

PROGRAMA INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DE LOS DELFINES

PANEL INTERNACIONAL DE REVISIÓN

40ª REUNIÓN

LA JOLLA, CALIFORNIA (EE.UU.)
19 DE OCTUBRE DE 2005

DOCUMENTO IRP-40-09b

RESUMEN DE CASOS ESPECIALES PENDIENTES SEGUIDOS POR EL PANEL

CASO 31-01. Capitán de pesca 'A'

Este capitán fue eliminado permanentemente de la Lista de Capitanes Calificados en octubre de 2001. Realizó dos viajes más durante el período considerado en esta reunión, en los cuales se realizaron lances intencionales sobre atunes asociados con delfines. Antes de la 31ª reunión del PIR en octubre de 2002, la Secretaría notificó informalmente a la Parte que tenía información señalando que este capitán había realizado recientemente dos viajes en un buque con LMD. La Parte contestó en una carta con fecha del 8 de octubre de 2002 que se había notificado a la gerencia del buque que esto constituía una posible infracción con sanción monetaria, y que se estaba apelando el caso. El Panel identificó estas dos posibles infracciones en su 31ª reunión (viajes 2002-373 y 2002-486) y la Parte fue notificada formalmente. Hasta la fecha no ha habido mayor respuesta a estos casos.

En la 32ª reunión del PIR en febrero de 2003 se analizó otro viaje por este capitán en el mismo buque (viaje 2002-735) durante el cual se efectuaron lances intencionales sobre delfines, y en marzo de 2003 fue reportado a la Parte como posible infracción. Hasta la fecha no ha habido respuesta al caso.

En la 33ª reunión del Panel en junio de 2003 se revisaron dos viajes más por este capitán en el mismo buque, ambos con lances intencionales sobre delfines, y fueron reportados a la Parte como posibles infracciones (viajes 2003-028 y 2003-194). La Parte contestó el 3 de octubre de 2003 que estas dos posibles infracciones estaban bajo investigación; no ha habido respuesta subsiguiente.

La 34ª reunión del Panel en octubre de 2003 identificó como posible infracción otro viaje de este capitán con lances intencionales sobre delfines en el mismo buque (viaje 2003-341). Hasta la fecha no ha habido respuesta al caso.

La 35ª reunión del PIR en febrero de 2004 revisó un viaje de un buque de otra Parte con este capitán (viaje no. 2003-700), descrito bajo el Caso 35-01 (Buque 'H'). La Parte respondió el 31 de enero de 2005 que se precluyó el caso el 12 de octubre de 2004 porque no se encontró méritos para seguir adelante con el mismo.

La 36ª reunión del PIR en junio de 2004 revisó un viaje del buque 'H', con este capitán (viaje 2004-013), en el que hubo lances intencionales sobre delfines.

En la 11ª Reunión de las Partes, la Parte del pabellón del buque 'H' informó a las Partes que ningún buque de su pabellón volvería a emplear a este capitán. Las Partes pidieron a la Secretaría circular el nombre del Capitán 'A' a todas las Partes; esto fue hecho el 20 de julio de 2004.

El Capitán 'A' no ha sido identificado como el capitán de pesca en ningún buque que haya completado un viaje desde junio de 2004, ni tampoco ha reportado un observador su presencia en un buque durante dicho período.

La Secretaría recibió una carta del Capitán 'A', con fecha del 3 de marzo de 2005, en la cual pidió aclaración de las acusaciones en su contra. Preguntó qué podía hacer para rectificar su situación, y pidió que las Partes reconsiderasen sus acciones y que se le reintegrara a la Lista de Capitanes Calificados. El 4 de

abril la Secretaría respondió al Capitán 'A', adjuntando un resumen de todas las posibles infracciones identificadas por el PIR ocurridas desde 2000, en viajes de buques en los que él actuó, o pareció actuar, de capitán de pesca. El Capitán 'A' respondió el 25 de abril que no entendía del completamente todas estas posibles infracciones, pero que eliminarle de la Lista permanentemente era una injusticia. La Secretaría informó al Capitán 'A' el 2 de mayo que recomendaría que su situación fuese revisada en las reuniones del APICD en junio. Toda esta correspondencia fue circulada a las Partes, a solicitud del Capitán 'A'.

En la 39ª reunión del Panel en junio de 2005, una Parte propuso que, por motivos humanitarios, se reabriera este caso. El Panel decidió no revisar el caso, pero sí acordó que el Panel debería estar abierto a cualquier información adicional sobre la situación, del capitán o de cualquier Parte, y que el caso podría ser discutido de nuevo a petición de cualquier Parte.

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 infracciones, 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 lo 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

CASO 36-01. Buque ‘G’ – Buque del APICD

En la 10ª Reunión de las Partes en octubre de 2003, se decidió que este buque, que tuvo LMD en 2003, no era elegible para un LMD en 2004 porque empleó repetidamente capitanes de pesca que no figuraban en la *Lista de Capitanes Calificados* del APICD cuando tenía LMD. No obstante, la Parte del pabellón asignó un LMD al buque para 2004 de su asignación nacional de LMD. En febrero de 2004, la 35ª reunión del PIR revisó el viaje no. 2003-789 de este buque, el que incluyó actividad de pesca en 2003 y 2004. El Panel identificó seis posibles infracciones en el viaje: 1) un lance nocturno; 2-3) dos lances con uso de explosivos; 4) interferencia al observador; 5) capitán de pesca no calificado (en 2003); y 6) pescar sobre delfines sin LMD (20 lances en 2004). Estas decisiones fueron comunicadas a la Parte por la Secretaría en una carta con fecha del 24 de marzo de 2004. En su 35ª reunión en febrero de 2004, el PIR acordó que la cuestión de que si el buque tenía un LMD válido para 2004 sería discutida en la próxima reunión.

El 27 de abril de 2004, la Parte notificó a la gerencia de la aplicación de una sanción de US\$41,771 por las cinco infracciones.

La 36ª reunión del PIR in junio de 2004 revisó el viaje 2004-152 de este buque, e identificó las siguientes posibles infracciones: pescar sobre delfines sin LMD (39 lances), uso de explosivos durante 5 lances sobre delfines, y un lance nocturno. Estas decisiones fueron remitidas a la Parte por la Secretaría el 13 de agosto de 2004. No se ha recibido respuesta de la Parte.

El Panel remitió este caso a la 11ª Reunión de las Partes en junio de 2004 con respecto a la validez del LMD asignado al buque por la Parte del pabellón para 2004. La Reunión de las Partes determinó que dicho LMD no era válido; una Parte expresó con retraso su disconformidad con la decisión tomada por la 10ª Reunión de las Partes con respecto al LMD del buque para 2004.

La 37ª Reunión del Panel en octubre de 2004 revisó el viaje no. 2004-329 de este buque e identificó la

posible infracción de 50 lances intencionales sobre delfines sin LMD. Esta decisión fue notificada a la Parte el 3 de enero de 2005. Al 3 de octubre de 2005, la Parte no ha respondido a esta posible infracción.

En octubre de 2004, la 12ª Reunión de las Partes del APICD aprobó una recomendación de la 37ª Reunión del PIR que, en vista del pésimo historial de este buque, no debería ser elegible para un LMD para 2005.

El 17 de diciembre de 2004, una corte judicial de la Parte del pabellón decidió que el proceso de cambio de pabellón del buque a otra Parte debería ser llevado a cabo. Toda referencia subsiguiente al gobierno del buque corresponde a esta otra Parte, bajo cuya jurisdicción faena actualmente el buque.

El gobierno informó a la Secretaría el 23 de enero de 2005 que asignaría al buque un LMD para 2005 de su asignación nacional.

Durante la revisión de este caso en la 38ª Reunión del PIR en febrero de 2005, el nuevo gobierno informó al Panel que proveería una respuesta sobre el tema a la brevedad después de concluir la reunión. En una carta con fecha del 9 de marzo, el gobierno declaró que no encontraba motivo por no asignar un LMD al buque, y pidió que se cerrara la discusión del caso. La Secretaría respondió el 21 de marzo, señalando su entendimiento que el buque no cuenta con un LMD para 2005, de conformidad con el Acuerdo. Ambas comunicaciones fueron circuladas a las Partes el mismo 21 de marzo.

La 38ª Reunión del PIR revisó también el viaje no. 2004-569 de este buque, que tuvo lugar antes del cambio de pabellón arriba comentado, e identificó la posible infracción de 24 lances intencionales sobre delfines sin LMD. Esta decisión fue comunicada a la Parte el 20 de abril de 2005.

El 7 de junio de 2005, el gobierno solicitó de la Secretaría todos los informes de los observadores de las posibles infracciones de este buque ocurridas desde el 13 de febrero de 2004, y le fueron provistos.

La 39ª Reunión del PIR en junio de 2005 revisó los viajes 2004-739 y 2005-166 de este buque, e identificó la posible infracción de pescar sobre delfines sin LMD durante ambos viajes. Estas decisiones fueron remitidas al gobierno el 12 de agosto.

En la 13ª Reunión de las Partes en junio de 2005 se decidió que sería aceptable que el gobierno nuevo investigase las posibles infracciones que ocurrieron durante el período de pabellón disputado, e informar al PIR de los resultados de las investigaciones, sin perjuicio de las decisiones del gobierno del pabellón anterior.

El 9 de junio de 2005, el gobierno notificó a la Secretaría que todas las posibles infracciones de los viajes 2004-152, 2004-329, 2004-569, y 2004-739 estaban bajo investigación. En dos cartas, fechadas el 29 y 30 de agosto de 2005, el gobierno informó sobre los resultados de su investigación como sigue:

2004-152: Pescar sin LMD – No infracción; Uso de explosivos en 5 lances – No infracción; 1 lance nocturno – el caso sigue bajo investigación

2004-329: Pescar sin LMD – No infracción

2004-569: Pescar sin LMD – No infracción

2004-739 y 2005-166: Pescar sin LMD – Conforme a la legislación nacional, no hubo infracción porque se asignó un LMD nacional al buque.

CASO 37-01. Buque del APICD

En octubre de 2004, la 37ª Reunión del Panel revisó el viaje no. 2004-338 de este buque, e identificó las posibles infracciones de un lance sobre delfines sin LMD y hostigamiento/interferencia al observador. El observador reportó que miembros del personal del buque le presionaron para que no reportase el lance sobre delfines como lance intencional. El 3 de enero de 2005 se notificó a la Parte de estas posibles infracciones y de que había sido designado *Caso especial*. El 22 de agosto de 2005, la Parte informó a la Secretaría que la investigación del caso comenzó el 14 de febrero de 2005, y que el 17 de marzo se impu-

so una multa de US\$ 200 al buque y se le exigió suspender toda actividad durante 15 días laborales.

CASO 37-02. Buque de menos de 363 t de capacidad de acarreo; volumen de bodega = 412 m³

En octubre de 2004, la 37ª Reunión del Panel fue notificada del informe de un observador de que, desde el buque al que estaba asignado, vio a un buque cerquero, no elegible para un LMD por su tamaño, realizar una caza con lanchas sobre una manada de delfines, y luego un lance sobre la misma. La Secretaría había notificado previamente a la Parte de la posible infracción el 9 de julio de 2004, y la Parte respondió el 14 de octubre de 2004 que se estaba investigando el caso. El 3 de enero de 2005, la Secretaría informó a la Parte que la 37ª Reunión del PIR lo había designado *Caso especial*, y el 12 de enero notificó a la Parte que, de conformidad con la Resolución A-02-01, el buque debía de inmediato participar en el Programa de Observadores a Bordo del APICD y pagar la cuota correspondiente.

La 39ª reunión del Panel discutió la cuestión de cuánto tiempo necesita el buque llevar observador, ya que la [Resolución A-02-01](#) no estipula ningún período. El Panel acordó que el buque debería seguir llevándolo hasta que la Parte concluyera su investigación.

El 26 de agosto de 2005, el observador que reportó este caso testificó durante una audiencia ante el Director General de Pesca de la Parte. Al 3 de octubre de 2005, el buque se encontraba en el mar con un observador del PICD a bordo, y llevó observadores del APICD en sus ocho viajes previos también.

CASO 37-03. Buque del APICD

Durante el viaje no. 2004-469, el observador registró una mortalidad de 52 delfines durante un lance, con lo que el buque rebasó su LMD. Reportó que informó al capitán de pesca de esto después del lance, lo cual creó una situación tensa a bordo, y que fue agredido físicamente por un tripulante; esto fue constatado por el navegador en un informe escrito, en el que recomendó que el tripulante fuese despedido. El observador reportó que el buque realizó 24 lances sobre delfines después de rebasar el LMD. El capitán de pesca escribió dos informes, en los que cuestionó el informe de mortalidad del observador, su conducta, y su credibilidad, y el armador del buque escribió un informe similar. Después del viaje, el observador reportó que el armador le ofreció un soborno para que modificase el Registro de Seguimiento de Atún, y ante la negativa de éste, le amenazó gravemente.

El 17 de septiembre de 2004, la Secretaría envió una carta a la Parte del pabellón, con copia al armador, informándole de que 1) el buque había rebasado su LMD durante el viaje en un lance con una mortalidad de 52; 2) el capitán de pesca fue notificado de esto una vez terminado el lance; y 3) a pesar de la notificación por parte del observador, el buque realizó 24 lances adicionales sobre delfines durante el resto del viaje. Se informó a la Parte que cada uno de los 24 lances constituía una posible infracción, y que el caso sería revisado en la 37ª Reunión del Panel. La Parte respondió el 15 de noviembre de 2004, diciendo que un caso tan complicado requeriría una investigación a fondo, y que tenía dudas acerca del número de delfines muertos reportados por el observador, y de su desempeño.

En octubre de 2004, la 37ª Reunión del Panel revisó el viaje no. 2004-469 e identificó las siguientes posibles infracciones: 1) uso de explosivos durante una caza y/o lance sobre delfines; 2) 24 lances intencionales sobre delfines después de alcanzar el LMD; y 3) hostigamiento/interferencia al observador. El 3 de enero de 2005, la Secretaría informó a la Parte de estas posibles infracciones y de que el viaje había sido designado *Caso especial*. El 8 de junio de 2005, la Parte informó a la Secretaría que el buque había cambiado de pabellón a otra Parte y que por lo tanto no podía sancionarlo, ni la Parte actual tampoco porque la posible infracción no ocurrió bajo su jurisdicción. La Parte se refirió a su respuesta anterior, en la cual señaló sus dudas acerca del desempeño del observador, notando que el Anexo II.13.b del APICD contempla este tipo de objeción.

En la 39ª reunión del Panel, se expresó preocupación que el buque cambió de pabellón para evitar ser sancionado. Además, se señaló que, si un buque cambia de pabellón y de propietario antes de que el gobierno pueda iniciar una investigación, sería difícil para la nueva Parte de pabellón abrir una investiga-

ción. Se acordó que ambos gobiernos involucrados deberían investigar este caso al mayor grado posible de acuerdo a sus leyes,

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. Al 3 de octubre, no se había recibido respuesta.

1. 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. Al 3 de octubre, no se había recibido respuesta.