del puerto](#)

[Seguimiento electrónico: una herramienta clave para las pesquerías a nivel global](#)

[Reforma de transbordos necesaria para garantizar una transferencia de capturas legal y verificable](#)

[Miles de millones en la red: Una valoración global del atún](#)

[Transbordo en el Pacífico central y occidental](#)

[Estudios de caso de estrategias de captura en pesquerías del mundo](#)

[Puntos de referencia de control de capturas](#)

[Objetivos de gestión para las estrategias de captura](#)

[Estrategias de captura: La próxima fase en la gestión de las pesquerías](#)

[Glosario de estrategias de captura](#)

[Evaluación de la estrategia de gestión de las pesquerías: Comunicar la selección de las estrategias de captura](#)

[Normas de control de captura: Cómo estructurar una gestión eficaz de las pesquerías a largo plazo](#)

Reconocimientos



The Global Tuna Alliance desea expresar su agradecimiento a:

Kristine Beran
Dawn Borg Costanzi
Annelise Blair
y Tahiana Fajardo Vargas
de The Pew Charitable Trusts

Shana Miller
del Proyecto de Conservación de las Pesquerías Internacionales de The Ocean Foundation

Huw Thomas
de Offshore Shellfish Ltd

Jen Cole
de FishWise

Bronwen Golder
de The Kermadec Initiative

Holly Koehler
and Michael Cohen
de la ISSF

Por todas sus valoraciones y aportaciones a este manual.



www.globaltunaalliance.com