

# PROGRAMA INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DE LOS DELFINES

## PANEL INTERNACIONAL DE REVISIÓN

### 41ª REUNIÓN

BUSAN (COREA)  
20 DE JUNIO DE 2006

### DOCUMENTO IRP-41-09b

## RESUMEN DE CASOS ESPECIALES PENDIENTES SEGUIDOS POR EL PANEL

### 1. GENERAL

Los casos de interferencia al observador son clasificados automáticamente como casos especiales. La Secretaría observa que algunos de estos casos han sido resueltos a favor del buque sin que se entrevistara al observador. Mientras que los casos remitidos a los gobiernos por el Panel incluyen un informe por el observador, la Secretaría sugiere que la investigación de estos casos deba incluir el testimonio directo del observador.

#### **CASO 32-01. Buque 'F' – Buque del APICD**

La 32ª reunión del Panel en febrero de 2003 revisó un viaje realizado por este buque en 2002 (2002-654) e identificó como posible infracción 35 lances intencionales sobre delfines sin un LMD para 2002. El 13 de febrero de 2003, antes de que la Secretaría notificase a la Parte de la posible infracción, ésta fue notificada por la Parte que la infracción fue confirmada, y que se impuso al capitán una multa de US\$100,000 y se suspendió su licencia por cinco años. En una actualización fechada el 8 de junio de 2005, la Parte informó que la gerencia del buque había protestado, pues a su entender la licencia de pesca internacional debería permitir al buque pescar atunes asociados con delfines. Tras escuchar los argumentos de los representantes legales del buque y del capitán, el gobierno reafirmó su decisión y sanciones originales.

La 33ª reunión del Panel en junio de 2003 revisó los dos viajes siguientes del buque, 2002-756 y 2003-101. El capitán de pesca en el 2002-756, terminado antes del 13 de febrero de 2003, fue el mismo que en el caso antes comentado, y en el viaje ocurrieron 33 lances intencionales sobre delfines en 2003 sin un LMD, identificado por el PIR como posible infracción. Durante el viaje 2003-101, con otro capitán de pesca, se realizaron dos lances intencionales sobre delfines antes de la fecha efectiva del LMD de 2003 del buque, asignado de la Reserva para la Asignación de LMD. El Panel identificó estos lances como posible infracción, y expresó su preocupación que el buque podría estar incurriendo en un patrón de infracciones. La Secretaría informó a la Parte de todo esto en una carta enviada el 13 de agosto de 2003; el 17 de febrero de 2004, la Parte informó a la Secretaría que los casos 2002-756 y 2003-101 estaban bajo investigación.

Durante la 36ª reunión del Panel en junio de 2004, la Parte informó a la Secretaría que los casos en los que estaba implicado este buque estaban todavía siendo investigados. No hubo mayor respuesta de la Parte antes de la 37ª Reunión del PIR en octubre de 2004, y en esa reunión el Panel pidió a la Secretaría alentar a la Parte respectiva a responder antes de la 38ª Reunión del Panel. La Secretaría escribió a la Parte el 21 de enero de 2005, informándole de la solicitud del Panel. La Parte respondió a ambos casos el 8 de junio de 2005. La misma sanción aplicada al capitán para el viaje 2002-654 le fue aplicada para el viaje 2002-756 mediante una resolución del 8 de julio de 2003. Con respecto al viaje 2003-101, el gobierno determinó que la acción del buque pudo ser producto de mala información con respecto a la concesión del LMD y la entrada en efecto del mismo, provocando los dos lances anteriores al comunicado por parte del Director. Por lo tanto, no se consideró infracción este caso.

El 29 de junio de 2005, la Secretaría informó a la Parte que el buque había incurrido en un patrón de in-

fracciones, conforme al literal 1(b) de la Resolución A-02-03, y que por lo tanto no era elegible para un LMD en 2006. La Parte respondió el 22 de julio, manifestando lo siguiente:

- Bajo la legislación y reglamentos nacionales, se sanciona al capitán y no al buque.
- El párrafo 5 de la Resolución dicta que las disposiciones de la misma serán aplicadas de conformidad con la legislación y reglamentos de cada Parte.
- El armador del buque manifestó a la administración que las posibles infracciones se debieron a hechos fuera de su control, ya que consideran que las razones que dieron lugar a las infracciones, no son imputables al armador, al buque o al capitán, así como el procedimiento utilizado para la distribución de los LMD y el otorgamiento de la licencia internacional debían considerarse suficientes para que el buque opere sin restricción alguna. Desde el principio hubo una gran confusión en el tema del otorgamiento del LMD al buque, aun antes de solicitar uno de la reserva del Director. Este fue el primer buque en recibir un LMD de dicha reserva, y ese hecho trajo mucha confusión incluso para decidir el momento adecuado de hacer uso del LMD.
- Un gran inconveniente del viaje 2002-654 fue la falta de un debido proceso, ya que nunca se tomaron declaraciones al capitán o al armador, cercenando su derecho a la defensa; esto fue hecho de conocimiento de la Secretaría por la administración anterior.
- El resultado es que el armador obtuvo un pronunciamiento que declara que posiblemente el capitán, y no el buque, ha incurrido en una situación de un patrón de infracciones bajo el derecho nacional, y que dada la interpretación que tiene el APICD de estas normas, se considera no infracción el viaje 2002-654.

Por lo anterior, y en aplicación de las normas de la legislación y reglamentos nacionales invocados en lo propia Resolución, la Parte considera que el buque no ha incurrido en un patrón de infracciones y que por consiguiente no le son aplicables ninguna de las consecuencias jurídicas que apareja esta situación.

La Secretaría escribió a la Parte el 16 de septiembre, señalando que esta es la primera vez que se ha planteado la posibilidad de que el buque no sea culpable de una infracción por ser responsable el capitán. El Acuerdo está redactado en términos de infracciones cometidas por los buques y, ya que una decisión por las Partes que los buques pueden no ser responsables de las infracciones conlleva implicaciones importantes para el Acuerdo, el PIR debería brindar asesoramiento sobre la cuestión

En la 40ª reunión del Panel, en octubre de 2005, no se resolvió la cuestión de si el buque debiera ser considerado culpable de una infracción (dando lugar así a un “patrón de infracciones”), dada la determinación de la Parte en cuestión que el capitán, y no el buque, fue responsable. Dos miembros del Panel expresaron su inquietud que este planteamiento podría tener implicaciones importantes para el Acuerdo, que está redactado en términos de infracciones por buques.

Al 5 de junio de 2006, no se ha recibido mayor comunicación de la Parte con respecto a este caso.

### **CASO 38-01. Buque del APICD**

La 38ª Reunión del PIR en febrero de 2005 revisó el viaje no. 2004-462 de este buque e identificó una posible infracción de hostigamiento y/o interferencia al observador. El observador reportó que el mismo día que llegó al buque, el capitán de pesca le preguntó cuánto dinero quería para ayudarlo con datos falsificados, a lo cual el observador respondió categóricamente que no lo haría. Durante el viaje, después de un lance el capitán preguntó al observador si había registrado uso de explosivos durante el lance. Ante la respuesta afirmativa del observador, el capitán le pidió suprimir el informe de uso de explosivos, y dijo que podría hacer un arreglo monetario para el observador en puerto. El observador rechazó la oferta.

Este capitán fue también capitán durante los viajes 2002-654 y 2002-756 del Buque ‘F’, Caso 32-01.

Estas decisiones fueron comunicadas a la Parte por la Secretaría el 18 de abril de 2005. El 9 de mayo de

2006, la Secretaría informó a la Parte que, de conformidad con el Anexo IV.II.4 del APICD, se consideraba que la Parte estaba de acuerdo en que el buque cometió la infracción, ya que habían transcurrido 12 meses desde que fue informada de la posible infracción.

## **2. CASO 39-01. Buque del APICD**

La 39ª Reunión del PIR en junio de 2005 revisó el viaje 2005-096 de este buque e identificó una posible infracción de hostigamiento y/o interferencia al observador. El observador informó que, antes de zarpar, el capitán de pesca y el armador le pidieron no reportar ningún lance sobre delfines, ya que el buque no contaba con LMD. El observador se negó, y durante el viaje fue objeto de hostigamiento diario por parte de un tripulante particular.

Estas decisiones fueron comunicadas a la Parte por la Secretaría el 11 de agosto de 2005. El 17 de octubre de 2005, la Parte informó a la Secretaría que este caso está bajo investigación. Al 5 de junio de 2006, no se ha recibido mayor respuesta de la Parte.

## **3. CASO 40-01. Buque del APICD**

La 40ª Reunión del Panel, en octubre de 2005, revisó el viaje 2005-281 por este buque e identificó una posible infracción de hostigamiento y/o interferencia al observador. El observador informó que en varias ocasiones fue intimidado verbalmente por el capitán de pesca.

Estas decisiones fueron comunicadas a la Parte por la Secretaría el 19 de diciembre de 2005. Al 5 de junio de 2006, no hubo respuesta de la Parte.

## **4. CASO 40-02. Buque del APICD**

La 40ª Reunión del Panel, en octubre de 2005, revisó el viaje 2005-370 por este buque e identificó una posible infracción de hostigamiento y/o interferencia al observador. El observador informó que el capitán de pesca le ofreció un incentivo económico para que falsificara sus datos de aquellos lances en los que 1) fue descartado atún pequeño, y 2) el atún patudo formó el mayor porcentaje de la captura de atún. En el caso 1), el capitán no quiso que el observador anotara el tamaño del pescado como motivo por descartarlo, sino que dijera que fue por algún otro motivo, tal como que estaba en condición no apta para la comercialización, y en el caso 2) quiso que el observador cambiase el porcentaje de la captura de patudo.

Estas decisiones fueron comunicadas a la Parte por la Secretaría el 19 de diciembre de 2005. El 1 de febrero de 2006, la Parte informó a la Secretaría que la gerencia del buque desmentía los alegatos de hostigamiento del observador. La Secretaría contestó el día 6 de ese mismo mes, indicando que entendía que la carta del 1 de febrero señalaba que el caso estaba bajo investigación, y solicitando la decisión de la Parte al respecto e información sobre la acción tomada. La Parte contestó el 27 de febrero que había proseguido la investigación del caso y concluido, conforme al Anexo VII(d) del APICD, que no hubo infracción y que considera el caso terminado.

## **5. CASO 40-03. Buque del APICD**

La 40ª Reunión del Panel, en octubre de 2005, revisó el viaje 2005-421 por este buque e identificó una posible infracción de hostigamiento y/o interferencia al observador. El observador informó que en al menos dos ocasiones el personal del buque le pidió falsificar sus datos, y que en una ocasión se le ofreció un incentivo económico por hacerlo.

Estas decisiones fueron comunicadas a la Parte por la Secretaría el 19 de diciembre de 2005. El 9 de marzo de 2006, la Parte informó a la Secretaría que no encontró un soporte probatorio claro para iniciar investigación administrativa.