



RELATORÍA

TALLER DE EXPERTOS TÉCNICOS SOBRE LA CAPACIDAD DE LA FLOTA ATUNERA EN EL OCÉANO PACÍFICO ORIENTAL

23-25 DE ABRIL DE 2014
CARTAGENA DE INDIAS, COLOMBIA

Relatores:



Gustavo Lara



Verónica Robledo

Equipo de Trabajo Delegación de Colombia:



Faryde Carlier
María Isabel Castañeda
Indira Mahecha
Carlos Hernández



María Angélica
Martínez



Leonardo Díaz
Vladimir Puentes



Con el apoyo de:





Agradecimientos

Este Taller se realizó gracias a la colaboración de la Comisión Interamericana del Atún Tropical –CIAT–, la Unión Europea, el Fondo Mundial para la Naturaleza – WWF–, International Seafood Sustainability Foundation –ISSF– y Conservación Internacional Colombia. Estas entidades aportaron en la organización del evento, traslado y alojamiento de expertos, así como en el aporte de materiales y suministros, entre otras cosas.

Agradecimientos al Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de Colombia, así como a la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca – AUNAP– por el apoyo y trabajo realizado para que este Taller fuera una realidad.

Igualmente se expresan agradecimientos a Parques Nacionales Naturales de Colombia por su tienda en el primer día, y a Artesanías de Colombia por la muestra comercial durante los días del evento.

Adicionalmente, se agradece al Centro de Convenciones de Cartagena por su hospitalidad y calidad de servicio.

Finalmente, se manifiestan agradecimientos especiales a las traductoras Cynthia Diez y Leticia Saenz, que siempre nos acompañan en los eventos CIAT; por su paciencia y habilidad para hablar y traducir en ese peculiar idioma de “pescao”.



Contenido

1. ASPECTOS GENERALES	7
2. Objetivo.....	8
3. Agenda	8
4. Exposiciones	11
23 ABRIL.....	11
5.1.1. Palabras de apertura	11
5.1.2. Repaso de la capacidad actual de la flota y de la capacidad objetivo Por: Rick Deriso.....	12
5.1.3. Repaso del Plan de 2005 para la ordenación regional de la capacidad de pesca. Por Robin Allen.....	14
5.1.4. Repaso de la resolución C-02-03 de la CIAT sobre la capacidad de la flota atunera operando en el OPO. Por Guillermo Compeán	17
5.1.5. Un enfoque económico a la ordenación de la capacidad. Por Dale Squire.....	20
5.1.6. Aspectos jurídicos relacionados con la ordenación de la capacidad. Por Jean-François Pulvenis.....	23
5.1.7. Capacidad de pesca atunera cerquera global. Distribución regional e implicaciones para la ordenación. Por Víctor Restrepo.....	28
5.1.8. Propuesta de Japón sobre «Programa de ordenación de capacidad para los buques pesqueros de cerco» (Japón). IATTC-85 Prop H-2 JPN. Por Yujiro Akatsuka	30

5.1.9. Hacia un nuevo plan de ordenación de la capacidad en el Pacífico Oriental. Por: Ángela Martini.....	34
5.1.10. Uso complementario de la ordenación basada en derechos. Por: Guillermo Compeán	37
5.1.11. Balances bioeconómicos entre artes y la dinámica de la flota de la pesquería atunera de cerco. Por Jenny Sun	43
5.1.12. Recompras en el OPO. Por: Joshua Graff Zivin	48
5.1.13. Discusión General.....	52
5.1.14. Discusión de la propuesta sobre el “Programa de ordenación de capacidad para los buques pesqueros de cerco”	53
5.1.15. Discusión de la propuesta “Hacia un nuevo plan de ordenación de la capacidad en el Pacífico oriental”	54
5.1.16. Discusión de la propuesta “Uso complementario de la ordenación basada en derechos”	55
5.1.17. Discusión de la propuesta “Balances bioeconómicos entre artes, y la dinámica de la flota de la pesquería atunera de cerco”	56
5.1.18. Discusión de la propuesta “Recompras en el OPO”	56
5.1.19. Otros aspectos.....	57
5.1.20. Recomendaciones Generales.....	57
LISTADO DE ASISTENTES.....	62
ANEXO I: SEGUIMIENTO AL PLAN DE ACCION.....	63



1. ASPECTOS GENERALES

**Fecha**

23 al 25 abril de 2014

Ciudad

Cartagena DT y C– Bolívar - Colombia

Lugar

Centro de Convenciones Cartagena de Indias

Expositores

Rick Deriso, Robin Allen, Guillermo Compeán, Dale Squire, Jean-Francois Pulvenis, Víctor Restrepo, Yujiro Akatsuka, Angela Martini, Jenny Sun, Joshua Graff Zivin.

2. Objetivo

El propósito principal del taller fue definir, de manera consistente con el Plan Regional de 2005; un sistema eficaz, equitativo, y transparente para manejar y reducir, de forma efectiva y a medio plazo, la capacidad de la flota atunera del OPO, incluyendo un calendario para la adopción e implementación del sistema. Los participantes, en su calidad de expertos técnicos, analizaron las formas de reducir la capacidad total de la flota a un nivel compatible con la sustentabilidad del recurso atunero, y propusieron acciones apropiadas que garantizarán que se logre esa reducción y se evite que vuelva a incrementar la capacidad.

3. Agenda

Día 1 – Abril 23 de 2014 Información de antecedentes y propuestas

HORA	ACTIVIDAD	RESPONSABLE
8: 30 – 9:00 a.m.	Registro	
9:00 – 9:15 a.m.	Apertura de la reunión; elección del moderador; adopción de la agenda	Dr. Julián Botero, Director AUNAP; Dr. Alvin Delgado Presidente CIAT; Dr. Guillermo Compeán, Director Ejecutivo de la CIAT.
9:15 – 9:45 a.m.	Repaso de la capacidad actual de la flota y de la capacidad objetivo	Dr. Rick Deriso
9:45 – 10:15 a.m.	Repaso del Plan de 2005 para la ordenación regional de la capacidad de pesca	Dr. Robin Allen
10:15 – 10:30 a.m.	Receso	



HORA	ACTIVIDAD	RESPONSABLE
10:30 – 12:00 P.m.	Repaso de la resolución C-02-03 de la CIAT sobre la capacidad de la flota atunera operando en el OPO	Dr. Guillermo Compeán
12:00 – 1:00 p.m.	Almuerzo	
1:00 – 1:45 p.m.	Un enfoque económico a la ordenación de la capacidad	Dr. Dale Squire
1:45 – 2:15 p.m.	Aspectos jurídicos relacionados con la ordenación de la capacidad	Dr. Jean-François Pulvenis
2:15 – 4:00 p.m.	Capacidad de pesca atunera cerquera global. Distribución regional e implicaciones para la ordenación	Dr. Víctor Restrepo
4:00 – 5:00 p.m.	Discusión General	
5:00 p.m.	Cierre primer día	

Día 2 - Abril 24 de 2014
Información de antecedentes y propuestas

HORA	ACTIVIDAD	RESPONSABLE
8: 30 – 9:00 a.m.	Registro	
9:00 – 9:45 a.m.	Propuesta de Japón sobre "Programa de ordenación de capacidad para los buques pesqueros de cerco" (Japón). IATTC-85 Prop H-2 JPN	Dr. Yujiro Akatsuka
9:45 – 10:15 a.m.	Hacia un nuevo plan de ordenación de la capacidad en el Pacífico oriental	Dra. Ángela Martini
10:15 – 10:30 a.m.	Receso	
10:30 – 12:00 a.m.	Uso complementario de la ordenación basada en derechos	Dr. Guillermo Compeán
12:00 – 1:00 p.m.	Almuerzo	

HORA	ACTIVIDAD	RESPONSABLE
1:00 – 1:45 p.m.	Balances bioeconómicos entre artes y la dinámica de la flota de la pesquería atunera de cerco	Dra. Jenny Sun
1:45 – 2:15 p.m.	Recompras en el OPO.	Dr. Josh Graff Zivin
2:15 – 4:00 p.m.	Capacidad de pesca atunera cerquera global. Distribución regional e implicaciones para la ordenación	Dr. Víctor Restrepo
4:00 – 5:00 p.m.	Discusión General	
5:00	Cierre segundo día	

Día 3 – Abril 25 de 2014

Discusión sobre herramientas para la ordenación de la capacidad de la flota

HORA	ACTIVIDAD	RESPONSABLE
8:30 – 9:00 a.m.	Registro	
9:00 – 10:15 a.m.	Discusión general: <ul style="list-style-type: none"> • Moratorias • Transferencias de capacidad • Programas de recompra 	
10:15 – 10:30 a.m.	Receso	
10:30 – 12:00 p.m.	Escenarios de capacidad Calendario recomendable	
12:00 – 1:00 p.m.	Almuerzo	
1:00 – 2:00 p.m.	Consideraciones adicionales para las definiciones de un Plan de ordenación de capacidad actualizado y su implementación	
2:00 – 2:30 p.m.	Discusión General	
2:30 p.m.	Clausura del evento	



4. Exposiciones

Se realizaron una serie de exposiciones por parte de profesionales expertos en el tema a desarrollar, y se adelantaron discusiones con los participantes sobre la viabilidad de las estrategias planteadas, fortalezas y debilidades. Al finalizar cada tema hubo un espacio para preguntas y comentarios. El día 25 de abril se desarrolló un panel de discusión sobre las propuestas presentadas por los expertos.

23 ABRIL

5.1.1. Palabras de apertura

Bienvenida por parte del Señor Julián Botero, Director de la AUNAP, quien mencionó el compromiso adquirido en Veracruz, México; donde se discutió el tema de acarreo. El Director de AUNAP explicó brevemente antecedentes con relación a la situación de los stocks de pesca y de la participación de talleres anteriores.

En las palabras del Señor Alvin Delgado, Presidente de la Comisión, se mencionó la problemática en torno a diferentes aspectos que se relacionan con las fluctuaciones de capacidad extra en el acarreo general de la flota pesquera en el OPO, y se invitó a visualizar esta problemática desde diferentes perspectivas con una

mente abierta que permitiera la discusión de propuestas para el enriquecimiento del presente espacio.

Las palabras del Señor Guillermo Compeán, Director Ejecutivo de CIAT, se centraron en la aclaración frente a los asistentes, respecto a cuál sería el procedimiento en el desarrollo del taller, partiendo de la presentación de antecedentes generales de contextualización en el primer día, y presentación de propuestas para reducir la capacidad de carga de la flota pesquera en el OPO para el segundo día. Finalmente, para el tercer día, se pretendía obtener ideas que permitieran el planteamiento de conclusiones y recomendaciones para la elaboración de un informe. Lo anterior, orientando a buscar propuestas y posibles soluciones de cara a la problemática de la sobrepesca que actualmente se está evidenciando en el OPO, para de esta manera presentar, conocer y discutir planteamientos orientados en disminuir el exceso de capacidad y la sostenibilidad de las poblaciones de atún presentes en el OPO. Se resaltó la importancia de reconocer compromisos adquiridos en el Plan de Manejo de la Comisión 2005, para lograr un avance en el tema.

Finalmente, se anunció que el moderador para la ocasión sería el Señor Vladimir Puentes, Jefe de la Oficina de la Generación del Conocimiento –OGCI-, de la Autoridad Nacional de la Acuicultura y la Pesca –AUNAP – de Colombia.

Presentaciones:

5.1.2. Repaso de la capacidad actual de la flota y de la capacidad objetivo Por: *Rick Deriso*

El expositor realizó un repaso de las fluctuaciones de capacidad registradas desde el año 1961 hasta el 2013, tanto para barcos que emplean arte de red de cerco, como para barcos con arte de palangre. En dichas fluctuaciones expresadas en volumen (m^3), se evidenciaron valores muy superiores para los buques cerqueros en relación a lo presentado para barcos palangreros. Cabe resaltar, que las fluctuaciones presentaron un comportamiento de picos donde, el tamaño de la flota aumentó de manera acelerada en la década de 1970, alcanzando un volumen estimado en $196.500 m^3$, que posteriormente disminuyó, a $135.000 m^3$ y se mantuvo por un corto periodo, para aumentar de nuevo a mediados de los años 1990. Actualmente, la estimación más reciente para lo que va del 2014, oscila por los $215.300 m^3$ capacidad para la flota de cerco en el OPO.

Asimismo, se presentó una comparación de un promedio ponderado de la tasa de explotación relativa de aleta amarilla (aa) y patudo (pat) de manera combinada, de este ejercicio se desprendieron diferentes análisis. Se aclararon diferentes definiciones respecto al término de capacidad, como es el caso de la "capacidad

efectiva", la cual se entiende como el volumen de capacidad activa por una fracción de tiempo en el año en donde es permitido pescar.

Con base en lo anterior, se evidenció que dicha capacidad está fluctuando en valores casi iguales al Rendimiento Máximo Sostenible (RMS) para los años más recientes. Adicionalmente, se presentaron algunos datos asociados a la capacidad cerquera activa objetivo, y perspectivas de análisis citadas en diferentes documentos, sus incrementos porcentuales con relación al valor establecido de $158.000 m^3$, en donde se evidenció una tendencia de valores superiores, oscilando entre el 5% a casi el 12% respecto al valor inicial.

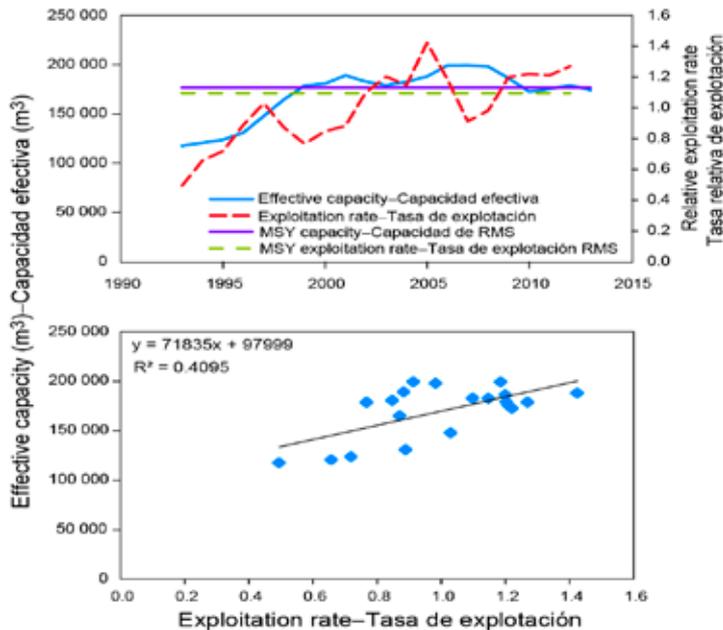
- **Finalmente, se presentan aspectos de la pesca de palangre y se mencionó que los análisis son los mismos presentados en anteriores oportunidades, indicando que el número de anzuelos en general ha mantenido una constancia, con cambios no representativos en términos de esfuerzo. En general, la pesca con este tipo de arte está muy por debajo del límite RMS, y se mencionó que el excedente de la carga se está empleando por los buques cerco. No obstante, se está generando inquietudes y preocupaciones, ya que si por algún motivo la flota palangrera crece, se estará gene-**



rando una sobre explotación, pues se sumaría esta nueva pesca a las cantidades de captura que la flota de cerco ya existentes Preguntas y comentarios. Se preguntó por uno de los gráficos presentados, en donde se señala la capacidad efectiva de la flota. En el gráfico (Figura 1), se mostraron en diferentes colores las fluctuaciones correspondientes a capacidad efectiva y tasa de explotación. La pregunta se orientó en relación a la línea azul y el comportamiento de ésta, respecto a la línea violeta que señala la capacidad de RMS.

El expositor respondió que la capacidad de RMS es el resultado del gráfico inferior, donde por medio de una evaluación de poblaciones, se correlacionan las tasas de explotación de RMS, que equivalen a una tasa relativa de explotación de aproximadamente 1.1, que representa para el otro eje (Capacidad efectiva en m³) con un valor aproximado de 176.000 m³.

Adicionalmente, Rick Deriso explicó que existe todo un soporte estadístico que avala estos valores y los procedimientos de análisis que se utilizaron para obtener estas cifras, los cuales serán presentados al Comité Científico Asesor para que los expertos técnicos lo evalúen. Esta presentación surge de solicitudes donde se quería buscar enfoques no dependientes de las resoluciones de conservación, para de esta forma estimar la capacidad.



Fuente: Tomado de la presentación de Rick Deriso "TARGET CAPACITY FOR THE TUNA FLEET IN THE EASTERN PACIFIC OCEAN"

Figura 1. Comparación de un promedio ponderado de la tasa de explotación relativa de aleta amarilla y patudo y capacidad efectiva, 1993-2012

Acto seguido, se preguntó si el barrilete se está teniendo en cuenta en el presente análisis. A lo que el expositor respondió que sí., Según el trabajo realizado la pesquería está dividida en las capturas que se dan en cardúmenes asociados con delfines y cardúmenes no asociados y esto es asignado principalmente a aleta amarilla, las capturas realizadas en lances sobre objetos flotantes son asignados a patudo y barrilete bajo el supuesto que estas dos especies son explotadas en una proporción similar, para de esta forma obtener una tasa de explotación agrupada. Los análisis individuales por especie aparecen en el trabajo técnico que será presentado en la reunión del Comité Científico Asesor.

Finalmente, se discutió respecto a los barcos palangreros y como éstos se pueden estar viendo afectados en sus tasas de captura por los barcos de cerco, siendo una preocupación para aquellas naciones donde predomina este tipo de arte de pesca y en donde se identificó una disminución evidente de los volúmenes de captura muy por debajo de los límites señalados en las resoluciones de la Comisión.

Existió un interés por saber si hay proyecciones para generar evaluaciones a nivel geográfico y espacio temporal. El expositor respondió que sí existe el interés en realizar este tipo de análisis por medio de la división o separación de la flota, identificando fragmentos de la flota que se centran en determinadas especies, de otras que pesca de una manera menos selectiva. Se mencionó que parte de eso se realizó en el docu-

mento técnico en mención, donde se comparan embarcaciones con un Límite de Mortalidad de Delfines (LMD) vs. aquellas que no trabajan sobre éstos. Desafortunadamente, no se ha hecho una estratificación geográfica, pero se cuestionó que los datos podrían arrojar un análisis de aleta amarilla respecto a sus poblaciones del norte vs. poblaciones del sur, pero esta decisión se tomará en el momento de abordar los análisis al interior de la Comisión.

Finalmente, se comentó que el problema no radica en cómo se va a dividir las poblaciones para su estudio, sino en cómo aplicar las medidas de manejo teniendo en cuenta que la mayor proporción de la flota genera capturas sobre las tres especies.

5.1.3. Repaso del Plan de 2005 para la ordenación regional de la capacidad de pesca. *Por Robin Allen*

Principalmente, la exposición se basó en retomar el documento referente a la adopción del Plan de Manejo de la Comisión de 2005 para la ordenación regional de la capacidad de pesca en el OPO, dividiendo la presentación en tres partes: antecedentes de los hechos que estaban ocurriendo el OPO cuando se ve la necesidad de construir el Plan; las características del instrumento; y una breve evaluación del funcionamiento y desarrollo del mismo.



Se hizo un recuento histórico donde se mencionó que en un determinado periodo de tiempo se dio una crisis debida a sobre capacidad y cómo de manera general la flota fue disminuyendo de tamaño, originando que por un corto periodo de tiempo no se requiriera de controles estrictos, ni vedas para un uso adecuado del recurso. No obstante, este periodo no tuvo una larga duración y de nuevo a finales de la década de los noventa fue evidente que la flota se encontraba en un periodo de crecimiento nuevamente, lo que hizo necesario la implementación de controles.

Esta tendencia se observó en otras flotas y pesquerías a nivel mundial, lo que originó que la FAO centrara su atención a este suceso, y generara un Plan Internacional de Acción para la Ordenación de la Capacidad de Pesca, instrumento utilizado con el objetivo de ser una guía para fomentar la construcción de planes de manejo propio de cada país.

A partir de este instrumento, la CIAT desarrolló la resolución C-00-01, por medio de la cual se plantearon las medidas que buscaban controlar el crecimiento de la capacidad de carga de la flota en el OPO. Como resultado, la Comisión decidió elaborar su propio Plan de Acción para la Ordenación de la Capacidad, el cual fue adoptado en Lanzarote, España en el 2005. La naturaleza de este Plan está enmarcada en las premisas y disposiciones de la FAO, principalmente en el *Código de Conducta Para la Pesca Responsable*, y ofrece un marco general para la

ordenación de la capacidad de la flota. El objetivo del Plan fue lograr la ordenación de la flota en el OPO, planificada para el primero de enero 2006. Lo anterior indicaba hacer una reducción gradual de la flota y de la capacidad de la carga.

Para la implementación del instrumento, se propusieron diferentes etapas conformadas en primera instancia por una evaluación y monitoreo de la capacidad y ajuste de metas; para posteriormente conservar los límites de capacidad y finalizar con una fase para trabajar sobre temas económicos que permitieran identificar y eliminar aspectos en relación al estímulo de la sobre pesca, como los subsidios y ayudas financieras de las flotas. El plan debía entrar en armonía con el enfoque precautorio y una visión ecosistémica para su desarrollo y aplicación.

La parte final de la presentación abordó el desarrolló en la revisión a cuatro años *para la implementación del Plan, contemplando aspectos como transferencias de carga y volúmenes de captura entre otras variables.*

Se explicó que para el funcionamiento de la presente herramienta, se requiere de más trabajo, puesto que en la versión desarrollada no se cuenta con los pasos y estrategias para llegar a una meta establecida. No obstante, sí se contempla la necesidad de generar dichos procedimientos. Sin embargo, cabe resaltar que actualmente se cuenta con algunas resoluciones y registros regionales que están orientados en la observación y seguimiento de la flota, pero se

requiere un mayor avance para cumplir con los objetivos del plan.

- **Preguntas y comentarios**

Con relación a esta presentación, se señaló que en el Programa Nacional de Observadores de México, se han realizado algunos análisis para generar algún tipo de indicador con base en un procedimiento donde dividen la captura anual general de la pesca (sin diferenciar por especie) por los m³ utilizados en el año en cuestión.

En este análisis, obtuvieron un valor de alrededor 2.5 toneladas por m³ de capacidad, que de manera general indicó un riesgo sobre el recurso, pues si la totalidad de la flota llenara sus bodegas al 100%, sólo se requeriría un poco más de dos viajes anuales, para llegar a la captura permisible para el año respectivo.

Uno de los asistentes solicitó generar una mayor claridad respecto al paso de toneladas métricas a m³, pidiendo cuáles son los aciertos y desaciertos de este cambio. Según esta inquietud, el expositor explicó que esto correspondió a la necesidad de obtener información más precisa de las capturas que se almacenaban en los barcos, teniendo en cuenta aspectos de acomodación, espacio disponible y especies capturadas, siendo la medida de volumen un instrumento más adecuado para el manejo y seguimiento de la actividad. El problema que esto significó, se centró en la conversión de toneladas a volumen

que llevó a discusiones de equivalencia, por lo que se hizo una verificación de volúmenes de bodega para resolver esta divergencia.

Posteriormente, se discutió respecto a generar un análisis donde se tuviera en cuenta una estratificación geográfica. Por ejemplo, norte y sur, lo que dividiría la flota en este sentido. Sin embargo, aún no se tiene claro si esto pueda ser realmente beneficioso en términos de esclarecer información.

Igualmente, se resaltó que el problema no radica en que tipo de análisis se realiza o no. El problema se centra en cómo establecer medidas de manejo efectivas, que no estén en contravía de la actividad y mucho menos del sostenimiento del recurso.

Respecto a los análisis de la flota palangrera, se preguntó qué ha pasado con los últimos cuatro años de análisis, debido a que la información presentada en la presentación solo cubre el periodo hasta el 2009. Sobre este particular se respondió que los análisis se siguen haciendo y los límites de captura no han cambiado de forma importante. La pesquería se sigue comportando de la misma manera, solo Japón ha mostrado un cambio, pero éste es reductivo con respecto a años anteriores, por lo que de manera general la flota presenta capturas muy por debajo de sus límites máximos de explotación.



5.1.4. Repaso de la resolución C-02-03 de la CIAT sobre la capacidad de la flota atunera operando en el OPO. Por Guillermo Compeán

La presentación se centró en los barcos cerqueros. Se puntualizó que la capacidad se maneja por un esquema enmarcado en el Registro Regional de Buques, el cual fue acordado como un instrumento para limitar el esfuerzo de pesca. El Registro Regional de Buques se implementó gracias a la resolución C-02-03, y funciona teniendo en cuenta únicamente los buques que aparecen en dicho registro. Sin embargo, se resaltó, que tras once años de aplicación, el Registro requiere ajustes; pero no se profundizó al respecto.

Cuando se inició con el sistema de Registro, se contaba con una capacidad de 193.670 m³. Para el 2012, el valor aumentó a aproximadamente 200.000 m³, evidenciando un aumento en la capacidad operacional de la flota.¹

Adicionalmente, se señaló que los incrementos que se vienen presentando en la capacidad operacional son producto de diferentes razones como: el *añadir buques en el registro y la inclusión de buques hundidos, lo que está generando una capacidad potencial que podría activarse de manera efectiva. Estos buques hundidos también se incluyeron por la posibilidad de ser reemplazados, pero esto también puede*

¹ Capacidad operacional de la flota: Capacidad registrada de acuerdo al número de buques.

traer como consecuencia la aparición de buques con tamaños diferentes a los ya hundidos. Adicionalmente, se agregaron otros buques (7 aprox.) que no se habían tenido en cuenta, por diferentes razones.

Posteriormente se presentó una actualización de la capacidad de los buques a través de un instrumento externo como es el APICD. Se mencionaron problemas respecto a nuevos buques más grandes que pueden entrar en reemplazo de otros que se retiran, aumentado capacidad de los buques ya verificados.

En esta verificación la capacidad del buque se cotejaba con los registros que contaba la comisión. Otro factor de incremento se describió gracias a la resolución C-12-06, la cual autoriza la realización de préstamos y concesiones de capacidad que permiten el ingreso de buques con capacidad prestada o concesionada.

El expositor destacó que desafortunadamente no se previeron límites para no incrementar nuevos volúmenes de capacidad, y esto se ha traducido en un incremento generalizado. Otros factores a tener en cuenta, se dan por la aprobación de miembros que no contaban con capacidad y que se han admitido recientemente. De la misma manera, se señala el párrafo 10, donde se menciona una capacidad especial por parte de países que aún no la han utilizado, pero que se suma a la capacidad disponible. Por el contrario, la capacidad inactiva viene disminuyendo por reactivación de buques que claramente aumentan

la presión sobre el recurso. La capacidad operativa incluía buques fuera del registro, origen de disputas por transferencias, etc.

Acto seguido se mencionó que un gran defecto que presenta el sistema, es producto de la libertad con la que cuenta el Estado miembro de realizar cambios en su flota. Sumado a la falta de establecimiento en las resoluciones del responsable del seguimiento a estos cambios y si éstos se están realizando bajo los parámetros avalados por la resolución (C 02-03). Por lo anterior, la Secretaría ha presentado problemas en la identificación y seguimiento de dichos cambios, los cuales generan un gran esfuerzo invertido por parte del personal.

De manera general se hizo énfasis en que la capacidad viene en un crecimiento evidente y si se toma en cuenta la capacidad potencial, en la que se contempla capacidades aprobadas pero sin utilizar como es el caso de la capacidad hundida; actualmente existe un alto riesgo de seguir incrementando a valores no recomendables para la sostenibilidad del recurso, por lo que se recomendó tener en cuenta este hecho a la hora de trabajar en el análisis de las propuestas que serán presentadas.

- **Preguntas y comentarios**

Por parte los asistentes se preguntó si están incluidos en los análisis presentados en la exposición, la actividad de aproximadamente 30

barcos norteamericanos que pescan principalmente en el oeste, pero que ocasionalmente presentan actividad en el OPO. A lo que el expositor respondió que no se han tenido en cuenta por la razón de que existe un acuerdo para esos barcos, pueden hacer un viaje por temporada, pero en los últimos cinco años no han hecho presencia.

Por otro lado, se aclaró que lo que se ha hecho al momento de atender las solicitudes de capacidad de carga, es tener en cuenta el cálculo del potencial de la captura por parte de estos barcos, lo que se ha venido manejando por medio de la estimación del incremento promedio de captura de un buque de determinado tamaño en el año, lo cual equivale a varios buques que se suman a la capacidad actual, pero se aclaró que no han existido solicitudes recientes de entrar al OPO.

Otra inquietud se generó frente a la inclusión de las reclamaciones y las disputas actualmente en desarrollo al interior de la Comisión en la capacidad potencial presentada. El Director Compeán aclaró que no están incluidas las reclamaciones, pero las disputas ya se estaban teniendo en cuenta a manera de buques.

En otra intervención se señaló que las mayores capturas provienen del Pacífico Oeste, y se preguntó por el Plan de Ordenación de este lado del Pacífico, en relación a la ausencia de un registro de buques. El expositor aclaró que sí existe un registro de buques, pero su funcio-



namiento es diferente al manejo que se da en CIAT, debido a que en esa OROP el enfoque se da por un acceso al recurso a través de un sistema de días de pesca. Por otro lado, la mayor captura en el Pacífico Oeste se da dentro de las ZEE, donde los países tienen autonomía para ejercer sus propios manejos; mientras que esta proporción es muy pareja en el OPO.

Acto seguido, se solicitó aclarar por parte de un participante la diferencia entre límites nacionales y capacidades especiales disponibles. A lo que se respondió que las asignaciones especiales se han realizado según el párrafo 10 de la resolución C 02-03, y éstas se otorgaron debido a que en el momento de la asignación, los países costeros citados en la resolución no contaban con flota, y se generaron entradas de buques nuevos en el registro. Lo anterior, generó un incremento en las capacidades para ese entonces. Igualmente, se señaló que una parte de esas asignaciones aún cuenta con la posibilidad de ser transferible, concesionada o rentada; lo cual es un derecho soberano de cada país. Por otra parte, existe otra capacidad disponible asociada a buques que si han existido en el registro, pasaron a ser inactivos o se han mantenido inactivos a la fecha. Esta capacidad está disponible cuando el país del pabellón decide conservar la capacidad a pesar de la inactividad de buque. En otros casos esto también se puede dar por remanentes, lo que ocurre cuando un buque de un tamaño determinado es hundido o desmantelado, y es reemplazado por un buque de menor tamaño que deja di-

cho excedente como capacidad disponible que conserva la bandera para uso futuro.

Posteriormente, se preguntó por la responsabilidad de los cambios que se dan en relación a las capacidades de carga y quiénes son las entidades encargadas en estos procesos. En este tenor se recomendó a la Comisión hacer énfasis en subsanar la falta de lineamientos específicos sobre quién, quiénes o qué autoridad debería ser la responsable para el reporte de dichos cambios. A este cuestionamiento el Director de CIAT respondió que la solución frente a este aspecto está más asociada a manejos basados en la transparencia y proponiendo la publicación de los cambios de capacidad, para que los interesados tengan una visión real de los hechos y evitar el tema de diálogos prolongados y dificultosos con los involucrados.

Respecto a capacidades operativas, se señaló que existen registros de actividad por parte de barcos de algunas banderas vinculadas a la Comisión que operan fuera del OPO. Los participantes preguntaron si esto se está teniendo en cuenta en los análisis. Con relación a esta inquietud, se indicó que sí existe información sobre este componente. Se mencionó que actualmente los barcos registrados en la Comisión que operan fuera del OPO, no han registrado actividad en los dos últimos años en jurisdicción de la CIAT, identificando sólo dos barcos los que han mantenido su actividad por fuera de la jurisdicción de la Comisión y es por esta razón que no se han tenido en cuenta, pero en

caso de entrar a operar, se incluirán en análisis posteriores.

Por otro lado, se aclaró que la evaluación de las poblaciones y los stocks de las especies trabajadas por las flotas pesqueras, se realiza por medio de la mortalidad por pesca y ésta es obtenida mediante la sumatoria de todas las operaciones de los buques lo que incluye la visita esporádica de cualquier embarcación.

Sumado a lo anterior, se señaló la necesidad de aclarar y fortalecer los procedimientos enmarcados en el Registro Regional de Buques y de la Resolución C-02-03, y se aclaró que se han manejado y solucionado varios problemas referentes; pero hacen falta atender aún varios puntos.

Un aspecto que se mencionó por parte del expositor, es que no se está incluyendo el tema de bodegas selladas, lo cual se debe tener en cuenta a la hora de generar mecanismos que permitan abrir bodegas en buques de la región, incrementando una capacidad potencial. Estos procedimientos en las bodegas son consecuencia de la intención de reemplazar buques que son de tamaños mayores a los que se pretenden reemplazar con la intención de ser legales respecto a la normativa y su capacidad.

Se realizó una pregunta en relación a una preocupación generalizada de no contar con un arqueo de buques completo, al considerarla una puerta para el aumento de la capacidad, que

podría resultar en engaños, incluso se registran valores que fluctúan hasta en un 50% en relación a un valor inicial. Se preguntó cómo se piensa regular esta circunstancia. A lo anterior, el Director aclaró que este tipo de situaciones no representan valores significativos y se han corregidos por medio de llamadas de atención a los países y en otros casos quedan pendientes en informes de cumplimiento. La verificación se hace únicamente, cuando existen discrepancias en la información de los documentos oficiales, en comparación con otras fuentes, en cuyo caso se recurre a la visita del buque para realizar una comprobación. De estos procedimientos se está llevando un continuo que data del 2005, que deben afinarse en el registro.

Dado lo anterior, se propuso por parte de un participante que se genere un solo arqueo para los barcos, y también se enfatizó en la necesidad de verificar que las capacidades se sostengan en el momento de reemplazar los barcos.

5.1.5. Un enfoque económico a la ordenación de la capacidad. Por Dale Squire

La conferencia inició con dos definiciones de capacidad. la primera, proveniente de la FAO, define capacidad como el potencial máximo de captura por buque, mientras que la otra defini-



ción está basada en la aproximación de la CIAT, define capacidad estimada en m^3 . Un aspecto importante que se mencionó para esta presentación se dio con respecto a la exclusión de plantados en el análisis. No obstante, se aclaró que éstos son tenidos en cuenta de forma indirecta por los cambios de eficiencia que se dan por año en la flota.

La pregunta esencial que se busca responder está orientada hacia cuál es el mínimo porcentaje del volumen de capacidad requerido para capturar niveles específicos de barrilete, aleta amarilla y patudo, cuando los barcos maximizan las capturas potenciales mediante un ajuste de sus días de trabajo.

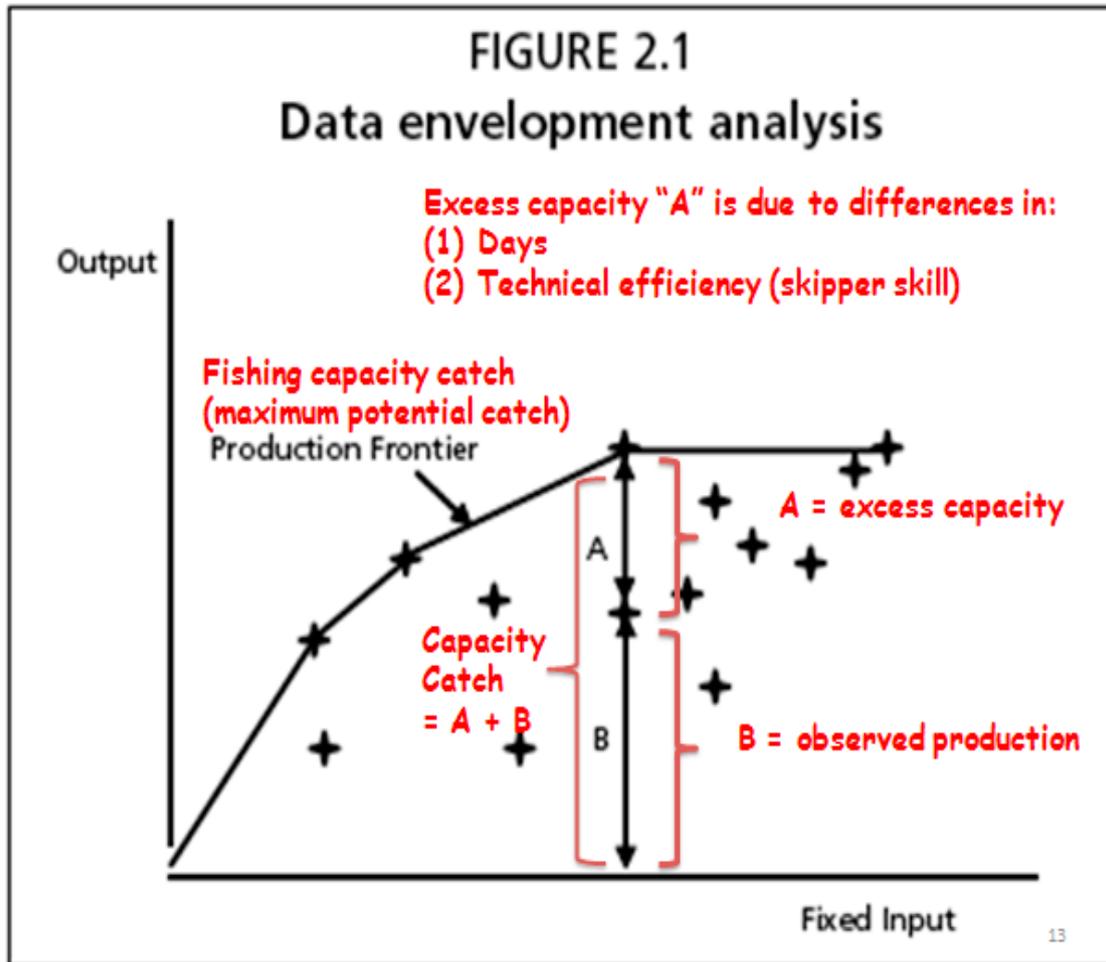
Se analizó de forma separada por año desde 1993 a 2010, y se evidenció una cifra muy similar a los cálculos de CIAT de 158.000 a 167.000 m^3 .

En el modelo se presentaron dos diferentes etapas. En la primera etapa, los buques maximizarán la capacidad ajustando sus días de pesca. En la segunda etapa, se minimiza la capacidad de bodega para capturar los RMS de aleta amarilla y patudo, tomando la captura observada para el caso del barrilete. Lo anterior, estaría sujeto a la capacidad de pesca de cada embarcación, las cuales se suman para cada año y de esta manera se establece que las capturas deberán estar iguales o por debajo a sus respectivos RMS por especie. Por otro lado, para el caso del barrilete

se trabajará con el RMS de las capturas observadas.

Posteriormente, esto deberá diferenciarse por clases de buques, donde también se tenga en cuenta aquellos con LMD y los que no lo tengan, ya que esto permitirá diferenciar un potencial de capturas relacionado a las especies. Por otro lado, esta clasificación por buques también permite de forma implícita generar una estratificación del análisis por área, identificando embarcaciones con mayor trabajo en el sur o en el norte, además de su cercanía a la costa debido a sus tamaños y la especialización de estos a un determinado tipo de lance.

Para el análisis se presentó un programa de agrupación de datos conocido por sus siglas como DEA, y a través del gráfico señalado abajo (Figura 2), se ilustró el análisis relacionado con el programa mencionado, donde se contraponen en el eje vertical las capturas y en el eje horizontal el tamaño de los barcos, indicando por medio de puntos en forma de cruces diferentes tipos de capturas observadas. Se indica cómo se definieron y se manejaron aspectos como producción observada, capacidad en exceso, capacidad de captura y por medio de programaciones lineales se identifican cuáles son los buques más eficientes dentro de los rangos de tamaños trabajados y si cuentan con el LMD o no.



Fuente: Tomado de la presentación de Dale Squires "UN ENFOQUE ECONÓMICO A LA ORDENACIÓN DE LA CAPACIDAD".

Figura 2. Ilustración del análisis de datos por medio del programa DEA.



Se presentaron algunos resultados trabajados con información de CIAT, donde se estimaron porcentajes de restricciones diarias y se presentaron algunos resultados basados en información facilitada. Se mencionó que se ha realizado estimaciones año por año prestando atención los cambios en diferentes variables como: la biomasa, condiciones ambientales, cambios en el mercado, cambios en tecnología, entre otras.

Se presentaron resultados de la primera etapa anteriormente mencionada, donde se generaron valores de acuerdo a la capacidad de utilización, la cual se obtiene dividiendo la captura observada por la capacidad de captura y arrojó un valor de 86% para la totalidad de la flota. Así las cosas, la captura total podría aumentar potencialmente en un 14% si los buques operaran ajustando sus días de pesca.

Finalmente se expusieron algunos desgloses de los análisis con relación a los buques con LMD vs. aquellos que no lo tienen, y la sensibilidad de modelo que toma en cuenta los cambios en el sistema asociado a las vedas. Adicionalmente se presentaron análisis puntuales de primera etapa de capacidad de pesca vs. los RMS de aleta amarilla, patudo y barrilete en el OPO y Pacífico Oeste.

- **Preguntas y comentarios**

Se preguntó por parte de los asistentes sobre la posibilidad de simular una capacidad más alta

y si las vedas no se tuvieran en cuenta, se podría especular respecto a la proporción de capacidad adicional que se incluiría. A lo que el expositor respondió que sí se podría simular, pero respecto a la cantidad no se podría tener mucha claridad.

5.1.6. Aspectos jurídicos relacionados con la ordenación de la capacidad. Por *Jean-François Pulvenis*

La presentación inició aclarando que ésta se centraría principalmente en antecedentes a nivel de legislación, retomando brevemente las charlas de la mañana donde se habló de algunos instrumentos referidos en la presente exposición, como es el caso del Plan de la Comisión para la Capacidad de Carga, el cual se encuentra ya en una fase de implementación.

Se mencionó que con base en los instrumentos, existen unas reglas, obligaciones y compromisos adquiridos, siendo la adecuada implementación el problema principal respecto a éstos. .

El expositor señaló las diferentes resoluciones con base en la Convención Internacional de la ONU sobre el Derecho del Mar (1982); con el objetivo de dictaminar principios que la comunidad mundial pueda seguir. En este sentido, se inició citando la resolución 68/71, que estableció varios dictámenes sobre el uso sostenible de los recursos pesqueros, tratando diferentes aspectos como los relacionados con la capaci-

dad de carga, y cómo la sobre pesca puede ser un resultado asociado al exceso de capacidad de carga, fenómeno generalizado a nivel mundial. Igualmente, se mencionó que existe una preocupación extendida, ya que actualmente son muy pocos los países que de forma individual o colectiva han tomado acciones para atender este problema. Según el expositor, la CIAT se puede tomar como un ente correctivo, que ya viene abordando el tema y ha tomado acciones tanto al interior de la Comisión, así como de sus miembros de manera individual.

Teniendo en cuenta lo anterior, se resaltó de manera especial la necesidad del establecimiento de niveles meta y de procedimientos adecuados para generar las evaluaciones de poblaciones, así como de sus stocks, evitando al mismo tiempo la transferencia de esfuerzo a otras pesquerías que se encuentran en condiciones similares o peores respecto al agotamiento del recurso.

Existen diferentes categorías de instrumentos mencionados por el expositor, el primero de ellos se considera como básico: la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, donde no se esperan regulaciones con relación a este aspecto en particular, la Declaración de Río y la Agenda 21, los cuales incluyen elementos con base en una diferenciación entre Estados, teniendo en cuenta su nivel de desarrollo y sus obligaciones. Otro grupo de instrumentos son aquellos desarrollados en el marco de la FAO, como el Código de Conducta

para la Pesca Responsable y sus instrumentos derivados.

En el marco de los instrumentos referidos por el expositor, se mencionó que los Estados deben comportarse como les indica la Convención del Derecho del Mar, señalando que este instrumento es de naturaleza vinculante en aspectos de utilización y conservación de los recursos marinos vivos, aun si ésta no fue aprobada por un determinado país.

Por otro lado, existe un deber de cooperación internacional que evita el desarrollo de procesos independientes por país en relación a manejos y procesos de conservación de los recursos naturales vivos (señalados en los Artículos 63, 64, 66, 67). El principal canal para el establecimiento de cooperaciones internacionales se da por medio de las diferentes organizaciones regionales y subregionales en el marco del aprovechamiento de las pesquerías, lo que se relaciona directamente con aspectos de especies transfronterizas altamente migratorias que comparten una distribución por dos o varios países incluyendo sus Zonas Económicas Exclusivas (ZEE).

Frente al reconocimiento de los países ribereños y en vía de desarrollo, el expositor señaló que existe una disposición fundamental con respecto a este tema que se ve reflejado en diferentes instrumentos posteriores a la Declaración de Río y la Agenda 21. Al respecto, se señaló el caso puntualizado en el Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO, donde se



expresan dos puntos claves a tener en cuenta. El primero se asocia con el derecho y el acceso a los recursos, y el segundo trata el aspecto de facilitar y recibir asistencia técnica y financiera por parte de entes internacionales que orienten a un uso racional y adecuado de dichos recursos, para que de esta forma se pueda ejercer el primer derecho. Un tema fuertemente enlazado con aspectos que se buscan resolver al interior de la Comisión, en especial en lo que se refiere al pie de página de la resolución C 02-03, en donde se establecen límites y no asignaciones de capacidad a países con estas características.

Posteriormente, en la presentación se abarcan diferentes aproximaciones contempladas en los instrumentos referidos como definiciones de sobre-capitalización de la flota (Agenda 21), definiciones de sobre carga en el *Código de Conducta* para la Pesca Responsable de la FAO (Artículo 7), y continua con el Plan de Acción Internacional para la Ordenación de la Capacidad Pesquera de 1999; presentando algunas acciones importantes contempladas en el Plan, categorizándolas en tres grupos principales y mencionando aspectos particulares para cada una:

- Recabar y procesar la información necesaria
- Adopción de los instrumentos y herramientas necesarias para la gestión de la capacidad pesquera
- Adopción de medidas específicas

Para este último grupo, se destaca la necesidad de generar mecanismos que permitan las reducciones progresivas de factores que incentiven la sobre capacidad, incluyendo los subsidios, así como la reducción sustancial de la capacidad de la flota en las principales pesquerías internacionales donde se requieren medidas urgentes, con la prioridad orientada a atender las poblaciones de peces transfronterizas, altamente migratorias y de alta mar, así como las poblaciones que son objeto de sobrepesca.

• Preguntas y comentarios

Se inició el debate, por parte de un participante retomando una idea que se ha venido manejando en el desarrollo del presente Taller con respecto a que la Comisión ha reconocido unos límites y no derechos a los miembros de la CIAT, de acuerdo a lo establecido en la resolución C-02-03. Por lo anterior, se solicitó tener claridad en este tema ya que por parte del interlocutor, se interpreta que esto no es así, ya que los derechos existen, y por lo tanto se deben asumir como tal.

Adicionalmente, se explicó algunos casos que evidencian lo anteriormente expuesto, en relación a la resolución citada, la cual funciona como un mecanismo donde se establecen los límites de participación para la pesquería de red de cerco. Gracias a esto se fueron manejando unos límites a través del establecimiento confirmaciones por parte de los países miembros, lo

que implícitamente se interpretó como los administradores de dichos límites y que por consecuencia, esto se trataba de un derecho.

No obstante, bajo la Resolución C 12-06, relativa a préstamos y concesiones de capacidad, se mencionó que bajo algunas disposiciones planteadas en esta (numeral 1), no existe la suficiente claridad, ya que se manejan términos como prestador y conceder, y según el participante, estos términos advierten que no se puede prestar lo que no es propio, por lo que se pide claridad respecto a si es un derecho es soberano, de cada país miembro o por el contrario estos están simplemente autorizados a un determinado manejo temporal. El participante también mencionó otro caso con respecto a Colombia, donde se autorizó una capacidad de acarreo a dicho país, como parte de un derecho que se le otorga a un miembro, y que en consecuencia la Comisión deberá manejar de forma similar otros procesos para distintas partes que se encuentran en condiciones similares a las del precitado país.

A lo anterior se respondió que es una postura muy respetable y el expositor, a título personal, mencionó que no puede dar una respuesta concreta y definitiva; puesto que que podrían existir problemas interpretativos a nivel de los manejos que se hacen por préstamos, por lo que instó a reflexionar más sobre este tema.

Respecto a la Resolución C 02-03, se enfatizó que se debe manejar el concepto de límites y

no de cuotas y que en consecuencia, los instrumentos posteriores deberán tener en cuenta esta directriz. Bajo este contexto, es posible a futuro entrar a una negociación colectiva de capacidad, ya que actualmente no se está en una condición a nivel de recurso pesquero que permita generar una negociación satisfactoria para los miembros con aspiraciones de ampliación.

Se complementó la discusión con respecto a lo mencionado en el numeral 5 de la resolución, donde se citó que lo que se usa como mecanismos para establecer los límites, es el Registro Regional de Buques que existía previamente, el cual no se creó bajo la asignación de cuota o algo similar, se hizo con base en los buques existentes.

Por otra parte y con respecto al numeral 10 de la misma resolución, en el cual tampoco se mencionan cuotas, se dice: "*...los siguientes participantes podrán añadir buques cerqueros al registro...*" "*...sujetos a los límites siguientes...*", y se enfatizó que no se manejan conceptos de asignación de cuotas, lo que de todas formas no quiere decir, que algunos participantes en el proceso de negociación de dicho numeral, no recurrieran a cálculos de referencia para identificar cuotas de manejo basadas en la disponibilidad del recurso en su ZEE y por lo tanto se generen problemas interpretativos.

Adicionalmente, se explicó la existencia de participantes que no cuentan con embarcaciones, los cuales podrán asignar a futuro buques según los límites establecidos dentro del registro



ya existente. Se aclaró que esto se viene manejando de esta manera porque existen dificultades técnicas que deben solucionarse en un manejo por cuotas para poder llegar a un equilibrio satisfactorio de las partes, por eso se inicia con base en un registro de buques y de un compromiso de congelación de la flota.

Se cuestionó si CIAT es lo suficientemente cooperante frente a la intención de ingreso de nuevos participantes que deberían buscar transferencias para poder contar con una capacidad que les permita trabajar. Frente a esta inquietud el expositor respondió que cuando se negoció la Convención de Antigua, se generaron disposiciones muy específicas para el ingreso de nuevos participantes, donde es claro que debe existir algún aliciente para que el ingreso sea viable, siempre y cuando esto sea compatible con disposiciones de manejo y conservación del recurso. En contraposición y en relación a la transferencia, esto estaría sujeto a los deseos y necesidades de la Comisión, aclarando que las mismas no son permanentes, por lo que podrían ser soluciones no del todo satisfactorias.

Se señaló por parte de otro asistente que el punto 10 de la Resolución C-02-03, independientemente del concepto de límite o cuota debe abordarse como un derecho sin discusión alguna, y se enfatiza por parte del interlocutor que en su país este se interpreta como un derecho soberano amparado bajo disposiciones de la CIAT en relación a un manejo adecuado y sostenibilidad del recurso.

Teniendo en cuenta la anterior participación, el expositor presentó un ejemplo con base en el LMD, para intentar aclarar conceptos. El término límites se enmarca en una intención de evitar e impedir que se llegue a un punto determinado, por lo que los delfines se manejan bajo este precepto y se procura no capturar de manera incidental ninguno. En otro lugar, la cuota se enmarca en una actividad extractiva que si busca llegar a un determinado punto, así las cosas, el expositor hizo un llamado a diferenciar los conceptos y la interpretación de estos.

Adicionalmente, se reflexionó sobre las diferentes interpretaciones a la Resolución, pero en ninguna de éstas se señaló la posibilidad de un manejo por asignación de cuotas, y en caso que se estuvieran hablando de límites estrictos como derechos inamovibles, esto significaría que ninguna flota hubiera podido crecer por encima de los límites establecidos en un principio y varios estados podrían verse muy comprometidos, lo cual no sería el caso.

Se generó una intervención a manera de comentario, donde a pesar de las diferentes definiciones abordadas para discutir el aspecto de manejo de la capacidad, se cita la Resolución C-11-12, la cual se interpreta como la concesión de un derecho en beneficio del país citado en dicho acto administrativo, el interlocutor aclara que ya se están haciendo ajustes a nivel legislativo interno del país para hacer uso de dicha capacidad.

Se hace notar por parte de un participante, que si bien el aspecto técnico es importante, éste se complementa con la parte jurídica, lo que genera diferentes posturas a la hora de tomar decisiones, señalando la necesidad de tener mayor claridad y dar cara a la realidad respecto los manejos que se han dado hasta el día de hoy en el tema de capacidad, pues no es evidente por qué hacía futuro los procedimientos se tengan que manejar de manera diferente y se citaron dos casos respecto la Resolución C- 11-12 y las aprobaciones que se dieron en la reunión de Veracruz, México.

Se mencionó la importancia de tener en cuenta que los derechos de países en desarrollo deben ser tenidos en cuenta para que se generen avances en las disposiciones y recomendaciones por parte de la Comisión hacia futuro. A lo anterior se recordó que es fundamental que los países en desarrollo acepten y promuevan mecanismos que faciliten las ayudas técnicas y financieras en aras de la mejor aplicación de sus actividades de uso y aprovechamiento procesos para el mejor manejo del recurso.

5.1.7. Capacidad de pesca atunera cerquera global. Distribución regional e implicaciones para la ordenación. Por Víctor Restrepo

La presente exposición, presenta un análisis a nivel global respecto a estimaciones que se tienen en relación al número de barcos y la capacidad asociada a estos en m^3 , para los barcos de

cercos a gran escala, es decir los clasificados en las clases 5 y 6 de CIAT que equivalen a no menos de $335 m^3$ y que se orientan principalmente a especies tropicales de atún.

Para llegar a los números aquí presentados, se señaló que fue importante revisar las listas de todas las OROPs que trabajan en el contexto del presente estudio, y se mencionó que CIAT, al basarse en el registro regional de buques, cuenta con un listado actualizado y confiable para los análisis. No obstante, las otras OROPs son menos confiables y representaron un reto en el trabajo investigativo.

Luego de varios procesos de filtración y limpieza de datos, el expositor señaló que se identificaron 693 buques que cumplieron con los objetivos del análisis. De este valor el 21% están autorizados a pescar en más de una OROP, y se identificó el número de barcos registrados para las diferentes organizaciones de ordenamiento pesquero, como se ilustra en la Figura 3, donde la CIAT cuenta con 191 barcos mientras que la Comisión del Pacífico Occidental cuenta con 416 buques.



Large-scale PS Fleet

693 vessels. 21% are registered in more than one RFMO (a total of 812 authorizations)

There is potential mobility between regions

	CCSBT	IATTC	ICCAT	IOFC	WCPFC
CCSBT	2			1	1
IATTC		191	38	4	23
ICCAT			185	84	34
IOFC				98	95
WCPFC					416



Fuente: Tomado de la presentación de Víctor Restrepo "CAPACIDAD DE PESCA ATUNERA CERQUERA GLOBAL. DISTRIBUCIÓN REGIONAL E IMPLICACIONES PARA LA ORDENACIÓN".

Figura 3. Relación de número de buques por OROPs

Entre la totalidad de los 693 buques analizados, se identificó que existen más de 800 autorizaciones de pesca, lo que indica que no necesariamente este mismo número de barcos se encuentran activos en determinadas OROPs. Se buscó identificar el número de barcos activos para el 2012 y se encontró que existen 295 para la Comisión del Pacífico Occidental, no obstante existen 416 autorizados. Para el caso de CIAT, el valor de 191 no varió mucho, se identificaron 211, pero esto incluía buques de tamaños fuera del rango del estudio.

En general, se identificaron alrededor de 630 buques operando activamente y se conoció de 35 más en construcción, por lo que se recalcula que el número de barcos operando hoy en día debe estar en el orden de los 665 aproximadamente.

Según los datos del estudio se consideró que el 50% de los barcos son de más de 909 tm de acarreo, lo que supone un potencial de captura importante para la totalidad de los barcos. Adicionalmente se presentó una relación del número de buques y su capacidad de acarreo por país como se ilustra en la Figura 4.

Large-scale PS Fleet by Flag

Flag	Vessels	FHW(m3)	Flag	Vessels	FHW(m3)
KOR	57	83186	MHL	10	11608
ECU	83	81002	IRN	8	11193
PHL	90	66021	NIC	7	9966
USA	42	62002	FSM	8	8396
ESP	38	61080	SLV	4	7892
TWN	34	60657	BLZ	6	7450
MEX	42	49525	GTM	3	6179
JPN	33	39779	NZL	5	6129
FRA	23	33225	SLK	8	5686
VUT	15	28417	CUR	3	4904
VEN	22	27170	RUS	5	4400
CHN	20	23335	CPV	2	3502
PAN	15	21310	MAU	2	3260
KIR	13	19424	SLB	5	2199
CHA	17	18731	CIN	3	2025
SYC	9	17576	AUS	4	1986
IDN	26	15958	TUV	1	1937
COL	13	14590	PER	2	1182
PNG	14	14448	CIV	1	800



Fuente: Tomado de la presentación de Víctor Restrepo "CAPACIDAD DE PESCA ATUNERA CERQUERA GLOBAL. DISTRIBUCIÓN REGIONAL E IMPLICACIONES PARA LA ORDENACIÓN".

Figura 4. Relación de número de buques y capacidad de acarreo en m3 por país.

Finalmente se realizó un análisis con respecto a los sitios de operación de diferentes flotas analizadas y aspectos de renovación y construcción de los barcos que están ingresando a las flotas, así como proyectos de construcción a futuro de nuevos barcos.

La presentación finalizó señalando algunas consideraciones, donde se resaltó que el 24% de buques autorizados en CIAT, cuenta con al menos otra autorización de pesca en otra OROP, y dados los registros cerrados que maneja la Comisión, las movilizaciones de barcos en teoría tenderán a migrar fuera de la Comisión y evitar movilizaciones al interior de la misma, impidiendo el ingreso de nuevos barcos. No obstante, pese a lo anterior, el expositor comentó que el número de barcos en la CIAT de igual forma viene creciendo, por lo que no es un sistema perfecto y debe atenderse con especial énfasis, ya que a futuro en otras OROPs menos organizadas, podrá existir un gran interés de ingresar cuando sus pesquerías se encuentren en niveles muy bajos.

- **Preguntas y cometarios**

Se preguntó respecto a los barcos que están en construcción, si se cuenta con un estimativo del porcentaje que estarían destinados para el OPO. A lo cual el expositor respondió que puede estar en el orden de 7 a 10 barcos.

Se preguntó si se evidenció alguna similitud

del presente análisis respecto a otro trabajo de la FAO donde se intenta hacer un seguimiento mundial del número de barcos pero a nivel general, haciendo seguimiento a los dobles registros. Victor Restrepo comentó que el trabajo presenta similitudes con el estudio que adelanta la FAO, y así mismo otros trabajos similares realizados en otro tipo de pesquerías, los cuales serán un insumo para los análisis que esta organización está adelantando.

Finalmente se retomó lo presentado por el expositor con respecto al mecanismo cerrado de CIAT, que se basa en un registro de buques, donde se mencionó que esto termina siendo una potencial fortaleza y se recomendó efectuar el ejercicio pendiente de arqueo, y así obtener datos actualizados y claros, que permitan mejorar el registro como tal.

24 DE ABRIL

5.1.8. Propuesta de Japón sobre «Programa de ordenación de capacidad para los buques pesqueros de cerco» (Japón). IATTC-85 Prop H-2 JPN. Por Yujiro Akatsuka

Se inició mencionando que la propuesta presentada es la misma discutida en la última reunión anual en Veracruz. En ésta, se presentaron por medio de gráficos las capturas históricas de patudo y aleta amarilla, basados en datos del informe número 11, publicado por la Secretaría de CIAT.

En la presentación, se resaltó que la proporción de patudo fue muy baja en un inicio para la



pesca de cerco, pero posteriormente la captura sobre esta especie fue aumentando, presentando valores muy superiores a partir de mediados de los 90's. Posteriormente, se realizó un breve análisis de los estados poblacionales de las mismas dos especies para el OPO, presentando dos gráficas por especie que indican de manera general, valores de captura superiores al RMS para aleta amarilla y valores cercanos de captura al RMS para el patudo, lo que se discutirá a fondo el próximo Comité Científico Asesor.

Se realizó otro análisis exclusivo a los buques de cerco, donde se mostraron cifras de captura totales para el 2013, evidenciando capturas por encima de 158.000 m³, y demostrando el problema que se quiere atender con la presente propuesta.

A partir de esta breve contextualización, se continuó con el esquema de la propuesta, la cual de forma sintetizada, recomendó que se genere una reducción paulatina de la capacidad activa e inactiva.

Para el caso de la capacidad activa se propuso que en el momento que se busque reemplazar un buque activo se tenga en cuenta que:

1. Si este reemplazo se hace por un buque de segunda mano, el buque entrante solo podrá contar con el 90% de la capacidad de buque original.
2. Si por el contrario, el buque entrante es un buque nuevo o recientemente cons-

truido, solo podrá contar con el 80% de la capacidad del buque que se busca reemplazar.

Para el caso de la capacidad disponible o inactiva, el ingreso de un buque que vaya a emplear dicha capacidad podrá emplear el 95% de la misma.

Para el caso de capacidades en disputa, el esquema no pretende entrar a generar dificultades al respecto, por lo que se propuso que el sistema entre a funcionar luego de la resolución de las mismas.

Se mencionó que el esquema también contempla los buques palangreros, donde se mencionó que no se requiere una medida de gestión de capacidad, ya que la capacidad activa ha venido disminuyendo. No obstante, algunas medidas para reducir la capacidad pueden ser necesarias hacia futuro cuando la capacidad activa crezca y supere determinado rango. Por esta razón, se considera de gran importancia para la Comisión que se generen instrumentos de seguimiento y monitoreo de los cambios de capacidad activa para que se puedan adoptar prontamente medidas necesarias en la implementación del sistema.

Para lo anterior, se presentó una propuesta de procedimiento que consiste de manera general en tener claridad del número de buques que operaron en el 2013 por bandera, para informar al Director de la CIAT. Esta información deberá ser pública y circulada para todos los miem-

bros, y se deberá realizar una evaluación sobre el impacto de las poblaciones.

Finalmente, se concluyó que el sistema propuesto no es perfecto, ya que puede tardar mucho tiempo en generar las reducciones necesarias, por estar basado en el reemplazo de buques.

- **Preguntas y comentarios**

Se preguntó por los porcentajes de reducción sugeridos, y si existe algún soporte para establecerlos. El expositor mencionó que son referentes sin soportes científicos ni estadísticos, pero la diferencia entre el 80% y el 90% radica en el supuesto de que los buques nuevos recién construidos son más eficientes que los buques de segunda mano.

Con base en la anterior intervención, se complementó que en relación a la entrada de buques nuevos más eficientes, se deberá negociar que los porcentajes sean más altos, ya que los valores propuestos solo cubrirán el aumento en eficiencia de los buques y probablemente se mantenga la situación igual respecto a una reducción real de la mortalidad por pesca.

Con respecto a los largos periodos de tiempo, que se estaría esperando para obtener los primeros resultados en la implementación de la presente propuesta, se sugirió estudiar el historial de cómo se viene dando el reemplazando los barcos al interior de la Comisión, para, de

esta forma, contar con un pronóstico que mostrara cómo se proyectaría a futuro la reducción de la capacidad teniendo en cuenta los porcentajes propuestos.

Se pidió claridad respecto a lo que tiene que ver con las solicitudes de los países y sus reclamos. Se aclaró que la propuesta es por el momento un esquema simple y esto está abierto a discusión, ya que no contienen nada específico al respecto.

De la misma manera, se señaló que existen buques en disputas que pueden estar duplicados (por ejemplo el caso de una reclamación); y la propuesta debe abordar estas situaciones. Según el expositor, la propuesta no consideró esto por ahora, pues el tema de la resolución de disputas deberá abordarse como un problema separado. De esta forma, una vez se logren resolver las disputas, los buques entrarían a funcionar bajo el sistema propuesto. El director mencionó, con base en esta pregunta, que prácticamente no existe duplicación de buques, sólo existen dos casos y uno de estos no se encuentra en operación. Adicionalmente, mencionó que se reportaron tres buques pequeños, los cuales se tiene conocimiento de tiempo atrás y que sólo representan un pequeño porcentaje de la disputa. No obstante, estos están reportados en la lista de incumplimiento, por lo que no existe representatividad de duplicidad al respecto.

En relación a las diferencias de tamaño que se presentarían con el cambio de buques cada vez



más pequeños, se preguntó si la propuesta está considerando el sellamiento de bodegas para generar las disminuciones buscadas en caso que los buques sean reemplazados por buques de mayor tamaño de lo que se busca reducir. Se aclaró que eso es algo que, como mencionó en repetidas ocasiones durante el Taller, está abierto a debate y se deberá discutir con el personal de CIAT para llegar a la mejor solución.

Se realizó una pregunta a manera de observación con relación a dos aspectos: el primero, pidiendo una aclaración a si la propuesta podría hacer distinción entre buques grandes y pequeños. Para el segundo aspecto, se explicó que la propuesta busca sistemáticamente la disminución en los tamaños de barcos, y esto estaría entrando en contravía de la tendencia de generar buques cada vez más grandes por parte de los astilleros, por lo que una posible solución podría estar enfocada a manejos con barcos grades pero en un menor número.

Se mencionó que los reemplazos de buques viejos por nuevos más eficientes podría ser un incentivo de esta propuesta, ya que son también más limpios en términos de emisión de gases, lo que podría ser un resultado secundario importante.

Se propuso que podría ser de utilidad no tomar la propuesta buque por buque, sino por la totalidad de la capacidad de determinada flota y adaptar las capacidades a los buques presentes, independientemente del tamaño de éstos. Por

otro lado, se señaló que es importante considerar las diferencias de eficiencia de los buques nuevos vs. los más antiguos en el momento de hacer ajustes que estén orientados a las reducciones de capacidad que se están buscando y que contemplen diferentes aspectos en los procesos de transferencias de capacidad.

Adicionalmente, como complemento a la anterior intervención, se señaló que las unidades de eficiencia son cambiantes, identificándose que existe un incremento en la eficiencia que se estima entre el 2 y 3 % de incremento por año.

Finalmente se cuestionó con respecto a la parte final de la presentación, en lo que respecta a un déficit de información y de conocimiento de la flota palangrera de la región, la cual genera un vacío que deberá tener en cuenta el modelo. A lo anterior se señaló que no se cuenta con un listado real de buques activos, lo que es importante desde el punto de vista de manejo, no tanto en el tema de mortalidad por pesca. Con base en esto, se sugirió que el monitoreo de los buques palangreros debería estar orientado no sólo por el tamaño de los buques, sino por los volúmenes de bodega. Por lo que se sugirió que sería importante realizar verificaciones de arqueo y establecer un plazo para conocer realmente este dato en m^3 .

La discusión finalizó aclarando que para el caso de palangreros aún más importante que la capacidad en m^3 , se deberá conocer el número de anzuelos y el objetivo de captura, ya que en

esta arte de pesca, dichos anzuelos se modifican dependiendo de la(s) especie(s) objetivo.

5.1.9. Hacia un nuevo plan de ordenación de la capacidad en el Pacífico Oriental. Por: *Ángela Martini*

La exposición inició enfatizando el papel de la Unión Europea en la solicitud de organizar un diálogo sobre este tema, frente a la necesidad de realizar una mejor gestión bajo un ordenamiento para el área de la CIAT, por lo que la expositora comentó sentirse muy complacida con Colombia y con la organización del presente espacio.

Se mencionó que el punto de partida de la presente propuesta está basado en una serie de elementos enmarcados en el Plan de Acción sobre capacidad de carga de la FAO, el Plan Regional de la Comisión del 2005 y el reconocimiento de los derechos legítimos de los países ribereños en desarrollo. Asimismo, se aclaró que la propuesta fue presentada inicialmente el año pasado.

La propuesta se presentó por medio de una hoja crítica que consistía en una serie de acciones simples que deberán ser tratadas y se enumeran a continuación:

- Acción 1: Congelamiento de la capacidad a los niveles actualmente usados por buques activos de cerco en el OPO, de manera que se busque permanecer lo

más cerca posible a la capacidad objetivo actual.

- Acción 2: Con el fin de contar con una mayor claridad respecto a la definición de capacidad "activa" o "inactiva", se considera que debe establecerse un marco de tiempo, por ejemplo, los últimos 3 años, con el fin de congelar la capacidad que actualmente está en uso. La capacidad real usada, no podrá ser mayor que la capacidad "activa".
- Acción 3: La CIAT debería promover que su personal científico y el Comité Científico Asesor disponga de actualizaciones permanentes y periódicas de la capacidad objetivo (tanto para palangreros como cerqueros), en función al estado de los stocks.
- Acción 4: La CIAT debe asumir las reclamaciones frente a la capacidad en relación con una discusión general de la reducción del exceso de capacidad, y solo como una parte del paquete global de las situaciones en referencia con capacidad.
- Acción 5: La capacidad de los palangreros se deberá congelar de forma coherente con la congelación de la capacidad de los buques cerqueros. Se deberá reportar valores más claros sobre mortalidad por pesca y volúmenes de captura de las embarcaciones palangreras (incluyendo embarcaciones de menos de 24m). Adi-



cionalmente, la capacidad activa de las embarcaciones palangreras deberá ser manejada de una manera similar a lo señalado para los buques cerqueros.

Para la aplicación de las anteriores acciones, se aclaró que no es una reducción inmediata y se deberá generar una reducción proporcional y gradual para su implementación, que no sea muy drástica, no se cuenta con la forma clara de realizar este proceso, pero esto estaría sujeto a discusión al interior de la Comisión. Se deben establecer objetivos con fechas límites que permitan avanzar de forma tangible.

Para el caso concreto de los países con reclamos de capacidad (países bajo el pie de página de la resolución C-02-03), se propuso que se elabore un Plan de Desarrollo de la Flota, el cual sería discutido al interior de la Comisión, y serviría como conexión de estos reclamos frente a los manejos de capacidad, permitiendo identificar una gestión adecuada para la posible viabilidad de los mismos.

Se deberá notificar a la Secretaría por parte de todos los países miembros, los buques activos bajo su bandera, teniendo en cuenta los últimos tres años; para posteriormente establecer un límite en el número de barcos y capacidad de bodega teniendo en cuenta solo los barcos reportados. Para el caso de los palangreros además, se deberá suministrar información de las embarcaciones de menos de 24 metros y se deberá actualizar los datos de capacidad objeti-

vo presentados al Comité Científico Asesor antes de cada reunión anual, basados en el estado de los stocks.

Finalmente, se aclaró que este año la Unión Europea no presentará ninguna propuesta de reducción de capacidad, pues reconocen que deben darse varios debates conceptuales, teóricos y científicos, antes de volver a proponer un esquema.

- **Preguntas y comentarios**

Se inició el debate mencionando el tema referente a los derechos de los Estados ribereños y en vía de desarrollo, y cómo los países que no aparecen en el pie de página de la resolución C-02-03 entrarían a tenerse en cuenta en el marco de los derechos mencionados. A lo anterior, se aclara que el esquema presentado se centra en identificar un punto de partida para el congelamiento y no contempla este tipo de asuntos, ya que entraría en contravía frente al objetivo de reducir a largo plazo la capacidad de carga.

No obstante, esto merece mayor discusión para conocer cómo estas preocupaciones pueden integrarse teniendo en cuenta la necesidad de desarrollar un plan a futuro. Así, se identificaría cómo y en qué plazo los países ribereños piensan desarrollar su actividad teniendo en cuenta de forma clara, las cifras que permitan realizar una proyección y evaluación de los impactos que se generarían sobre los stocks.

Otro de los participantes insistió en cómo definir el punto de partida mencionado, ya que es importante considerar las realidades de los países y en muchos casos la pesca es fundamental para el desarrollo de éstos, por lo que el congelamiento inmediato propuesto puede ser muy difícil de aplicar. Teniendo en cuenta lo anterior, se consideró que sería de gran importancia que el punto de partida vaya de la mano de un plan que permita contar con las necesidades económicas y no entre en detrimento de este aspecto, permitiendo generar un equilibrio de los intereses de todos.

No se puede pretender avanzar en este ejercicio, si no se cuenta con la resolución de disputas y reclamos previos, por lo que sería importante establecer reglas que permitan solucionar estas disputas. Para su efectivo cumplimiento, se sugirió llegar a un consenso para la fabricación de dichas reglas.

Otro participante intervino con relación al papel que entran a jugar los incentivos económicos, los cuales van de la mano con las alternativas de manejo que se piensan adoptar, y los objetivos que se piensan alcanzar. En ese sentido, dicho participante señaló la importancia de los tipos de incentivos que se deberán crear con la aplicación de un determinado planteamiento.

El acceso abierto o limitado al recurso ya crea una serie de incentivos frente a la carrera de la pesca que deben ser estudiados. Otro aspecto que se mencionó hizo referencia a la dificultad

de mantener un conceso, más aún si una determinada parte pierde. Por lo que será fundamental balancear las pérdidas o las ganancias de manera general para todas las partes, no sin olvidar que toda acción tiene su costo ya sea directo o implícito.

La expositora intervino mencionando que es importante reconocer que no deben existir ganadores o perdedores en la búsqueda de alcanzar el presente objetivo. Lo que sí es evidente, es que este proceso de reducción significará que todas las partes deberán sacrificar algo a un corto plazo, si se quiere llegar a un avance significativo, que represente ganancias en el mediano y largo plazo para todos los actores involucrados.

Respecto a una parte de la presentación donde se mencionó que "*...la Comisión deberá considerar algunas de las reclamaciones...*", se preguntó por qué "*algunas*" y no todas. A lo anterior se respondió que no necesariamente todos los reclamos o disputas se deberán aceptar. Todas se deben considerar, pero no todos se deben resolver en aceptarlas. A eso se referiría el término "*algunos*".

Otro participante mencionó que se debe pensar en un rango de opciones para la reducción, ya que se habla de un proceso de recompra de barcos en donde se pueden brindar incentivos para la disminución de la capacidad sin afectar la industria y en especial a los armadores que pretendan obtener ganancias de sus activos al



retirarlos de la pesquería. A nivel internacional, ya existen algunos ejemplos de cómo podría funcionar este esquema, y al aplicar las reglas y los recursos necesarios para ello; se podría ver una disminución permanente en la capacidad activa. No obstante, esto no garantiza que se alcancen los objetivos buscados si los actores no deciden participar de manera generalizada.

Respecto a la flota palangrera se solicitó mayor claridad en la propuesta frente a qué tipo de datos se requieren en barcos de menos 24m. Se insiste que hace falta datos, pero es importante tener la claridad con la Secretaría sobre cuáles son los datos que hacen falta.

Respecto a las propuestas presentadas se indicó que básicamente, la confiscación es el mecanismo principal por el cual se vendrían dando las reducciones, lo cual es un tema importante de señalar, ya que afectaría más a un determinado grupo de actores con relación a otros. En este sentido, se propuso que existiera la posibilidad de la presentación de esquemas por parte de los mismos miembros, donde se propongan estrategias propias para lograr los objetivos, evitando de esta forma las imposiciones normativas.

Se invitó a una reflexión general ya que la Resolución C-02-03, se orienta en la congelación y existen reglas que por motivos de interpretación y falta de voluntad no se toman en cuenta. Si realmente existe una voluntad se deberían resolver las disputas sin incrementar la capacidad, ya que de aprobarse ésta, se dispararían los va-

lores de captura y esto implicaría por ejemplo bajo el esquema presentado por Japón, un proceso de más de 15 años para regular la flota a un nivel parecido al actual, asumiendo que la flota se renueve.

5.1.10. Uso complementario de la ordenación basada en derechos. Por: *Guillermo Compeán*

La presentación inició tomando en cuenta un documento técnico ya existente reconocido con el código SAC-04-INF D, donde se explica un modelo para la asignación de cuotas, que a su vez permite congelar y ayudar a la reducción de la capacidad, teniendo en cuenta la situación actual del OPO y teniendo en cuenta sus problemáticas y soluciones a mediano y largo plazo.

El expositor explicó que para la aplicación del modelo, primero se debe generar una cuota general basada en las evaluaciones de los stocks del 2011, siendo este un buen año para trabajar; pues se considera que en los años más recientes se puede contar con imprecisiones que requieren de tiempo para corregirse.

El establecimiento de esta cuota considera la manera en que actualmente se está manejando la pesquería al interior de la Comisión, por lo que se estima la captura correspondiente al RMS, transformando este valor a mortalidad por pesca, lo que a su vez funciona como un

enfoque precautorio de gran utilidad, pues permite tener como referente un valor inferior a lo que se obtendría de un cálculo directo del RMS.

Un aspecto importante de este modelo, es que se maneja de forma conjunta el aleta amarilla y el patudo en una misma cuota, dados varios aspectos técnicos complejos (difícil identificación y separación en los procedimientos de pesca y captura). Por otro lado, esto evitaría establecer manejos sobre capturas incidentales por otros buques que complejizarían el modelo. Para el caso de la pesca de palangre, se separó automáticamente la porción que corresponde a la captura estimada para la pesca de superficie.

Otro importante concepto que maneja la propuesta, se da en relación a la separación de áreas de pesca teniendo en cuenta las ZEE de los estados costeros, y lo que se realiza fuera de éstas, tratando de evitar el tema de los derechos de los países, generando un aprovechamiento del recurso no sólo planteado a través de la presencia de flotas propias para determinado país, sino que dicho país, también tenga la posibilidad de generar mecanismos de licencias, como las utilizadas para pesca deportiva o generación de mecanismos de aprovechamiento autónomos.

De igual manera, la regulación al acceso se seguiría haciendo por medio de Registro Regional de Buques, de tal forma que no existe nada nuevo que se tenga que implementar en este sentido. Las cuotas individuales de los buques

se manejarían de forma similar a la asignación de los LMD el cual es un sistema sencillo y familiar para todos.

Se incluirían tres subcomponentes en el modelo, donde se tendría en cuenta lo siguiente:

1. Asignación de un Cuota Total Asignada (TAC por sus siglas en inglés) para la ZEE de los Estados costeros.
2. Asignación de un TAC de alta mar o de actividad fuera de las ZEE.
3. Posibilidad de transferencias individuales de cuotas de buques.

Teniendo en cuenta estos tres subcomponentes, se señalaron algunos aspectos relacionados:

Para el TAC de la ZEE, se realizó un ejercicio donde se analizaron las capturas promedio de varios años teniendo en cuenta la diferenciación espacial propuesta. El ejercicio permitió identificar, por valores porcentuales que el 40% de las capturas se realizan al interior de las ZEE, por lo que se propuso asignar un TAC a cada uno de los países costeros, para que lo manejen a su conveniencia, aplicando por ejemplo sistemas basados en una pesca abierta, cuotas individuales por buques, licencias para diferentes banderas, etc.

Dicho TAC estaría basado en la proporción de captura que corresponde a la zona, teniendo en cuenta la captura de mortalidad por pesca correspondiente al RMS. Cuando se alcance el



límite del TAC, la actividad de pesca deberá cesar en la ZEE correspondiente.

Para los barcos de clase 5 y 6 se deberá contar con observador abordo quien indicará cuando determinado TAC ha llegado a su límite. En estos casos el buque no podrá seguir pescando ni realizando ninguna actividad asociada a la pesca como siembra de FADs, pero podrá salir a continuar su viaje fuera de la ZEE, siempre que cuente con un TAC de alta mar.

Para los barcos que no cuenten con observador a bordo al momento de regresar a puerto ya no podrán salir a seguir pescando, hasta que se renueve el TAC y aquellos barcos que tienen como objetivo otras especies diferentes al aleta amarilla y al patudo, podrán seguir pescando siempre que no rebasen un 15% de captura incidental sobre estas especies. Cualquier captura que exceda lo establecido por el TAC en un determinado año, se descontará del TAC que se asignaría para el próximo.

Para el TAC de alta mar, de igual manera a lo explicado en el TAC anterior, el porcentaje que corresponde a las capturas en estas zonas es equivalente al 60%, pero las cuotas se asignarían de manera individual a los buques, estas podrán ser transferibles y otorgadas para alta mar, siempre que se trate de buques de clase 5 y 6, identificados en el Registro Regional de Buques.

Adicionalmente a los requisitos anteriormente mencionados, el buque tendría que haber pescado el año anterior en la zona en mención, de

lo contrario, y si existe un interés en obtener el TAC de alta mar; el procedimiento sugerido en la propuesta señala que dicho buque tendrá que realizar un año de pesca o al menos un viaje dentro de una ZEE para poder reclamar a futuro su TAC de alta mar, siendo esto el costo de un nuevo entrante. Las cuotas de este TAC, solo podrán ser transferibles para la pesca en alta mar y no podrán ser usados en las ZEE.

Para el caso de las transferencias, éstas solo se podrían realizar entre los buques que cumplan con los requisitos anteriormente mencionados o podrían darse de un barco activo a otro inactivo, no obstante solo se podrá transferir la totalidad de la cuota individual por año o una fracción de la misma, en ningún caso se podrá transferir más de una cuota por año. Es importante tener en cuenta que si al momento de transferir se cede todo su cupo, el barco que cedió su cuota ya no podrá pescar más, y si dicho buque no ha pescado, automáticamente el buque pierde la posibilidad de solicitar su cuota de altamar para el próximo año, teniendo que recurrir a la actividad en la ZEE en caso de querer recuperar dicha cuota. En caso que un buque que de acuerdo a la normativa de la comisión acumule infracciones, no podrá contar con las asignaciones de las cuotas por un periodo de al menos dos años.

A parte de las reglas mencionadas algunos aspectos importantes que requiere el modelo se dan en torno a la creación de un sistema de seguimiento obligatorio de las descargas en las

diferentes empresas, para asegurar el cumplimiento de las reglas establecidas. También, existe la necesidad de contar con observadores en todos los buques sin acepción a si sea de clase 5, ya que el sistema entra en un manejo similar al asignado por el APICD y sus LMD. Finalmente sería necesario contar con los reportes de los seguimientos por satélite, no es necesario que esta información se dé en tiempo real, evitando problemas de confidencialidad.

- **Preguntas y Comentarios**

Se pidió claridad respecto a los instructivos mencionados, con relación a que si en altamar se cumple con la cuota, existiría la posibilidad de seguir pescando si se pesca sobre corrientes. En relación a lo anterior el expositor aclara que con la presente propuesta en el momento que un buque ya ha utilizado su cuota de alta mar, solo podrá pescar en las ZEE siempre y cuando quede cupo disponible en la ZEE que pretenda entrar y cuente con los permisos requeridos. De no darse esta situación, ya no podrá pescar más, lo que se traduciría en un mecanismo para que el aleta amarilla no rebase la cantidad calculada por mortalidad por pesca.

Se habló del 15% del límite por viaje de captura incidental, en relación a buques que trabajan con FADs y capturan en gran volumen aleta amarilla y patudo de tallas pequeñas. Estos barcos están contemplados en el modelo, y frente a esto, se preguntó cómo se trataría este tema.

Se aclara por parte del expositor, que este límite es sólo para la ZEE, la zona de alta mar no está sujeta a esto. Por otro lado, la medida es para barcos dentro del registro y no contempla otros barcos, no obstante las sumas de especies entre aleta amarilla y patudo no deben superar el 15% para embarcaciones que tienen como objetivo otras especies de atún diferentes a las referidas, adicionalmente se pide que retengan la captura para la medición del desembarco.

Se generó una inquietud por parte de un asistente, el cual mencionó que le sorprende el requisito de que se requiera pescar para poder mantener una cuota anual de pesca o la posibilidad de perderla. Ya que si se piensa en los mercados, existen posibilidades de comercialización para maximizar la eficiencia cuando se maximiza la flexibilidad y por esta razón, no entiende por qué este concepto no puede ser aplicado, por lo que se pide más claridad de justificación de este requerimiento para mantener el derecho a la pesca.

Frente a esta inquietud se dio un ejemplo donde se menciona que sí existen 100 buques para pescar en el OPO, y de estos, 50 no lo usan porque se van a pescar en otras OROPs. Existiría más posibilidad de pesca para cada barco en el siguiente año, en teoría existiría un potencial del doble, y ésta sería la forma en que se repartiría el recurso de forma equitativa. Respecto a los mercados bajo este concepto se menciona otro ejemplo, explicado que si un determinado buque hace un viaje en el OPO y decide traba-



jar en otra OROP, o por algún motivo decide parar, buscará transferir su cuota individual a algún otro buque, generando una ganancia bajo el supuesto de que venda su cuota, pero claramente de acuerdo a las reglas explicadas, sólo lo podrá hacer esto en un año. La teoría de este modelo explica que con el tiempo se quedarían operando los barcos más eficientes.

Se preguntó respecto a un área en particular de alta mar sobrepuesta a doble presión por flotas de otra OROP, como se va a manejar esta área teniendo en cuenta que estamos buscando medidas de protección del recurso. El expositor menciona que esto ya está resuelto de dos formas. En primer lugar, existe un acuerdo bilateral para que se reporte qué medidas se van a aplicar para las flotas fuera de la Comisión y éstas ha reportado que se acogen a las normas de CIAT en estas zonas en particular, por lo que si éstas no están en el Registro Regional de Buques, no pueden operar. Otra característica es que esta zona se encuentra enmarcada en la ZEE de dos países isleños y sólo una pequeña parte no significativa, no está cubierta.

Otra inquietud señaló cómo se fijaría los TAC a flotas distantes o que no cuentan con ZEE en el OPO. A lo que se respondió que las flotas distantes pueden venir a pedir su cuota siempre que hayan pescado en el año previo, de lo contrario deberán pedir licencias a un estado para cumplir con el requisito de trabajo en la ZEE. Cada país podrá manejar libremente sus TACs.

Se preguntó cuál es el criterio de repartir el 40% del TAC de la ZEE, a lo que se respondió que de acuerdo al tamaño de las capturas históricas por zona y el promedio de estas en las ZEE, aclarando que se pueden usar el periodo de tiempo que se desee ya que no existen cambios importantes de captura de aleta amarilla y patudo en el historial.

La propuesta se basa en otros instrumentos ya aplicados por la Comisión, lo cual evidencia su importancia para este debate, pero se pregunta si los TACs podrían tener un periodo de validez mayor al año, que otorgue cierta garantía a los armadores que protejan su inversión. A lo anterior, se respondió que el sistema no tiene problema de extender la vigencia de las cuotas por buques, pero se insiste con la condición de pescar el año previo para poder contar con la nueva asignación de alta mar.

Se preguntó si el 40% es general para los miembros, o se obtiene de forma individual para las particularidades de cada ZEE. Se aclaró que este valor se da en proporción de las capturas presentes individualmente por ZEE. Adicionalmente, se pidió una aclaración complementaria por parte de otro participante respecto a promedios de captura del pabellón o de la captura general por ZEE. De nuevo se insistió que se maneja promedio de captura por ZEE y no por banderas.

Existe una inquietud respecto al caso de Centro América, donde no existen datos de capturas de palangre para estas zonas y además no se

cuenta con flotas desarrolladas, pero sí existe un gran potencial. Se preguntó entonces cómo se manejaría esto en términos de la asignación del TAC, y si existe alguna consideración al respecto. Se aclaró que sí hay datos y dado que se conoce lo que se exporta, se conocen la ZEE, la cual es muy pequeña así como la cantidad disponible de aleta amarilla.

Así mismo, se manifestó que la propuesta presenta aspectos complicados respecto a tamaños de la flota vs. tamaño de la ZEE. Adicionalmente, el hecho de integrar procesos que vienen del APICD para la asignación de las cuotas. Se cuestionó que el mecanismo no estaría premiando a los buques más eficientes sino tal vez a los buques más constantes y dadas las particularidades de algunas flotas con gran movilidad se podrían generar cambios importantes, por lo que modelar las asignaciones en relación a los procesos de otros podrían generar resultados que no contribuyan en premiar la eficiencia y se sugirió revisar este punto. A lo anterior, se propuso considerar que se haga un manejo con base en un TAC global en vez de una asignación buque por buque.

Por otro lado, existen retos legales y administrativos asociados al planteamiento. Se respondió, que ya se cuenta con un TAC global, no manejado en términos de capturas sino en términos de mortalidad por pesca, que se traducen a días y esos días son abiertos en el sentido del primero que llega es el primero que lo utiliza, lo cual viene siendo el manejo aplicado. Adicionalmente,

se menciona que se podría convertir en capturas, pero traería consigo un problema, y es en relación a la separación de las especies, lo que conlleva a una serie de dificultades técnicas; por ejemplo, tener que cerrar la pesquería de patudo cuando la de aleta amarilla continúa abierta, lo cual es muy difícil de manejar y controlar.

Se explicó que la propuesta tiene en cuenta toda una serie de aspectos que se incorporan evitando entrar en conflicto con los diferentes temas como una renegociación en el Registro Nacional de Buques, evita conflictos asociados a los manejos de los LMD, impide conflictos respecto a los derechos de los países ribereños a desarrollarse al igual que conflictos respecto a las solicitudes de otros países, entre otros varios temas.

En relación al barrilete y al patudo como especies altamente migratorias, se consideró que separar los TAC de ZEE y altamar no tiene mucha consistencia. Se aclaró que la Comisión es la única que maneja en conjunto altamar y las ZEE, pero al establecer los TACs de las ZEE, éstas siguen siendo manejados por la Comisión pero permiten cierta libertad a los países de administrar sus propios recursos. Finalmente, nuevamente se insistió que esto es sólo un ejercicio, y como tal, está abierto a modificaciones.

Se pregunta que si este sistema originaría un mercado de cuotas individuales. Se respondió que sí, pero éstas no serían acumulativas.



5.1.11. Balances bioeconómicos entre artes y la dinámica de la flota de la pesquería atunera de cerco. Por *Jenny Sun*

La expositora mencionó que su investigación tuvo dos objetivos principales. En primer lugar, trabajar el tema de compensaciones bioeconómicas, donde se aborden las diferentes combinaciones del esfuerzo de pesca de cerco y palangre que pueden producir la biomasa compartida de los stocks de atún.

En segundo lugar, se trabajó en un análisis de la dinámica de la flota de buques de cerco, con el fin de investigar los impactos de las condiciones económicas, regulatorias y oceanográficas como determinantes en la distribución espacio-temporal de las flotas atuneras.

Según datos de un informe técnico de la FAO del 2010 sobre el desarrollo de la pesca de atún, se estima que las capturas de los barcos de cerco son responsables del 80% de las capturas de atún a nivel global, por lo que la investigación buscó identificar cuáles son las compensaciones que se dan bajo esta premisa.

Para el caso del OPO se presentan datos de desembarcos de patudo y aleta amarilla que se conocen gracias a los esfuerzos de la Comisión. En éstos, se evidencian los comportamientos de las capturas para estas especies en relación a los barcos de cerco y los barcos palangreros, así como análisis de las capturas por tipo de lance.

Se indicó que para el patudo a mediados de la

década de los 90s, las capturas entre los dos tipos de flotas fueron relativamente parejas. Sin embargo, actualmente la flota de cerco captura mucho más recurso pesquero, debido principalmente a los lances sobre objetos flotantes o FADs. Para caso de aleta amarilla, se observa un comportamiento de los datos similar entre los diferentes tipos de lances.

Desde una perspectiva económica, se presentó una tabla donde se desglosan las toneladas métricas y se muestra la variación por especie y por arte de pesca. En dicha tabla se puede diferenciar que los peces de mayor tamaño son los capturados por palangre y que ofrecen mejores precios para su comercialización, frente a los desembarcos de materia prima generados por buques de cerco, ya que los tamaños más pequeños no ofrecen tantas posibilidades de aprovechamiento. A lo anterior, se cuestionó qué se puede hacer para generar un mejor aprovechamiento en la industria.

Se presentaron desgloses de desembarcos por especie y tipo de arte y se analizó la idea de orientar las decisiones hacia la optimización de ingresos; comprendiendo de una mejor manera las limitaciones biológicas y económicas entre las opciones de ordenación. Teniendo en cuenta esto, siempre existe una excepción a la regla, y en este sentido, el barrilete se presenta como la especie más compleja en el caso de los buques de cerco, ya que su valor por tonelada es más bajo en comparación con las otras especies. Adicionalmente el barrilete es la especie

que se captura en mayor volumen, pero a nivel económico esto se percibe diferente.

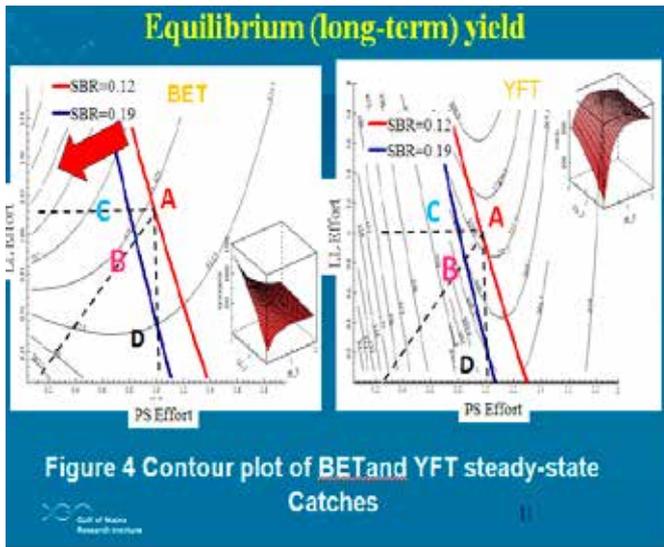
Se explicó que esta es una especie que actualmente se encuentra limitada y que podría ser aprovechada por los buques palangreros si se permitiera que ésta llegara a cierta talla. Asimismo, se señaló que esta especie es capturada en mayor proporción sobre las pesquerías que se enfocan en los lances que se realizan sobre objetos flotantes o FADs, o cardúmenes libres.

Sobre el particular, la expositora resaltó que era importante tener en cuenta que el mercado se maneja de manera globalizada a nivel internacional para el caso de los diferentes recursos y su distribución es a nivel mundial, debido a que éstos se integran en un solo mercado.

Observando otra serie de gráficos, la expositora explicó los comportamientos de la biomasa reproductora del patudo y aleta amarilla en relación a una sobre posición de las dos artes de pesca estudiadas en el análisis (figura 5, gráfico derecha). Se mencionó que para el caso del patudo entre más descargas de atún de mayor tamaño se generen, mayores serán las proporciones de volumen disponible. No obstante, ocurre lo contrario, ya que las mayores capturas se dan sobre individuos pequeños ocasionadas por los buques cerqueros que evitan el crecimiento del patudo. Por lo tanto, si los buques cerqueros disminuyeran su captura sobre esta especie, se podría disfrutar de mayores tamaños por individuo.

Existe un punto de relación de biomasa reproductora meta como ideal en la Comisión. No obstante, si se continúa con los niveles actuales en las capturas a través de la combinación de los esfuerzos de captura de las dos artes de pesca, existiría una distancia del punto A, al punto B de la gráfica. Este último punto hace referencia a los niveles actuales de manejo. Por otro lado, existen ciertos niveles que se busca no sobre pasar respecto a la capacidad de carga.

En ese sentido, el punto D y el C hacen referencia a este aspecto, pero es realmente con referencia al fragmento entre el punto B y el C donde se pueden analizar aspectos de compensaciones entre las artes de pesca. Esto también es aplicable al aleta amarilla, para el gráfico de esta especie (Figura 5, gráfico izquierdo), se puede apreciar un comportamiento diferente al observar sus capturas, y se da con relación a que si eventualmente el palangre aumenta su esfuerzo, no aumentará su descarga de aleta amarilla porque ya se ha llegado al rendimiento óptimo para esta especie. La expositora señaló que se podría hacer simulaciones con base en precios para las dos especies para obtener el valor en dólares.



Fuente: Tomado de la presentación de Jenny Sun "Balances bioeconómicos entre artes y la dinámica de la flota de la pesquería atunera de cerco"

Figura 5 Equilibrio de esfuerzos por parte de la flota cerquera y la flota palangrera en patudo y aleta amarilla.

De acuerdo al análisis a nivel de costos, se señaló que se generarán valores cada vez más altos si busca llegar al punto C. Lo anterior, se referiría entonces a que el punto B es más adecuado, significando una reducción proporcional que quizás conduzca a un condición positiva a futuro. En este sentido, se explicó que una tonelada de patudo no capturada por parte de los barcos de cerco, podría convertirse en un aproximado de USD 37.000 en ganancias en cuestión de 3 a 4 años en la pesquería de palangre, y aun cuando deba pagar un valor aproximado de USD 1.540 por compensación por descargas, su

ganancia equivaldría a un aproximado de USD 35.460. En términos de porcentajes, se afirma que el 1% en la reducción del esfuerzo de la flota cerquera, (equivalente a un aproximado de 84 lances), reduciría la captura de cerqueros en 301tm, permitiendo potencialmente un incremento de 1.170 t para los buques de palangre, lo que significaría un margen de ganancia de alrededor de USD 10 millones según los análisis presentados.

La expositora señaló que para una proyección de cada uno de los diferentes escenarios A, B, C y D, todos conllevan a la relación de la biomasa reproductora objetivo, pero el escenario D no se considera viable por su bajo valor, por lo que el interés está orientado a los casos B y C, presentando un ejemplo con una reducción de un 25%. Allí se mencionó que de darse las condiciones y los supuestos planteados en el análisis se podrían obtener ganancias de USD 94 millones.

La expositora presentó otra serie de análisis basados en el comportamiento de los precios teniendo en cuenta un historial de seguimiento en algunos mercados de gran importancia como Bangkok y Tailandia, incorporando escalas de flexibilidad de precios para el barrilete y la aleta amarilla bajo condiciones específicas de las dinámicas de las descargas que se dan en el Pacífico Oriental vs. el Occidental.

También se presentó un análisis de precios respecto a la presentación de los productos y cómo

estos se afectan dependiendo de si son frescos o congelados, siendo estos últimos importantes en la estabilidad a los precios que provienen de las capturas de la flota palangrera. Sin embargo, esto también estaría condicionado a la disponibilidad del recurso y al esfuerzo de captura que se genere sobre éstos. La expositora indicó que de estar el recurso mejor distribuido en los océanos los pescadores tendrían más opciones de captura, pero aclara que esto sería una presunción equivocada, ya que los peces no se distribuyen de forma homogénea. Dicho lo anterior, se presenta la segunda parte de la exposición.

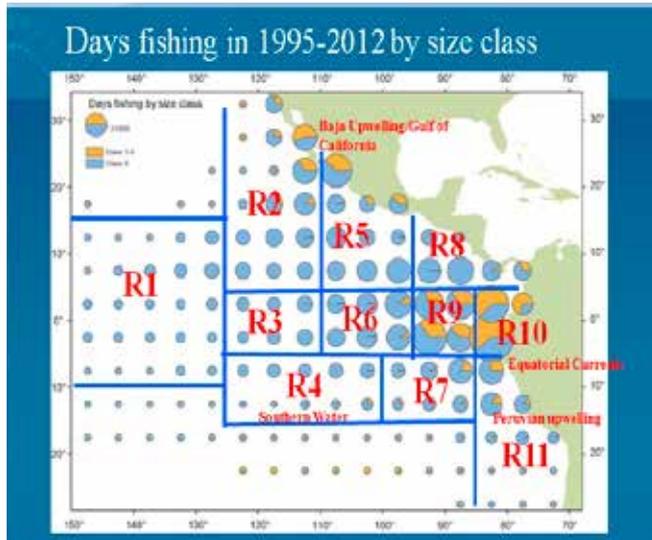
Para esta segunda parte, se hizo una presentación de un trabajo desarrollado por la National Science Foundation, que tiene en cuenta las variaciones ambientales, comportamiento y patrones de los pescadores, los mercados de producción y de capital, las políticas gubernamentales y las condiciones económicas y regulatorias; para la creación de un modelo dinámico para las flotas de cada país individualmente.

Se continuó presentando diferentes datos como las especies que se capturan y sus descargas por país, el número de embarcaciones activas en el tiempo, y los incrementos de las flotas a través de buques de gran tamaño y su correspondiente desglose por país, evidenciándose un incremento en el número de buques de más de 1.200 tm de capacidad, lo que a su vez incrementa otra serie de variables como el número de días en los viajes, las distancias cubiertas por los buques y el consumo de diésel

por parte de las flotas. También se presentaron datos sobre el número y tipos de lances sobre barrilete y patudo, evidenciándose una captura incrementada sobre esta última especie asociada a los lances sobre objetos flotantes.

Se expuso un gráfico de acuerdo al número de días de pesca registrado para una serie de años (Figura 6), donde se realizó una división espacial en el OPO que permitió identificar 11 diferentes zonas. En este gráfico se evidenció que el mayor esfuerzo ocurre en las zonas más cercanas a las costas. Sin embargo, la expositora aclaró que esto no quiere decir que sean todos los barcos de igual tamaño para estas zonas.

Con base en esto, se realizó un análisis que incluyera el número acumulado de días, volúmenes descargados, distancias recorridas, las banderas asociadas a las embarcaciones y sus respectivos tamaños entre otras variables.



Fuente: Tomado de la presentación de Jenny Sun "Balances bioeconómicos entre artes y la dinámica de la flota de la pesquería atunera de cerco"

Figura 6. Representación de días acumulados de pesca en el OPO

Posteriormente, se mostró un gráfico que evidencia un contorno de superficie o parcela de probabilidades, ajustado al seguimiento de los barcos presentes en la región donde se muestran, por probabilidades las áreas de mayor concentración de viajes.

La expositora concluyó mencionando que las necesidades de ordenación difieren de los usuarios de los recursos, ya que son muchos países con características diferentes que originan una variedad de factores que deberán ser tomados en consideración, por lo que el modelo presentado permitiría hacer simulaciones que permiti-

tan contar con una herramienta que maximice el esfuerzo pesquero, siendo esto un punto crucial que repercute en el valor y en los aspectos económicos que se derivan del recurso.

- **Preguntas y comentarios**

Se preguntó si se podrían describir los tipos de escenarios en los que se podría aplicar el modelo de dinámica de flotas. Se respondió que eso depende de qué país se está saliendo o a qué distancia se encuentre de los lugares de pesca, incluyendo los factores ambientales, ya que los demás aspectos, como la dinámica de la flota, estarían incluidos en el modelo. Se aclaró que el modelo también toma en cuenta las acumulaciones de capturas en el viaje, ya que si por ejemplo se tiene un sistema de cuotas para buques individuales, se podría simular si ya se ha llegado al límite y tendrían que regresar, lo que ayuda en materia de seguimiento.

Se preguntó cómo se compensarían las pérdidas de mortalidad natural permitiendo la ganancia de biomasa de los atunes, dado que estas compensaciones también se calcularon a nivel económico. La expositora respondió que efectivamente el análisis se realizó por especie, donde el patudo grande presenta una estimación de USD 58 millones. Lo anterior, está ponderado por mortalidad natural pero esto bajo el supuesto de ser encontrados los peces.

Otro participante agradeció el enfoque presentado y preguntó qué tan viables serían los sis-

temas por medio de la venta de cuotas individuales por buque que puedan ser vendidas a la flota palangrera. Se respondió señalando que es factible pero toma tiempo por la tasa lenta de crecimiento de la especie que es de 4 años. Por otro lado, tendría que generarse un sistema de limitación en los cerqueros que evite las altas capturas de juveniles de patudo. Si esto se da, podría existir un incentivo para que los palangreros se interesen en comprar un derecho de pesca que les otorgue un rango amplio de ganancia.

Se comentó que de acuerdo a lo discutido, se propondría la existencia de regulaciones para prohibir la pesca patudo juvenil; por ejemplo, prohibir la pesca sobre plantados, ya que esta especie se asocia a estos en estados juveniles. No obstante, actualmente las principales capturas de barrilete también se hacen sobre FADs, por lo que cualquier restricción sobre objetos flotantes, también afectaría las capturas de barrilete. Se interrogó si existía alguna consideración al respecto en el presente estudio.

La expositora respondió que la cifra de USD 94 millones ya toma en consideración este aspecto resultando en ganancias mayores a las pérdidas, y bajo el supuesto de que las capturas de barrilete se mantengan constantes, se puede afirmar que el barrilete que no se pesca es proporcional al patudo que si se pescó. La limitante es que el CIAT no tiene un modelo de seguimiento de barrilete por lo que no se tiene total certeza de este aspecto.

Desde el punto de vista de los palangreros otro participante preguntó, que aunque la conclu-

sión del análisis se basa en el beneficio de este tipo de embarcaciones, pareciera que los palangreros actualmente enfrentarían una reducción de las capturas.

Se complementó por parte de otro asistente, que la flota palangrera está muy por debajo de su límite de captura, y por lo tanto esta transferencia de cerqueros a palangreros no es clara. Al respecto, se preguntó a la expositora sobre el por qué se creería que esta transferencia sería viable teniendo en cuenta el panorama actual. La expositora respondió que la razón actual responde a aspectos de ganancia beneficio que hace que no esté al 100%, pero si se logra mejorar la biomasa de patudo por medio de la no pesca sobre plantados, se podría generar un incentivo a las flotas palangreras, y a los países ribereños.

5.1.12 **Recompras en el OPO. Por: *Joshua Graff Zivin***

La exposición inició mencionando por parte del expositor, que su propuesta se presentará de forma simplificada y sencilla, identificando qué es a lo que se quiere llegar con un modelo de recompras de buques, y presentando un ejercicio empírico que facilite su comprensión.

En primer lugar, el expositor señaló que los principales problemas con respecto a la falta de regulación en las pesquerías, radican en la falta de la formalización de derechos de propiedad, lo que conlleva a una inflación del capital, una



sobreexplotación de recursos y una disminución generalizada de ganancias. Asimismo, otro de los aspectos problemáticos se relaciona con la fijación de cuotas individuales transferibles, dado que éstas son difíciles de implementar (sólo el 2% de las pesquerías han logrado resultados con esto). Finalmente, se hizo referencia a la falta de respuestas prácticas frente a la limitación de la entrada/captura de los niveles de pesca.

Teniendo en cuenta lo anterior, el expositor contextualizó el término "acceso limitado", señalando que conceptualmente se piensa en un TAC gestionado por medio de un volumen determinado de capturas permisibles, o en un TAC implícito que se da con las restricciones habituales como vedas, imposiciones de limitación capacidad, entre otros procesos. Lo cual se considera útil como un primer paso, pero a pesar de esto, sigue existiendo el incentivo de la carrera de la pesca, que en un trasfondo económico se traduce en la búsqueda de obtener ganancias antes que la competencia. Así las cosas, no se estaría evitando el problema de sobre capitalización y su incorrecta distribución. Adicionalmente, la pesca internacional puede exacerbar el problema de capital, si todos los países ven la necesidad de "participar" en la pesquería bajo el esquema de un TAC fijo.

Dicho lo anterior, el expositor explicó un modelo que puede ayudar a resolver este problema de sobre capitalización basado en un esquema de recompra de buques. En referencia a la recompra, señaló tres aspectos básicos:

El primero se relaciona a la compra y el retiro de buques, donde se garantiza que no se generará un retorno de buques ya sea hundiéndolos o generando mecanismos que garanticen que no vuelvan a la pesquería, dado que la entrada limitada de buques es fundamental en el modelo.

El segundo aspecto afirma que la recompra únicamente será exitosa si hay un acceso limitado efectivo. Si se recompran los buques, no debe haber forma de que vuelvan (esto no puede suceder de otra manera). Es necesario que exista un sistema fuerte que evite estos problemas.

Finalmente, se señaló que la industria debe ser heterogénea en su rentabilidad, con el fin de asegurar que existan negocios que beneficien mutuamente a las partes.

Por otro lado, se enfatizó que la recompra funciona bajo un sistema voluntario para los vendedores y los compradores en donde ambos deben ser beneficiados con la transacción. De esta manera, los que están en la industria pesquera, deben pensar en poder establecer una regla que asigne un "impuesto" o "contribución" para poder sostener el sistema y poder recomprar esos buques para retirarlos del sistema. El expositor comentó que esto deberá permitir la disminución de la capacidad pero continuarán los incentivos para la distribución de capital y por lo tanto, deberá existir una evolución hacia un sistema de derechos de propiedad y sistemas de asignación de cuotas.

Se mencionó como las subastas de recompra son importantes, por ejemplo las auto-financiadas, es decir, por aquellos que ya están participando en la pesquería tanto a nivel de vendedor como de comprador, explicado que dicho modelo es auto-financiado por la industria con el principio de que los que permanecen en la industria pagan por aquellos que salen. Sin embargo, esto requiere de un arranque o un primer paso que puede financiarse con el manejo de una contribución o impuesto que deberá establecerse bajo unos criterios, donde el expositor plantea dos de estos:

- **Contribución homogénea**, aplicado para el caso de los buques que no quieren salir, donde todos contribuyan con la misma cuota para la recompra, lo que generalmente termina en recompras muy pequeñas.
- **Contribución heterogénea**, donde algunos buques se van a beneficiar más que otros de continuar en la pesquería, ya sea por eficiencia o por que reciben mayores utilidades por unidad de captura.

Al respecto, el expositor manifestó que la versión más práctica es que cada miembro pague con base en el cambio en su captura (recolección proporcional).

Por último, el expositor presentó un caso de estudio, el cual se basa en datos públicos tomados de forma aleatoria para garantizar la confidencialidad de los mismos, generando lo que el interlocutor menciona como una flota sintética.

En el ejercicio se tienen en cuenta barcos grandes y capturas de aleta amarilla, patudo y barrilete, bajo el supuesto de diferentes niveles de rentabilidad presente en la flota sintética, donde existen procesos de compra de capacidad de buques retirados, distribuidos en los buques activos restantes. Se tuvo en cuenta la captura promedio entre el 2008 y 2011 para cada buque, suponiendo variaciones del 80%, el 90% o el 100% de su capacidad.

Se presentó en términos de financiamiento algunos temas de interés relacionados con aspectos de discriminación perfecta donde se supone que los buques que permanecen en la pesquería pagaran lo mismo basado en su rentabilidad, con lo cual se mencionó que no es muy práctico porque no se puede saber cuál sería ese margen de utilidad. Por otro lado, para contribución heterogénea se establece que sí existen diferencias de utilidad por buque dadas las variaciones en los volúmenes de capturas, lo cual si es evidenciable, y se generaría una recompra adecuada. Finalmente, se presentó la contribución homogénea, donde se discute que independientemente de la eficiencia de los buques a nivel individual, todos pagarían lo mismo, y esto generaría una recompra menor ya que al momento de financiarla, el valor homogéneo se establecerá por medio del buque menos rentable que permanezca en la pesquería lo que limitaría la posibilidad de evacuar capacidad del sistema.



RESULTS - RELATIVE CAPACITY		
	Capacity Limiting Factor	Beam Bought-Out
Perfect Tax Discrimination		110
Heterogeneous Tax - Based on Catch	80%	105
Heterogeneous Tax		2
Perfect Tax Discrimination		98
Heterogeneous Tax - Based on Catch	90%	93
Heterogeneous Tax		1
Perfect Tax Discrimination		85
Heterogeneous Tax - Based on Catch	100%	79
Heterogeneous Tax		0

Fuente: Tomado de la presentación de Joshua Graff Zivin "Recompras en el OPO"
Figura 7. Resultados de ejercicio de la flota sintética por variables.

En conclusión, el expositor manifestó que las recompras pueden disminuir significativamente el tamaño de una pesquería si el acceso es limitado y los buques son diferenciados por su rentabilidad. Asimismo, los mecanismos de financiación y enfoques homogéneos limitarán el tamaño de recompra. Por eso el enfoque heterogéneo aplicado en el ejercicio práctico a la flota sintética es una buena opción, pues implicaría una contracción potencial del 35-50% de la industria.

• Preguntas y comentarios

Se preguntó por la sensibilidad del modelo a la integración vertical en caso donde existan armadores dueños de enlatadoras y otras partes de la cadena de valor donde puede existir capital adicional, que entran en la ecuación y donde la rentabilidad del barco no es la principal fuente de producción. Por otro lado, sin considerar las dificultades de generar un escenario cerrado señalado para el éxito del programa, existe alguna consideración en relación al ejercicio planteado y la "flota sintética" de proyecciones de dinero que indique cuánto puede obtener un dueño de un barco.

El expositor respondió respecto a la integración vertical que no se encuentra incluido en el ejercicio. No obstante, en caso que una flota se encuentre operando con un margen negativo de ganancias con el objetivo de alimentar una planta, esto implicaría un valor muy alto a la empresa, pero existiría un valor remunerativo para dejar de hacer esto, que se obtendría en el precio que se esté dispuesto a aceptar por la compra de los bienes.

Se mencionó respecto a la discusión, que lo que se buscaría retirar son los derechos de pesca, además del buque, ya que si sólo se retirara el buque, los derechos de pesca se mantendrían originando un reemplazo incluso con un buque mejor; y no se estaría solucionando ningún problema.

Por otro lado, se indicó que cuando un buque está asociado a una empresa se valora de ma-

nera más alta que lo que podría ser el valor neto del buque, lo que origina un problema difícil de contemplar, pues surgiría la duda de cómo se podrían integrar estos aspectos. Se finalizó preguntando, respecto a lo anterior, que no podría darse un avance en un proceso de recompra si no queda muy claro el tema de la propiedad de los derechos de pesca.

El expositor respondió que existe una gran confusión en torno a los derechos de asignación, pero cuando se piensa en vender o en comprar y sacar buques, existiría una opción de recompra para asignación, lo que vendría siendo lo mismo que una cuota individual. Por otro lado, si no se cuentan con los derechos no se estaría optimizando las capturas.

Surgió una preocupación en el modelo que se percibe como una posibilidad de generar con el tiempo monopolios por descarte de los menos eficientes, o por los que se retiran de la pesca. Se respondió que deben realizarse balances en el sistema y deben existir reglas para evitar que esto suceda, pero el trasfondo de esto es la captura y ésta seguiría siendo la misma independientemente.

En el entendido de que el derecho de pesca es del Estado y el buque es del armador, se originó un interrogante sobre cómo se divide las ganancias de recompra entre los armadores y el gobierno. Se respondió que es un tema complejo, y que desafortunadamente no se ha tenido en cuenta en el modelo, ya que el derecho

y el buque no se negocian juntos, y el comprar un buque no necesariamente otorga el derecho a pescar. No obstante, el expositor señaló que cuando eso suceda, una posibilidad que se puede dar es que el gobierno esté interesado en vender dicha capacidad.

25 ABRIL

Palabras del facilitador respecto al procedimiento del trabajo para el presente día, orientando el trabajo al diligenciamiento de matrices que deberán retroalimentarse por parte de los participantes. Se explicó la intención de retomar el Plan de Acción del 2005 de CIAT, para su implementación, estudiando y complementando otra matriz donde se analizaron temas de interés enmarcados en el presente espacio. Finalmente, se invitó a enfocarse sobre aspectos técnicos y no a problemas particulares, con el objetivo de cumplir con la idea del taller.

5.1.13. Discusión General

La discusión general se dio paralelo al ejercicio de completar la matriz, mencionada anteriormente, para que a partir de ésta, se tuviese en cuenta el orden y el desarrollo de las ideas. A continuación, se presentó una extracción de lo discutido, identificando y agrupando por temas varios puntos recurrentes en relación a los aspectos desarrollados en las diferentes propuestas. Adicionalmente, la matriz trabajada se presenta a manera de anexo (Anexo 1).



5.1.14. Discusión de la propuesta sobre el “Programa de ordenación de capacidad para los buques pesqueros de cerco”

Comentarios Generales

- Desarrollar un acuerdo que contemple analizar e identificar cuál es el nivel de reducción porcentual más conveniente para una posible adopción. Se resaltó que el 10% es un porcentaje que puede verse anulado en el propósito de reducción de capacidad con la entrada de nuevos buques más eficientes. Por otro lado, la propuesta requiere de mucho tiempo para su funcionamiento por lo que se deberá reconsiderar aumentar los valores porcentuales, o establecerla como estrategia complementaria frente a otra propuesta. De manera complementaria, se propuso buscar soportes científicos por parte de la Comisión donde se generen simulaciones proyectadas para la identificación de estos valores. Igualmente, se resaltó la importancia de considerar los tamaños de las flotas para asignar estos porcentajes, pues no es lo mismo el nivel de afectación en flotas grandes vs. flotas pequeñas.
- Se solicitó tener mayor claridad respecto al tipo de capacidad que se está refiriendo (activa o inactiva, total etc.).
- Para una posible adopción de la presente propuesta, y bajo la idea de una capacidad cerrada, se propuso que el planteamiento de reducción de buque por buque quede abierto para otras posibles opciones que puedan ser más convenientes (por miembro, por país, por bandera etc.).
- Entre más grande sea el porcentaje que se proponga para bajar la capacidad de los buques, se puede generar un incentivo inverso que retrase o evite el reemplazo de los mismos. Una posibilidad para que los reemplazos de los buques no se limiten es que se pueden buscar transferencias o asignaciones de otros lados para que la sustitución no se limite.
- El arqueo es un ejercicio pendiente en finalizar para avanzar en el objetivo de reducción y se considera transversal a todas las opciones presentadas. Este debe ser el primer paso antes de buscar el desarrollo de cualquier propuesta, por lo que se propuso agilizar el proceso para su adecuada implementación. No obstante, se mencionó que es clave establecer una fecha límite para presentar los resultados.
- Se señaló que debe existir una condición plasmada en un informe que identifique y resalte la necesidad de generar los mecanismos y los espacios para la solución de los problemas pendientes (disputas y reclamos) como condición para avanzar a la hora de tomar decisiones. Por otro lado, se aclaró que en la presentación de dicho informe, los aspectos políticos pueden generar condicionamientos para el desarrollo de

las propuestas técnicas que se propongan en el presente Taller.

- Se solicitó la posibilidad de desarrollar un documento técnico donde se incluyan las ventajas y las desventajas de las propuestas y donde se identifique qué es lo que hace falta en diferentes niveles como el económico, para la mejor implementación de las propuestas.
- Se consideró para esta propuesta que existe la ventaja de ser sencilla en su aplicación, pero como desventaja no contempla que los buques nuevos son más modernos y esto representa mayor mortalidad por pesca por lo que los valores porcentuales de reducción deberán ser analizados. Por otro lado, se expuso que la propuesta desincentiva el recambio dada la penalidad de reducción a aplicar cada vez que se busque realizar un reemplazo de buques.

5.1.15. Discusión de la propuesta “Hacia un nuevo plan de ordenación de la capacidad en el Pacífico oriental”

- Para definir la moratoria, se debe tener primero un plan de reducción de capacidad.
- Se aclaró que la moratoria puede suceder sin necesidad de recurrir a una programación para la reducción de capacidad (congelación en el corto plazo), y se hizo énfasis que lo que se propone es congelar al nivel

de la capacidad activa, donde se tengan en cuenta los buques que pescaron entre el 2010 al 2012.

- Igualmente, se resaltó que es importante tener en cuenta que: no es práctico ni real que los barcos a considerar en la propuesta no contemplen años más recientes, ya que existen registros de actividad de pesca más reciente para varios buques.
- Adicionalmente, es importante establecer las definiciones de las embarcaciones bajo las categorías de activas e inactivas. De la mano con lo anterior, se solicitó mayor claridad para establecer qué tipo de capacidad activa es la que se tiene en cuenta, presente o retrospectiva para evitar problemas interpretativos.
- Se mencionó que existe una lista de buques activos y otra de inactivos, pero se aclaró que es importante diferenciar los buques operativos y entre estos hace falta un reajuste que permita identificar y eliminar aquellos que ya no están en el registro. Teniendo en cuenta lo anterior, se aclaró que existen embarcaciones activas pero que realmente no han pescado o han pescado muy poco, generándose diferentes categorías de buques, por lo que es importante aclarar en la propuesta los criterios que entrarían a considerarse al respecto.
- Dada la poca claridad que se evidencia de manera generalizada en el desarrollo de



varias de las ideas, se propuso generar un glosario con las palabras más importantes donde se tengan en cuenta definiciones claves (tipos de capacidad, congelamiento, moratorias, flotas, transacciones, etc.) para evitar aspectos interpretativos.

- Se propuso considerar la posibilidad de una excepción a la moratoria para aquellos países en desarrollo que no han puesto a trabajar sus capacidades. Se solicitó aclarar cómo aplicar el tema del congelamiento, y se reflexionó sobre cómo integrar los derechos de los países de desarrollo en el caso de la moratoria.
- Se recomendó que podría ser más útil establecer el ámbito de la moratoria en vez de discutir el tema de reducción de capacidad como tal.

5.1.16. **Discusión de la propuesta “Uso complementario de la ordenación basada en derechos”**

- Actualmente, los incentivos están funcionando a favor de los pescadores, lo que está expandiendo el esfuerzo. Es importante considerar diferentes aspectos que controlen esta situación, además de no olvidar temas socioeconómicos que pueden tenerse en cuenta por medio de propuestas flexibles.
- Se señaló una desventaja en el modelo, en relación a la administración de las cuotas

individuales, las cuales serían obligaciones del Estado de pabellón frente a las asignaciones de dichas cuotas por parte de la Comisión, generando de esta manera retos de implementación y control que deberán ser discutidos.

- Se discutió sobre las desventajas del modelo respecto a los costos para aquellas flotas que sus capturas históricamente han sido en alta mar, y de la dificultad que significaría recuperar el TAC de altamar una vez perdido.
- Adicionalmente a esta idea, se mencionó una preocupación del planteamiento de la propuesta, respecto a los países con flotas pequeñas y bajos niveles operativos y cómo estos pueden verse perjudicados en la asignación de los TAC, bajo la idea de un daño que inhabilite la operatividad de una embarcación impidiendo asegurar su TAC de altamar.
- La propuesta puede verse limitada en su cumplimiento por el gran número de variables a considerar especialmente sobre las embarcaciones, su esquema de capturas agrupadas.
- En el caso particular del recurso, se manifestó una preocupación por plantear un manejo conjunto indiferenciado sobre las especies mencionadas, que puedan generar desequilibrios en alguna de éstas.

5.1.17. Discusión de la propuesta “Balances bioeconómicos entre artes, y la dinámica de la flota de la pesquería atunera de cerco”

- A nivel económico es fundamental contar con los incentivos correctos los cuales son la clave para la mejor aplicación de la propuesta. Se propuso hacer un pago por dejar de pescar en determinada zona para el caso de patudo, y así poder observar cómo se ve reflejada en la pesca de palangre, lo cual puede hacerse por medio de algún tipo de simulación.
- Un requisito a destacar en el modelo es que debe existir una capacidad total permisible cuantificada claramente, que permita generar la adecuada aplicabilidad del modelo.
- Existen variables importantes de temporalidad de recurso donde el mercado responde de determinada manera. Por lo tanto, es necesario analizar cómo se pueden manejar estos aspectos de fluctuaciones de precio, bajo la idea de depender temporalmente de abastos congelados.
- Es importante identificar con claridad cuáles actores entran a jugar en este modelo.
- Deben existir condiciones y un marco de cuotas establecidas bajo normas claras que permitan la elaboración de reglas de manejo para su posible implementación.

- Incluir en el análisis del modelo, la soberanía de los Estados soberanos y aspectos a nivel político y cómo estos aspectos pueden jugar un papel en su aplicabilidad.
- Clarificar si la participación en el modelo es de carácter obligatorio o voluntario y quién sería el responsable de regular y administrar la opción que se escoja. No todos los programas requerirán una resolución por parte de CIAT, pero sí necesitarían unas guías operacionales específicas.

5.1.18. Discusión de la propuesta “Recompras en el OPO”

- Se identificó como un problema importante la necesidad de resolver algunos aspectos para la posible implementación del modelo, lo primero orientado a congelar la flota, y/o lo segundo orientado a resolver las debilidades que se han detectado en los registros y las resoluciones, puesto que se podría dar el caso de reemplazo de buques viejos que reactiven capacidad inactiva.
- Se discutió sobre una posible consideración de recompra basada en capturas tomando en cuenta las diferencias de países desarrollados vs. los que están en vía de desarrollo. Se afirmó que se podrían realizar ajustes a la propuesta, para generar incentivos que contemplen adicionalmente la captura.



5.1.19. Otros aspectos

- Se discutió sobre remanentes de capacidad, que han generado algunos problemas de gestión en el pasado. Con base en esto, se propuso considerar una recomendación donde se tengan en cuenta estos remanentes en el modelo de reducción de capacidad por buques, para el caso de querer ingresar un nuevo buque donde las reducciones propuestas puedan generar una inviabilidad de ingreso de un barco por superar determinado tamaño. De esta forma, se buscaría evitar la limitación de integrar buques más grandes sin ir en contravía de la reducción de capacidad buscada.
- Respecto a la capacidad, se mencionó que la Secretaría anualmente estima la capacidad activa, inactiva y operativa de la flota, La Secretaría puede preparar un documento que presente un estado de los barcos arqueados.
- La capacidad de la flota palangrera si ha sido estimada pero hace falta una revisión.
- Se propuso que el valor meta de la capacidad de los 158.000 m³ debe estar sujeto a revisión y ajustes actualizados con base en los niveles de los stocks. Se deberían tomar en cuenta diferentes variables y elementos como: deficiencia de la flota y los cambios poblacionales que se actualice de forma periódica; para que el seguimiento sirva como sustento para cambiar el valor objetivo establecido.

- Para la parte final del Taller se trabajó en la matriz 2, con relación a ajustes al Plan de Acción la Comisión del 2005 y sus diferentes fases (anexo 2).

5.1.20. Recomendaciones Generales

A continuación, se presentan de manera resumida los aspectos más relevantes que resultaron de las presentaciones, propuestas y sus posteriores discusiones:

- El Taller se desarrolló bajo la problemática identificada a nivel general de una sobreexplotación del recurso pesquero atunero. Actualmente, existen evidencias claras de sobreexplotación en las poblaciones de atún patudo, riesgo en los niveles poblacionales del aleta amarilla y existen vacíos respecto a las poblaciones de atún barrilete presentes en el OPO, lo cual evidencia la necesidad de generar estrategias de manejo que reduzcan y permitan un aprovechamiento sostenible en el tiempo para estos recursos.
- Dado lo anterior, se presentaron diferentes propuestas y modelos que están orientados en combatir dicha dificultad. No obstante, se identificó de manera generalizada en los asistentes, que no existió una propuesta única que pudiera abordar de manera integral una problemática tan compleja. En este sentido, se consideró que éstas pueden ser abordadas de forma complementaria, ex-

trayendo las fortalezas de cada una de ellas para posiblemente crear un modelo ideal que contemple aspectos de diferentes propuestas, o donde se fortalezca un modelo particular. Se identificó la necesidad de generar espacios a futuro donde se analice de manera puntual diferentes aspectos presentados en cada una de ellas.

- Se identificó de manera generalizada la necesidad de retomar y concluir de manera oportuna, el proceso de arqueo de buques que permita identificar de forma clara y actualizada, cuál es la disponibilidad real de capacidad de carga en el OPO; permitiendo de esta manera, generar de forma transversal a cualquier modelo o propuesta un primer insumo para una posible implementación.
- En el desarrollo del Taller, se hizo evidente la constante necesidad de dejar en claro que debe existir un reconocimiento con relación a la condición especial de los países ribereños y en vías de desarrollo, como un condicionamiento para contemplar y analizar cualquier tipo de propuesta y modelo que este enmarcado en el objetivo de reducir la capacidad de carga.
- Se reconoció que el tema de disputas puede ser un impedimento para alcanzar un progreso real.
- Se identificó que antes de pensar en cualquier propuesta, se debe necesariamente tomar en cuenta la resolución de los con-

flictos que se tienen pendientes hace diez años. Sin embargo, esas soluciones no pueden implicar aumento de capacidad y deben ser consensuadas. Es fundamental establecer un procedimiento, con un marco de tiempo y forma, que dé apertura y resuelva las disputas pendientes.

- De igual manera, se identificó de manera generalizada y de forma transversal a las propuestas presentadas, ambigüedad y poca claridad en el establecimiento de ciertos enunciados y definiciones claves para la adecuada discusión y negociación de las propuestas. En este sentido, se recomienda la elaboración de un glosario enmarcado en esta falencia, donde se incorporen términos asociados a los diferentes tipos de capacidad, límites, cuotas, derechos entre otros conceptos que solucionen los problemas asociados a la interpretación.

Dadas las incertidumbres y problemas asociados, se recomendó a la Comisión hacer énfasis en subsanar la falta de lineamientos específicos, respecto a cuál o cuáles, son las entidades o los entes responsables de reportar de manera oportuna los cambios y fluctuaciones que se dan en la capacidad de carga al interior de las flotas atuneras presentes en el OPO.

- Se destacó que deben existir intenciones reales por parte de los diferentes actores bajo un concepto de buena fe, con el fin de



promover opciones y alternativas serias y aterrizadas donde puedan generarse pérdidas o sacrificios en pos de alcanzar objetivo de reducción de capacidad.

- Con base en los reclamos, disputas y pretensiones en el aumento de capacidad por parte de los países ribereños y en vía de desarrollo, es considerado recomendable estudiar la posibilidad de generar un esquema que permita evaluar la presentación de estrategias o planes de manejos autónomos, donde se especifique cómo se proyectaría el desarrollo de las flotas nacionales y/o actividades relacionadas de manejo sobre el recurso, acordes a las necesidades de conservación y uso sostenible del mismo para ser estudiadas al interior de la Comisión.
- Se mencionó que existe un activo de gran valor al interior de CIAT, asociado al Registro Regional de Buques, donde se confiere a la gestión del recurso del atún, así como a sus miembros, un mecanismo cerrado que facilita la implementación de varias de las propuestas planteadas. Sin embargo, queda pendientes revisar y realizar ajustes que fortalezcan la herramienta.
- De manera generalizada se identificó la necesidad de elaborar un informe técnico que identifique los aspectos más relevantes, como las ventajas y desventajas de las propuestas enmarcadas en el desarrollo del presente taller. Éste deberá servir como base para discutir al interior de la CIAT y posteriormente al Grupo de Trabajo Permanente de Capacidad de Acarreo, sobre la viabilidad de modelos que conlleven al objetivo de solucionar la problemática actual en el exceso de capacidad de carga presente en el OPO.
- Se destacó la importancia de crear y orientar incentivos que permitan el aumento de la biomasa reproductora de las especies pescadas con especial énfasis en patudo (Compensaciones entre flotas palangreras y cerqueras), no sólo desde un punto de vista biológico y de conservación, sino desde un punto de vista socioeconómico; con el fin de que sean formalmente integradas dentro del sistema de manejo de las pesquerías de atún tropical en el OPO.
- Para un adecuado funcionamiento del Plan de Acción de la Capacidad de Carga de la Comisión, se requiere de más trabajo, ya que en la versión desarrollada no se cuenta con los pasos y estrategias para llegar a una meta establecida.
- Se debe maximizar la producción y rendimiento económico (bajo un equilibrio sustentable, que evite manejos al límite de las posibilidades del recurso) homogeneizando las reglas. Se recomendó la construcción de un sistema de reglas equitativas tanto para la industria como para el componente social.

- Se sugirió estudiar la necesidad de generar mecanismos que permitan las reducciones progresivas de factores que incentiven la sobre capacidad, incluyendo los subsidios, así como la reducción sustancial de la capacidad de la flota en las principales pesquerías internacionales donde se requieren medidas urgentes, con la prioridad orientada a atender las poblaciones de peces transfronterizas, altamente migratorias y de alta mar, así como las poblaciones que son objeto de sobrepesca.
- Respecto a las propuestas presentadas se indicó que la confiscación es el mecanismo principal por el cual se vendrían dando las reducciones, lo cual es un tema de suma importancia, que afectaría más a un determinado grupo de actores con relación a otros. En este sentido, se propuso crear la posibilidad de presentación de esquemas por parte de los mismos miembros donde se propongan estrategias propias para lograr los objetivos, evitando de esta forma las imposiciones normativas.

Listado de Asistencia





LISTADO DE ASISTENTES

Expertos: Rick Deriso, Robin Allen, Joshua Graff Zivin, Víctor Restrepo, Dale Squires, Jenny Sun.

Colombia: Julián Botero, Diego Canelos, Faryde Carlier, María Isabel Castañeda, Enrique de la Vega, Leonardo Díaz, Felipe Garcés, Gustavo Lara, Alejandro Londoño, Indira Mahecha, María Martínez, Vladimir Puentes.

Costa Rica: Bernal Chavarria, Luis Dobles, Asdrubal Vásquez.

Ecuador: Luigi Benincasa, Segundo Coello, Fabrizio De Genna, Jaime Holguín, Luis Torres, Rafael Trujillo, Eliseo Villar, Jimmy Villavicencio.

El Salvador: Salvador Siu, Boris Quintanilla.

Estados Unidos: Adam Bloomquist, Erika Carlsen, David Hogan, Heidi Taylor, Barry Thom, John Zuanich.

Guatemala: Hugo Alisma, Bryslie Cifuentes, Eduardo Juarez.

Japón: Yujiro Akatsuka, Hisao Masuko.

México: Michel Dreyfus, Martha Estrada, Luis Fleischer.

Nicaragua: Renaldy Barnuty, Julio Guevara.

Panamá: Arnulfo Franco, Gabriel Caballero.

Perú: Gladys Cárdenas, Alfonso Miranda, Miguel Ñiquen, Omar Ríos.

Unión Europea: Javier Ariz, Ángela Martini.

Venezuela: Alvin Delgado, David López, Lillo Maniscalchi, José Moreno.

ONGs: Vishwanie Maharaj, Luis Alonso Zapata, Verónica Robledo (WWF).

Staff CIAT: Guillermo Compeán, Deriso Rick, Mónica Galván, Jean-Francois Pulvenis.

ANEXO I: SEGUIMIENTO AL PLAN DE ACCION

PLAN DE ACCIÓN			
PHASE	ELEMENT	PROGRESS	RECOMMENDED FOLLOW-UP ACTIONS
FASE	ELEMENTO	AVANCE	ACCIONES DE SEGUIMIENTO RECOMENDADAS
I	Measurement of Fishing Capacity	The Secretariat monthly estimates active, operating and inactive capacity	The Secretariat prepare an a updated list of vessels in the Regional Register, indicating, when appropriate, those vessels whose their well volume must still be confirmed.
	Medición de la Capacidad de Pesca	La Secretaría mensualmente estima la capacidad activa, en funcionamiento e inactiva.	La Secretaría prepare una lista actualizada de embarcaciones en el Registro Regional, indicando, cuando proceda, aquellas embarcaciones cuyo volumen de bodega queda aún por confirmar.
	Diagnosis and assessment Diagnóstico y evaluación	<p>Target capacity for the PS fleet has been recently estimated Target levels range from 167.000 to 171.000 m³. The target level established by the Commission is 158,000 m³.</p> <p>La capacidad objetivo de la flota de cerco ha sido estimada recientemente los niveles objetivo oscilan entre 167.000 a 171.000 m³. El nivel objetivo establecido por la Comisión es de 158.000 m³</p> <p>Target fishing capacity for longline and other fleets has not been reviewed.</p> <p>La capacidad de pesca objetivo de la flota palangrera y otras no ha sido revisada</p>	<p>Target levels should continue to be estimated periodically, taking into account stock status and fleet fishing efficiency.</p> <p>Los niveles objetivo deberían continuar siendo evaluados periódicamente, , tomando en cuenta inter alia el estado de las poblaciones y la eficiencia de pesca de la flota,</p>



PLAN DE ACCIÓN			
PHASE	ELEMENT	PROGRESS	RECOMMENDED FOLLOW-UP ACTIONS
FASE	ELEMENTO	AVANCE	ACCIONES DE SEGUIMIENTO RECOMENDADAS
I	Regional Vessel Register Registro Regional de Buques	<p>The RVR has been established by IATTC (C-00-06) and its application in solving C-02-03. There has been slow progress in settling disputes and other claims that have resulted in increased capacity to the PS fleets</p> <p>El Registro de Buques ha sido establecido por CIAT (C-00-06) y su aplicación en la resolución C-02-03. Los avances en la resolución de disputas y otros reclamos han sido lentos, resultando en un incremento de la capacidad para las flotas de cerco.</p>	<p>The resolution of disputes and pending claims are a high priority. The Commission should consider the proposal which was submitted in 2012 for the establishment of a Panel to settle these disputes consistent with article XXV of the Antigua Convention.</p> <p>La resolución de disputas y reclamos pendientes son de alta prioridad. La Comisión debería considerar la propuesta presentada en 2012 para establecer un Panel para resolver estas disputas de manera consistente con el artículo XXV de la Convención de Antigua.,</p>
II	PS Capacity limits Límites de capacidad de cerqueros	<p>Capacity limits have been established by C-02-03. But the capacity has been growing steadily.</p> <p>Se han establecido límites de capacidad en C-02-03; pero la capacidad ha estado creciendo.</p>	<p>The Commission should consider strengthening Resolution C-02-03 in order to ensure that capacity is effectively frozen at the appropriate level to be decided.</p> <p>La Comisión debería considerar fortalecer la Resolución C-02-03 para asegurar que la capacidad sea realmente congelada al nivel apropiado por decidir.</p> <p>Further analysis of different options for reduction of capacity: vessels by vessels/proportionate reduction (country by country) and other options, e.g. establishment of TACs.</p> <p>Mayor análisis de diversas opciones para reducir la capacidad: embarcación por embarcación, reducción proporcional (país por país) y otras opciones como fijar capturas totales permisibles –CTP-.</p>

PLAN DE ACCIÓN			
PHASE	ELEMENT	PROGRESS	RECOMMENDED FOLLOW-UP ACTIONS
FASE	ELEMENTO	AVANCE	ACCIONES DE SEGUIMIENTO RECOMENDADAS
II	<p>PS Capacity limits</p> <p>Límites de capacidad de cerqueros</p>	<p>Capacity limits have been established by C-02-03. But the capacity has been growing steadily.</p> <p>Se han establecido límites de capacidad en C-02-03; pero la capacidad ha estado creciendo.</p>	<p>The Commission should decide on a time frame for the reduction and level of reduction, taking into account status of stocks.</p> <p>La Comisión debería decidir sobre el plazo y el nivel de la reducción, tomando en cuenta el estado de las poblaciones.</p> <p>The Commission should consider compensatory measures to avoid over exploitation of stocks based on scientific advice if no reduction of capacity agreed/implemented.</p> <p>La Comisión debería considerar medidas compensatorias para evitar la sobreexplotación de poblaciones con base en asesoría científica si no se acuerda/implementa una reducción de capacidad.</p> <p>The Commission should take into account the special situation of developing coastal states.</p> <p>La Comisión debería tomar en cuenta la situación especial de los países ribereños en desarrollo.</p>
	<p>LL Capacity limits</p> <p>Límites de capacidad de palangreros</p>		<p>Collection of missing information in particular on the operation of the fleet.</p> <p>Recopilación de información faltante en particular sobre la operación de la flota.</p>



PLAN DE ACCIÓN			
PHASE	ELEMENT	PROGRESS	RECOMMENDED FOLLOW-UP ACTIONS
FASE	ELEMENTO	AVANCE	ACCIONES DE SEGUIMIENTO RECOMENDADAS
III	Economic Incentives Incentivos económicos	Economic conditions have allowed an increase of capacity Condiciones económicas han permitido un incremento en la capacidad	The Commission should develop a plan for the implementation of Phase III of the Action plan, taking into consideration various options including the possibility of establishing ITQs, and the elimination of subsidies for shipbuilding and others which contribute to overcapacity La Comisión debería desarrollar un plan para la implementación de la Fase III del Plan de Acción, tomando en consideración diversas opiniones incluyendo, la posibilidad de establecer cuotas individuales transferibles (CIT) y la eliminación de subsidios para la construcción de buques y otros que contribuyan a la sobrecapacidad

ANEXO II: MATRIZ DE PROPUESTAS

CHART FOR PROPOSALS /MATRIZ DE PROPUESTAS

EFFECT IN REDUCTION EFECTO EN LA REDUCCION						PRIORITY PRIORIDAD	ADVANTAGES VENTAJAS	DISADVANTAGES DESVENTAJAS
TOOLS HERRAMIENTAS	SHORT TERM CORTO PLAZO	MEDIUM TERM MEDIANO PLAZO	LONG TERM LARGO PLAZO	CONDITIONS CONDICIONES	NEEDED ACTIONS ACCIONES REQUERIDAS	ADDITIONAL INFORMATION NEEDED NECESIDAD DE INFORMACIÓN ADICIONAL		
<p>PROGRESSIVE REDUCTION (VESSEL BY VESSEL)</p> <p>REDUCCIÓN PROGRESIVA (BUQUE POR BUQUE)</p>			X	<p>LEVEL AGREEMENT IN THE % OF REDUCTION</p> <p>ACUERDO SOBRE % NIVEL DE REDUCCIÓN</p>	<p>NEGOTIATION TO DEFINE WHICH VESSELS THE REDUCTION WILL APPLY</p> <p>NEGOCIACIÓN PARA DEFINIR A CUÁLES BUQUES APLICARÁ LA REDUCCIÓN</p> <p>SUPPLEMENTARY ANALYSIS OF METHODOLOGICAL ALTERNATIVES, FOR EXAMPLE (COUNTRY BY COUNTRY)</p> <p>ANÁLISIS SUPLEMENTARIOS DE METODOLOGÍAS ALTERNATIVAS POR EJEMPLO (PAÍS POR PAÍS)</p>	<p>TIME EVALUATION NEEDED TO REACH THE TARGET CAPACITY</p> <p>EVALUACIÓN DEL TIEMPO NECESARIO PARA ALCANZAR CAPACIDAD META</p> <p>TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS</p> <p>ARQUEO DE BUQUES</p> <p>TAKE INTO CONSIDERATION, THE SPECIAL CONDITIONS OF COUNTRIES THAT ARE DEVELOPING THEIR FISHING INDUSTRY</p> <p>TOMAR EN CUENTA LAS CONDICIONES ESPECIALES DE PAÍSES QUE ESTÁN EN DESARROLLO DE SU INDUSTRIA PESQUERA</p>		<p>SLOW REDUCTION [EFFICACY PROBLEMS] REDUCCIÓN MUY LENTA [PROBLEMAS DE EFICACIA]</p> <p>NO REDUCTION OF FISHING MORTALITY DUE TO INCREASED EFFICIENCY OF NEW VESSELS NO REDUCCIÓN DE LA MORTALIDAD POR AUMENTO DE LA EFICIENCIA EN LOS EMBARCACIONES NUEVAS</p> <p>NEGATIVE INCENTIVE TO REDUCE CAPACITY WHEN REPLACING OLD VESSELS INCENTIVO NEGATIVO POR DISMINUIR CAPACIDAD AL REMPLAZAR EMBARCACIONES VIEJAS</p> <p>NEGATIVE INCENTIVE TO REDUCE AND SEAL HOLDS ON SECOND-HAND VESSELS INCENTIVO NEGATIVO POR REDUCCIÓN Y SELLAMIENTO DE BODEGAS A EMBARCACIONES DE SEGUNDA MANO</p> <p>FLEET ASYMMETRIES ASIMETRÍA EN LAS FLOTAS</p>

CHART FOR PROPOSALS /MATRIZ DE PROPUESTAS

EFFECT IN REDUCTION EFECTO EN LA REDUCCION					PRIORITY PRIORIDAD	ADVANTAGES VENTAJAS	DISADVANTAGES DESVENTAJAS
MORATORIUM (FREEZING CAPACITY TO THE PRESENT LEVEL -- AS A FIRST STEP TOWARDS CAPACITY REDUCTION)	X			<p>1.NEGOTIATION TO RESOLVE ALL CAPACITY CLAIMS AND DISPUTES WITHOUT INCREASING CAPACITY</p> <p>1. NEGOCIACIÓN PARA RESOLVER TODOS LOS RECLAMOS Y DISPUTAS SIN AUMENTAR LA CAPACIDAD</p> <p>2. NEGOTIATION OF AGREED SCHEDULE AND TARGET FOR REDUCING CAPACITY</p> <p>2. NEGOCIACIÓN SOBRE CRONOGRAMA Y META DE REDUCCIÓN DE CAPACIDAD</p> <p>3. COMPLETE AND CONCLUDE THE CONFIRMATION OF VOLUME HOLD</p> <p>3.COMPLETAR Y CONCLUIR LA CONFIRMACION DEL VOLUMEN DE BODEGA</p>		<p>PRECISE ASSESSMENT NEED OF THE PRESENT CAPACITY LEVEL (TAKING INTO ACCOUNT CLAIMS AND DISPUTES)</p> <p>NECESIDAD DE UNA EVALUACIÓN PRECISA DEL NIVEL ACTUAL DE CAPACIDAD (TOMANDO EN CUENTA LOS RECLAMOS Y SOLICITUDES)</p> <p>TO DEFINE THE FRAMEWORK FOR THE MORATORIUM APPLICATION</p> <p>DEFINIR EL MARCO DE APLICACIÓN DE LA MORATORIA</p> <p>TO DEFINE THE TIME FOR MORATORIUM APPLICATION</p> <p>DEFINIR EL TIEMPO DE APLICACIÓN DE LA MORATORIA</p> <p>TO GUARANTEE SPECIAL CONDITIONS FOR DEVELOPING COASTAL STATES</p> <p>GARANTIZAR CONDICIONES ESPECIALES A LOS PAÍSES RIBEREÑOS EN VÍA DE DESARROLLO</p>	<p>NOT TAKE ACCOUNT OF THE NEEDING TO SETTLE CLAIMS AND REQUESTS</p> <p>NO SE TIENE EN CUENTA LA NECESIDAD DE RESOLVER RECLAMOS Y SOLICITUDES</p>

CHART FOR PROPOSALS /MATRIZ DE PROPUESTAS

EFFECT IN REDUCTION EFECTO EN LA REDUCCION						PRIORITY PRIORIDAD	ADVANTAGES VENTAJAS	DISADVANTAGES DESVENTAJAS
						<p>4. TO ESTABLISH THE LENGTH AND INCENTIVES ACCORDING TO THE QUOTA</p> <p>4. DETERMINAR LA DURACIÓN DE LA CUOTA Y DETERMINAR LOS INCENTIVOS DE ACUERDO A LA CUOTA</p> <p>5. TO ANALYZE THE QUOTA SYSTEM, RECOMMENDING DESIGN OPTIONS TO SOLVE THE IDENTIFIED PROBLEMS</p> <p>5. ANALIZAR EL DISEÑO DEL SISTEMA DE CUOTAS Y RECOMENDAR OPCIONES CARACTERÍSTICAS DE DISEÑO PARA RESOLVER LOS PROBLEMAS IDENTIFICADOS</p>	<p>FISHING RIGHTS TRANSFER</p> <p>TRANSFERENCIA DE DERECHOS DE PESCA</p> <p>OBTAINING MAXIMUM PROFITS</p> <p>OBTENCIÓN DE MÁXIMA GANANCIAS</p>	
TRADEOFFS COMPENSACIONES				<p>CLEAR ECONOMIC BENEFITS FOR ALL POTENTIAL PARTICIPANTS IN THE SCHEME</p> <p>BENEFICIOS ECONÓMICOS CLAROS PARA TODOS LOS PARTICIPANTES POTENCIALES DEL SISTEMA</p>	<p>PARTICIPATING GEARS AND/OR FLEET DEFINITION THAT MAY PARTICIPATE IN THE TRADEOFF SCHEME1.</p> <p>1.DEFINICIÓN DE ARTES Y/O FLOTAS QUE PODRÍAN PARTICIPAR EN EL SISTEMA DE COMPENSACIÓN</p>			

CHART FOR PROPOSALS /MATRIZ DE PROPUESTAS

EFFECT IN REDUCTION EFECTO EN LA REDUCCION						PRI- ORITY PRI- RI- DAD	ADVANTA- GES VENTAJAS	DISADVANTAGES DESVENTAJAS	
				<p>TO DETER- MINE THE QUOTA SYSTEM TO IMPLEMENT THE MARKET</p> <p>DETER- MINAR SISTEMA DE CUOTAS PARA IMPLI- MENTAR EL MERCADO</p>	<p>2. AGREEMENT ABOUT THE ELEMENTS THAT CAN BE TRADED OFF</p> <p>2. ACUERDO SOBRE QUÉ PUEDE SER INTERCAMBIA- DO</p> <p>3. DETERMINE THE COM- PENSATION ACTORS</p> <p>3. DETER- MINAR LOS ACTORES DE LA COMPEN- SACIÓN</p> <p>4. ACTION GUIDE FOR MEMBERS</p> <p>4. GUÍA DE ACCIÓN PARA LOS MIEM- BROS</p>		<p>TO PERFORM SIMU- LATIONS, SIMILAR TO "CORRALITO" BUT WITH COMPENSATION</p> <p>REALIZAR SIMULA- CIONES SIMILAR A UN CORRALITO PERO CON COMPENSACIÓN</p>	<p>COMPLEMEN- TARY MEASURE</p> <p>COMPLEMEN- TARIEDAD DE LA MEDIDA</p> <p>LOOKING TO INCREASE THE ECONOMIC BENEFITS TO PARTICIPANTS</p> <p>BUSCA AUMEN- TAR LOS BENE- FICIOS ECONÓ- MICOS DE LOS PARTICIPANTES</p>	<p>EXTERNALITIES COULD AFFECT THE INCENTIVES INCLUDED IN THE SYSTEM</p> <p>EXTERNALIDADES PODRÍAN AFECTAR LOS INCENTIVOS QUE SE INCLUYAN EN EL SISTEMA</p> <p>LEGAL CONSTRAINTS [INALIE- NABLE SOVEREIGN RIGHTS]</p> <p>LIMITACIONES JURÍDICAS [DE- RECHOS SOBERANOS INAJE- NABLES]</p>

X

