

# PROGRAMA INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DE LOS DELFINES

## PANEL INTERNACIONAL DE REVISIÓN

### 41ª REUNIÓN

BUSAN (COREA)  
20 DE JUNIO DE 2006

### DOCUMENTO IRP-41-06

## RESOLUCIÓN DE LAS POSIBLES INFRACCIONES ANTES DE UN CAMBIO DE PABELLÓN

Uno de los casos no resueltos que el Panel ha considerado, el Caso 37-03, es especialmente grave, ya que comprende lances sobre delfines realizados después de alcanzar el buque su LMD, agresión física y amenazas contra el observador a bordo del buque, y un intento de soborno del observador por parte del capitán del buque. No obstante, después del viaje en el cual ocurrieron estos sucesos, el buque cambió de pabellón, y la Parte del pabellón original informó a la Secretaría que por lo tanto no podía sancionarlo. La Parte del nuevo pabellón informó a la Secretaría que tampoco podía sancionar al buque, ya que las posibles infracciones no ocurrieron mientras el buque estaba bajo su jurisdicción. Como resultado de estas circunstancias, la 40ª reunión del Panel decidió eliminar el caso de la lista de casos especiales, ya que no se podía hacer nada más al respecto. Sin embargo, pidió a la Secretaría examinar las opciones disponibles para tratar lo que parece ser un vacío en el Acuerdo: que un buque pueda evitar ser sancionado por violaciones del Acuerdo mediante un cambio de pabellón antes de que se inicie o complete la investigación correspondiente. Se decidió que esta cuestión sería considerada en la próxima reunión del Panel.

No hay nada en el APICD que trate este problema. En vista de las cuestiones de jurisdicción legal que implica, pareciera que, una vez que un buque haya cambiado de pabellón, hay poco que se pueda hacer con respecto a una infracción que ocurrió cuando el buque enarbolaba un pabellón anterior. Los gobiernos se pueden comprometer a cooperar, compartir información, etcétera, pero, al fin, resultaría probablemente sumamente difícil tomar acción efectiva contra el buque. Se podrían usar las opciones siguientes para cerrar esta puerta.

Una opción sería no permitir a los buques cambiar de pabellón si tienen una posible infracción o una sanción pendiente; o sea, el gobierno del pabellón interesado ha sido notificado de una posible infracción pero todavía no ha iniciado o concluido su investigación, o ha impuesto una sanción que queda por resolver. Esta opción es la más sencilla y la que probablemente sea más eficaz; los gobiernos tienen claramente el derecho soberano de imponer una condición de este tipo a los cambios de pabellón, y es jurídicamente factible. Para algunas Partes, parece probable que se podría elaborar un procedimiento interno, mediante un reglamento o similar, que requeriría una confirmación de que no hubiese ninguna posible infracción pendiente antes de poder ocurrir un cambio de pabellón, aunque esto podría requerir una estrecha cooperación entre las distintas agencias gubernamentales interesadas. Otras Partes podrían requerir un cambio legislativo para poner este procedimiento en vigor.

La segunda opción sería prohibir asignar un LMD a un buque que haya cambiado de pabellón mientras tenía una violación pendiente del período durante el cual enarbolaba el pabellón anterior. Esto no impediría al buque cambiar de pabellón, pero crearía un fuerte incentivo para que no lo hiciera hasta que hubiera resuelto las violaciones pendientes. Un elemento por considerar con esta opción es que afectaría solamente a los buques que solicitaran LMD.

Una tercera opción implica establecer un vínculo entre las posibles infracciones del APICD y el Registro Regional de Buques de la CIAT. Mientras que las Partes del APICD carecen evidentemente de autoridad para tomar decisiones sobre asuntos de la CIAT, podrían recomendar que la CIAT adoptase una resolución que requiriese la baja de un buque del Registro Regional si cambiara de pabellón mientras

tenía una posible infracción del APICD pendiente. Independientemente de cuál opción se escoja, las Partes podrían recomendar que la CIAT tomase una acción paralela con respecto a su programa, para que los buques no puedan evadir las sanciones por violaciones de las medidas de conservación y ordenación de la CIAT mediante un cambio de pabellón.

Un problema con cualquiera de estas opciones es la demora en la notificación de las posibles infracciones a los gobiernos. Podría pasar casi un año entre la fecha de ocurrir la posible infracción y su notificación al gobierno, que formalmente se desprende de una identificación por el PIR. Durante ese período, el buque podría cambiar de pabellón y evitar las sanciones. Una forma de resolver esta dificultad sería iniciar el período de prohibición de cambio de pabellón en la fecha en que el gobierno recibe el formulario del PIR completado por el observador que indica que ocurrió una posible infracción.

Cualquier acción que las Partes decidan tomar con respecto a este asunto podría ser formulada en una resolución del APICD.