

ISSN: 2805-749

**ANÁLISIS NORMATIVO DE LOS
CONVENIOS INTERNACIONALES Y
NORMAS APLICABLES SOBRE LOS
BUQUES DE PESCA,
CARACTERÍSTICAS E INSPECCIÓN.**

Luis Eduardo Chávez Perdomo*¹⁸



Resumen:

Este artículo busca dar a conocer la complejidad de la clasificación de las embarcaciones pesqueras, partiendo de un análisis normativo de los convenios internacionales y normas aplicables a este tipo de embarcaciones en Colombia, puesto que existen diferencias importantes partiendo de lo general dados por el código de comercio y la autoridad marítima a lo particular, por esta razón partimos de su definición y los aspectos característicos a tener en cuenta al momento

de clasificar las embarcaciones de pesca, siendo importante la identificación de los lineamientos necesarios para la utilización e inspección de este tipo de embarcaciones.

Palabras clave: Pesca, buque, definición, clasificación.

Abstract:

This article seeks to know the complexity of the classification of fishing vessels, making a normative analysis of conventions and applicable standards for this type of vessels in Colombia, knowing their definition and the characteristic aspects to take into account when classifying vessels of fishing, being important the identification of necessary guidelines for the inspection of this type of vessels.

Key words: Fishing vessel, definition, classification.

Introducción

La actividad pesquera se remonta al hombre primitivo, que en búsqueda de su bienestar y supervivencia se adentra en el

* Magister en Derecho Internacional y relaciones Exteriores, Profesional en ciencias navales, abogado marítimo, perito naval, becario en gestión de puertos de la CIP-OEA-PUERTOS DEL ESTADO, profesor de la Universidad Externado de Colombia, Escuela Naval Almirante Padilla y la Universidad Sergio Arboleda. Consultor. ORCID [0000-0001-6533-2960](https://orcid.org/0000-0001-6533-2960)

https://scholar.google.com/citations?view_op=list_works&hl=es&user=9aH9M9YAAAAJ Email. lechip8@gmail.com / www.aflumarpport.com

ISSN: 2805-749

océano para su supervivencia y con el tiempo para sus actividades comerciales y políticas. La pesca es un elemento importante dentro de la seguridad alimentaria, pues además de la alimentación, sus productos tienen innumerables usos para otras industrias, así el elemento que permite recibir este producto es el buque que cada vez más especializado y de mejores características se adentra cada vez más mar adentro. El buque pesquero en general nos trae una serie de elementos distintivos y se quiere dar a conocer cuáles son los elementos básicos en la clasificación del buque de pesca, en desarrollo de los principios de la uniformidad y la universalidad del derecho marítimo.

Desde 1999, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) estimó que 24.000 personas morían cada año en el sector pesquero, una cifra 10 veces mayor a la de los buques mercantes. Una de las dificultades con los buques pesqueros y sus tripulaciones se debe a que están excluidos de casi todas las regulaciones marítimas internacionales, como la procuración de certificaciones de seguridad o las inspecciones de condiciones de trabajo. (pewtrusts.org, 2020, pág. 2) Esto significa que las prácticas abusivas podrían pasar

inadvertidas, incluso llegando a la esclavización a bordo y su difícil hallazgo.

Los informes demuestran que las tripulaciones de buques pesqueros en altamar, o fuera de la jurisdicción nacional del estado del pabellón, están conformadas generalmente por trabajadores inmigrantes que, por su condición, corren más riesgo de ser explotados por los operadores. Esta es una práctica cada vez más frecuente. Pueden pasar meses en el mar sin regresar y, a menudo, están aislados, con frecuencia incomunicados pues no conocen el idioma de la tripulación o del capitán. (pewtrusts.org, 2020, pág. 2) En estas condiciones, los pescadores suelen no tener forma de reportar violaciones a los estándares de seguridad de los buques, su disposición y condiciones a bordo.

La comunidad internacional está reconociendo cada vez más que las condiciones de trabajo inferiores a los estándares y la falta de normas de seguridad son un sello característico de los buques de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, de allí la necesidad de conocer cómo se clasifica (pewtrusts.org, 2020) este tipo de nave y su aplicación nacional, considerando que este tipo de naves no necesariamente desarrollan sus actividades en las áreas jurisdiccionales de

ISSN: 2805-749

un país si no que puede tocar uno o más jurisdicciones, lo que requiere de todo un andamiaje y coordinación internacional ya que podría efectuarse conductas contrarias a la ley de carácter trasnacional.

En general el buque como sujeto de derechos y obligaciones en el derecho marítimo debe regirse a una serie de normas las cuales no solo se enmarcan en la normativa nacional como el código de comercio, sino que debe cumplir otras reglas, dadas por diferentes organizaciones internacionales, pues debido a la universalidad y a la especialización de cada materia se han desarrollado una serie de elementos normativos que regulan la actividad, con el fin de mejorar las condiciones a bordo de la actividad y ejercer la protección del medio marino así como la tecnificación para este tipo de embarcaciones.

La clasificación

Partiendo de lo general se conoce que la clasificación de las naves en Colombia está regida bajo el Código de comercio donde se establece que hay dos clases de naves “Las

embarcaciones mayores, cuyo tonelaje sea o exceda de veinticinco toneladas, y las embarcaciones menores, cuyo registro no alcance el indicado tonelaje. Para todos los efectos el tonelaje se considera el neto de registro, salvo que se exprese otra cosa (Congreso, 1971).”

El buque de pesca es el elemento fundamental para desarrollar la actividad en faenas marítimas de pesca, enmarcados dentro de la CONVEMAR¹⁹, en cuanto a la conservación de los recursos vivos, la utilización de los recursos vivos²⁰, el manejo de las poblaciones que se encuentren dentro de las zonas económicas exclusivas de dos o más Estados ribereños, o tanto dentro de la zona económica exclusiva como en un área más allá de ésta y adyacente a ella²¹, el manejo de las especies altamente migratorias²², el manejo de los mamíferos marinos²³, el manejo de las poblaciones anádromas²⁴, así mismo de las especies catádromas²⁵ y sedentarias²⁶.

La CONVEMAR, creo la institucionalizo funciones para los estados, como el contemplado en la Ejecución de leyes y

¹⁹ Artículos 61 a 68 de Convención del mar

²⁰ Artículo 62 de Convención del mar

²¹ Artículo 63 de Convención del mar

²² Artículo 64 de Convención del mar

²³ Artículo 65 de Convención del mar

²⁴ Artículo 66 de Convención del mar

²⁵ Artículo 67 de Convención del mar

²⁶ Artículo 68 de Convención del mar

ISSN: 2805-749

reglamentos del Estado ribereño²⁷ Ejecución de leyes y reglamentos del Estado ribereño de la Ejecución por el Estado del pabellón²⁸ para ser ejercida ante sus buques registrados, y la de Ejecución por el Estado del puerto (UN-82, 2021) para buques de otras banderas, buscando homologar y verificar el cumplimiento de requisitos mínimos legales de la nave, así como el cumplimiento de estas para su correcto desempeño. Por esta misma razón aparece entonces la necesidad de supervisión del Estado Rector del Puerto, que no es otra cosa que la acción de “inspección de buques de pabellón extranjero en los puertos nacionales con el objeto de verificar que el estado del buque y su equipo cumplan las prescripciones establecidas en los reglamentos internacionales y que el buque

esté tripulado y se explota de conformidad con tales normas” (IMO, 2021), con el fin de que los buques que visiten puertos extranjeros se sometan a inspecciones a fin de garantizar que cumplan las prescripciones de la OMI.

Esta institución y su aplicabilidad se encuentra relacionada en Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (UNCLOS 1982)²⁹; El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74/88)³⁰; En el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques (MARPOL 73/78)³¹; El Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW 1978/95)³²; EL Convenio Internacional de Líneas de Carga (LL 66/88)³³; El Convenio Internacional de Arqueo de

²⁷ CONVEMAR 82 art 73 No 1, 3y 4 “1. El Estado ribereño, en el ejercicio de sus derechos de soberanía para la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos vivos de la zona económica exclusiva, podrá tomar las medidas que sean necesarias para garantizar el cumplimiento de las leyes y reglamentos dictados de conformidad con esta Convención, incluidas la visita, la inspección, el apresamiento y la iniciación de procedimientos judiciales.

3. Las sanciones establecidas por el Estado ribereño por violaciones de las leyes y los reglamentos de pesca en la zona económica exclusiva no podrán incluir penas privativas de libertad, salvo acuerdo en contrario entre los Estados interesados, ni ninguna otra forma de castigo corporal.

4. En los casos de apresamiento o retención de buques extranjeros, el Estado ribereño

notificará con prontitud al Estado del pabellón, por los conductos apropiados, las medidas tomadas y cualesquiera sanciones impuestas subsiguientemente

²⁸ CONVEMAR 82 art 117 No 1 “velarán por que los buques que enarboleden su pabellón o estén matriculados en su territorio cumplan las reglas y estándares internacionales aplicables, establecidos por conducto de la organización internacional competente o de una conferencia diplomática general”

²⁹ Artículos 56.1. b. iii, 194,197,211 y 218.

³⁰ Capítulo I Regla 19, Capítulo IX Regla 6.2 y Capítulo XI Regla 4.

³¹ Artículos 5 y 6, Anexo I Regla 8A, Anexo II Regla 15, Anexo III Regla 8, Anexo IV Regla 13, Anexo V Regla 8 y Anexo VI Regla 10.

³² Artículo X

³³ Artículo 21

ISSN: 2805-749

1969³⁴; Convenio N° 147 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), sobre las Normas Mínimas en la Marina Mercante de 1976³⁵; El Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001 (AFS 2001)³⁶; Y el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por los Hidrocarburos para Combustible de los Buques (BUNKERS 2001)³⁷ son algunos de los ejemplos de su aplicación y función de inspección.

Estas inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto se concibieron originalmente como un refuerzo de la labor de implantación del Estado de abanderamiento, pero la experiencia ha demostrado que pueden ser sumamente eficaces, y en ella se debe observar la condición de buque desde aspectos náuticos, sanitarios, laborales y ambientales entre otros. La OMI³⁸ adoptó la resolución A.682(17) sobre Cooperación regional en el ámbito de la supervisión de buques y el control de descargas mediante la que se promueve el establecimiento de acuerdos regionales. Un buque que llega al puerto de un país normalmente visitará otros países de la región, por lo tanto, las

inspecciones pueden ser más eficaces si se coordinan estrechamente con el fin de centrarse en los buques deficientes, para así evitar las inspecciones múltiples.

Esta coordinación asegura que se inspeccionen el máximo posible de buques, evitando al mismo tiempo que los buques sufran demoras debidas a inspecciones innecesarias. Al que fundamentalmente le corresponde la responsabilidad de supervisar la condición de los buques es al Estado de abanderamiento - pero la supervisión por el Estado rector del puerto proporciona una "red de seguridad" para detectar los buques deficientes. (IMO, 2021)

En este lineamiento aparece el "Acuerdo sobre las medidas del Estado rector del puerto (AMERP) es el primer tratado de carácter vinculante centrado específicamente en la pesca y su objetivo es prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR³⁹ impidiendo que los buques que la practican utilicen puertos para desembarcar sus capturas, que busca reducir los incentivos para que estos buques continúen operando y, además, frenar el flujo de productos pesqueros derivados de la pesca INDNR hacia los mercados nacionales e internacionales impactando la conservación a largo plazo y el uso sostenible de los recursos

³⁴ Artículo 12

³⁵ Artículo 4

³⁶ Artículo 11

³⁷ Artículo 7.12

³⁸ Organización marítima internacional

³⁹ La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR)

ISSN: 2805-749

marinos vivos y sus ecosistemas. Las disposiciones propuestas se aplican a los buques de pesca que soliciten entrar en un puerto designado de un Estado que sea diferente de su Estado del pabellón. (FAO, 2021)

De esta forma se relaciona con la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas – ROCRAM, como organismo de carácter regional, se encamina a la cooperación, por medio de un contacto fluido, franco y permanente por parte de sus integrantes, por esta razón, “comprende las tareas y acciones para orientar los procesos sobre seguridad y protección marítima, formación y titulación de la gente de mar, protección del medio ambiente, aspectos jurídicos y de facilitación naviera, y lo que considere cada Organización, con el propósito de asegurar una decisión óptima en la implantación de normas tan elevadas como resulte posible de los Convenios Internacionales adoptados en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI)”. (ROCRAM, 2021), configurándose un sistema regional con efectos mundiales en temas de seguridad, inspección y control de naves.

Como se ha visto, la OMI, genera una serie de lineamientos que se alinean a la seguridad de este tipo de naves tanto para la construcción de la embarcación como su

equipamiento, y lo define como “es todo buque utilizado comercialmente para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otros recursos vivos del mar” (Protocolo, 1993, pág. art 3), reglas que deben ser monitoreadas y verificados por el Estado Rector de Puerto o de Abanderamiento según sea el caso y que de forma general y con el fin de minimizar riesgos en la navegación y la operación de la nave. Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros fue aprobado el 2 de abril de 1977; siendo sustituido por el Protocolo de Torremolinos de 1993; además, constituye parte de esta convención el acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de 1993 para la seguridad de los buques pesqueros.

Esta convención fue el primero cuero normativo de índole internacional sobre la seguridad de los buques pesqueros. Para la década de 1980, debido a la poca acogida de este y la dificultad para entrar en vigor de las condiciones técnicas exigibles, la OMI decidió reemplazarlo con un nuevo texto en forma de protocolo. De esta forma, el Protocolo de Torremolinos de 1993, adoptado en abril de 1993, actualiza, enmienda e integra el Convenio original, considerando los adelantos tecnológicos y la necesidad de adoptar un enfoque

ISSN: 2805-749

pragmático con miras a alentar a la ratificación del instrumento. (OMI, 2021)

La enmienda de 2012 de Ciudad de Cabo aprobó un nuevo acuerdo. sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977. (OMI, 2021)

Al ratificar el acuerdo, las Partes adoptan las enmiendas a las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993, de manera que puedan entrar en vigor lo antes posible a partir de ese momento. Este entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que por lo menos 22 Estados, que en total tengan como mínimo 3 600 buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en alta mar hayan manifestado su consentimiento en obligarse por él. (OMI, 2021) En él se describen los estándares relacionados con los buques pesqueros e incluye otras regulaciones creadas para proteger la seguridad de tripulaciones y observadores, y brindar un marco de igualdad para la industria. (pewtrusts.org, 2020)

Para garantizar que los buques sean seguros, su diseño, construcción y equipamiento deben estar sujetos a

inspección y examen. Estas prácticas las puede llevar a cabo una agencia del estado del pabellón o una autoridad delegada a tal fin, como un inspector o una sociedad de clasificación. El acuerdo establece que los dispositivos de salvamento, las instalaciones de radio, la estructura, la maquinaria y los equipos de un buque se deben inspeccionar antes de ponerlos en funcionamiento y que dicho proceso se debe llevar a cabo en intervalos que no pueden superar los cinco años. Los detalles de las inspecciones se revelarán mediante un Certificado Internacional de Seguridad para Buques Pesqueros. (pewtrusts.org, 2020)

Ahora bien, la FAO, "preparó un documento técnico con descripciones e ilustraciones de las distintas clases de embarcaciones pesqueras, que sirviera de orientación para su clasificación" (FAO, 1986), esta clasificación se basa en el "*equipo de pesca*" empleado, para responder así por igual a las necesidades de quienes trabajan en estudios estadísticos y de quienes se ocupan de la ordenación de los recursos ícticos, que en general se divide entre los que hacen y no hacen la actividad de pesca siendo estos auxiliares a la pesca.

Por otro lado, Colombia, es parte de la COMISIÓN INTERAMERICANA DEL ATÚN TROPICAL, por esta razón adquiere

ISSN: 2805-749

obligaciones como la de tener el control y registrar sus naves (14⁴⁰) pesqueras ante esta organización, pero además a cumplir sus lineamientos y cumplir en general con reglas dadas por la CIAT, las cuales buscan la protección de especies animales con la implementación de normas y equipos específicos, es así como la Comisión efectúa una clasificación de las embarcaciones pesqueras en torno a la *capacidad de acarreo*.

Esta organización para efectos de control decide efectuar la clasificación por buques en razón a su "*capacidad de acarreo*" tiene su origen en las necesidades de análisis de los datos e información relativos a las operaciones pesqueras, teniendo en cuenta básicamente dos factores: las áreas de acceso y la eficiencia en cuanto al esfuerzo pesquero, que se diferencian según el tamaño de los buques y a su vez por la capacidad de carga y almacenamiento de sus bodegas.

La primera referencia que se puede ubicar a esta clasificación diferenciada – muy sencilla – se encuentra en el informe anual de la Comisión correspondiente al año 1953 que reza:

Como barcos de diferente tamaño operan en alguna extensión en zonas diversas, yendo los más pequeños a las aguas menos distantes, es también de utilidad determinar separadamente el promedio de la pesca por cada día de actividades atuneras, para las diferentes clases por tamaño.

Seis categorías de barcos, por tamaño, con base en la capacidad pesquera, son usadas en la tabulación de estos y otros datos, a saber:

Clase I-Capacidad hasta 50 toneladas
Clase II-Capacidad de 51 a 100 toneladas
Clase III-Capacidad de 101 a 200 toneladas
Clase IV-Capacidad de 201 a 300 toneladas
Clase V-Capacidad de 301 a 400 toneladas
Clase VI-Capacidad de más de 400 toneladas (CIAT, Informe anual, 1953, pág. 56)

Posteriormente, algunos decenios después, la Comisión decidió reemplazar en 1996 esta referencia a toneladas cortas por una referencia a toneladas métricas y, en esta ocasión, hizo énfasis en el hecho de que podía ajustarse el valor registrado de esa capacidad si no correspondía al peso total de las descargas.

⁴⁰información a fecha 05-05-2021.

ISSN: 2805-749

“Se usan las estimaciones de capacidad de acarreo del barco suministradas por el armador o astillero a menos que los registros de descarga indiquen que sea conveniente revisarlas. Para los registros se clasifican los barcos de acuerdo con su capacidad en las siguientes clases: Clase 1, menos de 46 toneladas métricas (denominadas "toneladas" a secas de ahora en adelante)

Clase 1, 51 toneladas cortas (TC);
Clase 2, 46-91 toneladas (51-100 TC);
Clase 3, 92-181 toneladas (101-200 TC);
Clase 4, 182-272 toneladas (201-300 TC);
Clase 5, 273-363 toneladas (301-400 TC);
y Clase 6, más de 363 toneladas (400 TC).

Con excepción de los palangreros y las embarcaciones pequeñas misceláneas mencionadas en el párrafo anterior, se incluyen todos los barcos que pescaron en el OPO durante el año en las estimaciones anuales del tamaño de la flota de superficie.” (CIAT, Inform anual, 1996, pág. 216)

Esta capacidad de acarreo es por ende distinta de la del buque en general tal como se calcula en aplicación de la normativa de la OMI plasmada en su convención de

1969. En efecto, tal como se puede apreciar en los textos citados, debe reflejar la capacidad de carga real de las bodegas donde está almacenado el pescado y por tanto no puede ni debe ser inconsistente con el máximo tonelaje que puede cargarse en esas bodegas y descargarse luego. Debe reflejar una realidad concreta y no podría ser derivada solamente de la aplicación automática de una fórmula preexistente.

En este sentido, se requiere aplicar en el Área de la Convención las medidas de conservación y ordenación para los atunes tropicales establecidas a continuación, y solicitar que el personal de la CIAT mantenga un seguimiento a las actividades de pesca de los buques del pabellón del CPC respectivo con respecto a este compromiso, y que asimismo informe de estas actividades en cada reunión anual de la Comisión.

1. Las presentes medidas son aplicables durante 2018-2020 a los buques de cerco de todos los CPC⁴¹ de clase de capacidad de la CIAT 4 a 6 (más de 182 toneladas métricas de capacidad de acarreo), y a todos sus buques de palangre de más de 24 metros de eslora total, que pesquen

⁴¹ Miembros y no Miembros Cooperantes de la Comisión

ISSN: 2805-749

atunes aleta amarilla, patudo y barrilete en el Área de la Convención.

2. Los buques cañeros, curricaneros, y de pesca deportiva, y los buques de cerco de clases de capacidad de la CIAT 1 a 3 (182 toneladas métricas o menos de capacidad de acarreo) y los buques de palangre de menos de 24 metros de eslora total, no quedan sujetos a las presentes medidas, salvo aquellas relacionadas con la ordenación de los plantados. (CIAT, 2017)⁴²

De esto, se extracta que hay 6 tipos de embarcaciones, donde las 182 toneladas métricas de capacidad son la medida de donde se desprenden las naves mayores de 24 metros de eslora o menores de esta.

Se establece una obligación para las partes sobre el registro regional de buques autorizados para pescar bajo el control de la comisión nacional, de esta manera se establece un control de la pesca para buques en áreas específicas, teniendo en cuenta sus características (cerqueros, palanganeros, etc.), las áreas y las especies objeto de explotación, vedas las cuales realiza mediante la expedición de

resoluciones que debe controlar el Estado rivereño.

Además, propone el equipamiento para este tipo de buques con la obligación para los armadores de que los buques tendrán dos inspecciones anuales de cada uno de sus buques que fue asignado un LMD, a fin de asegurar que hayan cumplido los requisitos de equipo de protección de delfines. (CIAT, 2020), así como identifica aquellas naves que se encuentren efectuando actividades de pesca ilícita en la zona de interés. (CIAT, Resolución A-04-07, 2020)

En Colombia, por medio de la ley 13 de 1990, se ordena a la Autoridad Nacional de pesca que se encargue de “adoptar medidas de inspección y vigilancia para el control de la actividad pesquera realizada por las embarcaciones de bandera nacional y bandera extranjera⁴³”, en este sentido debe ser la entidad que promueve las medidas necesarias y supervisa el cumplimiento de que las embarcaciones que operen en Colombia, nacionales o extranjeras, cumplan su reglamentación; por tal razón, al momento del arribo de la nave, esta “deberá proporcionar la siguiente información: Nombre y bandera de la embarcación, matrícula, número OMI,

⁴² Resolución C-17-02, COMISIÓN INTERAMERICANA DEL ATÚN TROPICAL, 2017

⁴³ Ley 13 de 1990, artículo 1.

ISSN: 2805-749

muelle o puerto, fecha de arribo, hora estimada en puerto o muelle, cantidad y tipo de artes de pesca a bordo, propósito del arribo, estimación capturas por especie y captura total, estimación volúmenes por especie a descargar, hora estimada de descargue y/o transbordo (en los casos que aplique)⁴⁴.”

En desarrollo de su actividad, este tipo de embarcaciones puede ser sujeto a inspecciones ya que “los titulares de permisos que cuenten con embarcaciones de bandera nacional y embarcaciones de bandera extranjera, estarán en la obligación de mantener abordo la documentación completa y necesaria de cada embarcación para su operación, así mismo permitir y facilitar la inspección completa de la embarcación siempre que el inspector de pesca lo requiera y garantizarle condiciones mínimas de seguridad para realizar el abordaje de la embarcación. En los casos en que la AUNAP no pueda estar presente en puerto para adelantar la inspección o control del descargue, el titular del permiso será responsable de entregar a la AUNAP, al término de cada faena de pesca, el registro de

producción de faena o registro de lances y captura en el formato preestablecido por esta institución.”⁴⁵ (13, 1990) Al respecto, vemos entonces que el tema de la seguridad náutica no sería eficaz pues la AUNAP no tiene personal capacitado para efectuar esta revista, lo cual podía afectar seriamente la actividad, situación que puede ser aprovechada para actividades ilegales contempladas en la ley 1851 de 2017 que establece medidas en contra de la pesca ilegal y el delito de ilícita actividad de pesca en el territorio marítimo colombiano, alineado con la participación interinstitucional ya demostrada en la Circular Externa Conjunta de Coordinación Interinstitucional de 2015⁴⁶, así mismo se requiere mejorar los procesos de control por ejemplo para prácticas como descarte dado a la pesca o recambio que se hace evitando el desperdicio, exigiendo la implementación de sistemas de gestión a bordo que pueden monitorizar las acciones a bordo como lo exige el gobierno de Islas Salomón (redestelecom, 2020), o el embarque de inspectores a bordo o la prohibición de que buques extranjeros pesquen en aguas nacionales como lo hace Nueva Zelanda o Indonesia esta última promulga el

⁴⁴ Ley 13 de 1990, artículo 3.

⁴⁵ Ley 13 de 1990, artículo 4.

⁴⁶ Compuesta por Ministerio de Relaciones Exteriores, Dirección General Marítima,

fiscalía general de la nación, Autoridad nacional de pesca, Armada nacional, Parques nacionales, Migración Colombia y la Comisión Colombiana del Océano.

ISSN: 2805-749

hundimiento o detonación de la embarcación.
(URBINA, 2019)

Es de recordar que las pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros fueron adoptadas en el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 núm. 188, en este instrumento se consideran los sistemas de inspección del sector pesquero por el Estado del pabellón, cuestiones específicas que deben abordarse durante la inspección a bordo de las condiciones de trabajo y de vida en buques pesqueros, incluyendo las disposiciones del Convenio que deben aplicarse por conducto de la legislación nacional u otras medidas; fuentes indicativas de información para los inspectores; entrevistas con pescadores, y ejemplos de deficiencias, así mismo trata sobre las medidas que deben adoptarse si se detectan deficiencias. El Convenio proporcionan orientaciones en materia de coordinación, cuando proceda, con medidas de aplicación relacionadas con violaciones de los principios y derechos fundamentales en el trabajo, por ejemplo, el recurso al trabajo forzoso. En razón a la soberanía cada país o región puede adoptar sus propias prácticas en lo relativo a la inspección de los buques pesqueros por el Estado del pabellón. La autoridad competente de cada país tal vez estime oportuno adaptar las pautas para que

sean acordes a sus prácticas actuales. (OIT, 2017) por esto también se podría implementar la inspección a bordo durante la faena verificando la embarcación y sus procesos.

Resultados

En Colombia, la Autoridad nacional de pesca es el ente regulador y garante, por tal razón tiene incorporada en su normatividad y/o implemento las Resoluciones de la CIAT para reducir la vulnerabilidad de los tiburones en la flota atunera con grandes redes de cerco; Resoluciones de la CIAT como las: C – 19-05, C 11-10, C -19-01 y la C 18 -05.

Así la embarcación pesquera tendrá que ser clasificada por su tonelaje de acuerdo con el código de comercio, cumplir con sus requisitos de construcción y seguridad dados por Torremolinos, alinearse a los parámetros de la clasificación de la FAO relativas al equipo de pesca y con las de capacidad de acareo de la CIAT.

De lo anterior se desprende también que para efectos de navegabilidad la nave debe cumplir con los dispositivos para minimizar acciones contra delfines, tortugas y tiburones entre otros, así como controles a la pesca no declarada e incluso la pesca ilegal, con el fin de tener una actividad

ISSN: 2805-749

sostenible, además del control de los equipos, artes, redes y demás artefactos con el fin de que no sean botados al medio acuático y puedan contaminar o hacer daño a especies marinas.

Una prohibición específica es que “Los buques dedicados a la industria pesquera no podrán movilizar carga⁴⁷. Esta característica se enfoca pues en su especificidad para que sus equipos sean capaces de llevar una cantidad determinada en toneladas en sus equipos de pesca, no en sus bodegas.

En este sentido se debe hacer una inspección donde las autoridades tanto de pesca como marítima pasen de la generalidad a la especialidad del tema y confluyan, para mejorar las condiciones de seguridad integral marítima, para lo cual debe estudiarse también la adhesión al convenio de Torremolinos. Como se puede observar el procedimiento no tiene en cuenta con aspectos técnicos tangibles, pues en general se hace una revista documental y no de carácter náutico con el fin de mejorar las condiciones de la nave, así como la idoneidad de la tripulación.

Actualmente se cuenta con un formato de inspección en puerto para la embarcación,

emitido bajo las reglas de la Autoridad nacional de pesca, en él se desarrolló el procedimiento de inspección en puerto (AUNAP, 2021) de la nave en trece puntos además de tener unas definiciones y referencias normativas.

Otra consideración del presente escrito es el conocimiento de la pobre flota pesquera con que cuenta Colombia, razón por la que se debe incentivar el incremento de la flota que actualmente cuenta el país, sin embargo, es pertinente adoptar el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 núm. 188. Que da pautas mínimas para el Estado rector de puerto es aspectos de inspección a este tipo de buques.

Conclusiones

Así las cosas y con el ánimo de mejorar este proceso se sugiere implementar condiciones técnicas mínimas exigibles de que tratan las diferentes convenciones internacionales para las embarcaciones de pesca en Colombia, lo que requiere un trabajo interinstitucional.

Teniendo en cuenta que estas embarcaciones hacen operaciones en áreas jurisdiccionales marítimas, es importante que todos los involucrados tengan conocimiento de especies y artes de pesca, así como

⁴⁷ Artículo 119 Decreto 2324 de 1984

ISSN: 2805-749

capacitación para el cumplimiento de las funciones, de esta forma podría atacar actividades ilegales de pesca, así como las condiciones generales del buque que deben ser regidas y verificadas por el Estado Rector del puerto.

La implementación de normas internacionales y cooperación para su verificación es una herramienta que puede mejorar las condiciones de los océanos y se busca disminuir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, con inspecciones a las naves que lo realizan de una forma técnica desde los aspectos de la náutica, sus equipos, su dotación y su carga no solo en puerto si no en cualquier área jurisdiccional marítima.

Referencias bibliográficas

13, L. (1990). *Ministerio de Agricultura*.
Bogota: Congreso de la republica.

AUNAP. (7 de 5 de 2021).
<https://www.aunap.gov.co/wp-content/uploads/2016/04/PR-INPV-02-PROCEDIMIENTO-DE-INSPECCI%C3%93N-EN-PUERTO-vr-1.pdf>: <https://www.aunap.gov.co>

CIAT. (1953). *Informe anual*. La Jolla CA ,
USA.

CIAT. (1996). *Inform anual*. La Jolla CA ,
USA.

CIAT. (2017). *MEDIDAS DE
CONSERVACIÓN PARA LOS
ATUNES TROPICALES EN EL
OCÉANO PACÍFICO ORIENTAL*

*DURANTE 2018-2020 Y ENMIENDA
DE LA RESOLUCIÓN C-17-01*.
Ciudad de Mexico.

CIAT. (5 de 5 de 2020).
<https://www.iattc.org/VesselRegister/VesselList.aspx?List=RegVessels&Lang=SPN>: <https://www.iattc.org>

CIAT. (5 de 5 de 2020). <https://www.iattc.org>.
<https://www.iattc.org/VesselDataBaseSPN.htm>

CIAT. (3 de 3 de 2020). *RESOLUCIÓN A-04-03 SOBRE INSPECCIONES DEL EQUIPO DE PROTECCIÓN DE DELFINES*.
https://www.iattc.org/PDFFiles/Resolutions/AIDCP/_Spanish/A-04-03-Active_Inspecciones%20de%20buques.pdf: <https://www.iattc.org>

CIAT. (5 de 5 de 2020). *Resolucion A-04-07*.
https://www.iattc.org/PDFFiles/Resolutions/AIDCP/_Spanish/A-04-07-Active_Lista%20buques%20INN.pdf:
<https://www.iattc.org>

Congreso. (1971). *Codigo de Comercio- Decreto 410* . Bogota.

FAO. (1986). *Documento tecnico de pesca 267*. ROMA: FAO.

FAO. (9 de 6 de 2021).
<http://www.fao.org/iuu-fishing/international-framework/psma/es/>.
<http://www.fao.org>

IMO. (9 de 6 de 2021).
<https://www.imo.org/es/OurWork/MSAS/Paginas/PortStateControl.aspx>.
<https://www.imo.org>

ISSN: 2805-749

IMO. (9 de 6 de 2021).

<https://www.imo.org/es/OurWork/MSAS/Paginas/PortStateControl.aspx>.
<https://www.imo.org>

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

OIT. (2017). <https://www.ilo.org>.

https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms_429071.pdf

URBINA, I. (2019). *Océanos sin ley*. Madrid: Artes gráficas Cofás.

<https://doi.org/9788412135480>

OMI. (5 de 5 de 2021). <https://www.imo.org>.

<https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/The-Torremolinos-International-Convention-for-the-Safety-of-Fishing-Vessels.aspx>

pewtrusts.org. (5 de 5 de 2020).

https://www.pewtrusts.org/-/media/assets/2019/02/ctaexplained_brief---esla.pdf.
https://www.pewtrusts.org/-/media/assets/2019/02/ctaexplained_brief---esla.pdf

Protocolo. (1993). *Protocolo Torremolinos*. Torremolinos: OMI.

redestelecom. (6 de 5 de 2020).

<https://www.redestelecom.es>:
<https://www.redestelecom.es/conectividad/noticias/1118459051003/islas-salomon-combate-pesca-ilegal-satlink.1.html>

ROCRAM. (9 de 6 de 2021).

http://www.rocram.net/prontus_rocram/site/artic/20080512/pags/20080512223345.php. <http://www.rocram.net>

UN-82. (9 de 6 de 2021).

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf.