

REPÚBLICA DE PANAMÁ
AUTORIDAD DE LOS RECURSOS ACUÁTICOS DE PANAMÁ

RESOLUCIÓN ADM/ARAP No.002
(De 07 de enero de 2020)

Por la cual se adopta el “Plan Nacional de Control e Inspección en base a Riesgo”, de la Autoridad de los Recursos Acuáticos de Panamá.

LA ADMINISTRADORA GENERAL
en uso de sus facultades legales,

CONSIDERANDO:

Que la Ley 44 de 23 de noviembre de 2006, crea la Autoridad de los Recursos Acuáticos de Panamá, en adelante la Autoridad, como entidad rectora del Estado para asegurar el cumplimiento y la aplicación de las leyes y políticas nacionales de pesca y acuicultura.

Que los numerales 2 y 3 del artículo 4 de la Ley 44 de 2006, establecen entre las funciones de la Autoridad, normar, promover y aplicar las medidas y los procesos técnicos y administrativos para el aprovechamiento racional, sostenible y responsable de los recursos acuáticos, a fin de proteger el patrimonio nacional y de coadyuvar en la protección del ambiente, así como cumplir los acuerdos y convenios internacionales los cuales hayan sido ratificados por la República de Panamá en materia de su competencia.

Que el numeral 15 del artículo 21 de la ley 44 de 23 de noviembre de 2006, dispone que es función de la Administradora General, establecer la organización de la Autoridad, y en general, adoptar todas las medidas que estime conveniente para la organización y el funcionamiento del sector pesquero y acuícola.

Que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), aprobada por la República de Panamá mediante Ley 38 de 4 de junio de 1995, establece en su artículo 94 los deberes del Estado del pabellón, dentro de los cuales se contemplan en el numeral 1 que todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarboleden su pabellón.

Que mediante Ley 43 de 14 de septiembre de 2016, Panamá aprueba el Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto Destinadas a Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada, hecho en Roma, el 22 de noviembre de 2009.

Que la Autoridad, en cumplimiento de su responsabilidad de asegurar la ejecución y respeto de las normativas nacionales e internacionales en materia de pesca responsable, en la lucha contra la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada que mantiene la República de Panamá, considera necesaria la adopción de un plan actualizado, que contenga las acciones necesarias a seguir en materia de control e inspección en base a riesgo; en consecuencia,

RESUELVE:

PRIMERO: Adoptar el “Plan Nacional de Control e Inspección en base a Riesgo”, de la Autoridad de los Recursos Acuáticos de Panamá.

SEGUNDO: El “Plan Nacional de Control e Inspección en base a Riesgo” aplicará para toda la flota nacional e internacional de pesca y apoyo a la pesca en los puertos autorizados para el desembarque de productos pesqueros, tanto en el territorio nacional, como aquellos que desembarquen en terceros países.

TERCERO: Se deja sin efecto la Resolución ADM/ARAP No.89 de 23 de agosto de 2011, y toda norma contraria a lo dispuesto en el “Plan Nacional de Control e Inspección en Base a Riesgo” adoptado.

CUARTO: La presente Resolución entrará en vigencia a partir de su promulgación en Gaceta Oficial.

FUNDAMENTO DE DERECHO: Constitución Política de la República de Panamá. Decreto Ley 17 de 9 de julio de 1959. Ley 44 de 23 de noviembre de 2006. Ley 8 de 25 de marzo de 2015. Ley 43 de 14 de septiembre de 2016.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.


FLOR TORRIJOS ORO
Administradora General

AUTORIDAD DE LOS RECURSOS ACUÁTICOS DE PANAMÁ
Fiel copia de su original

Secretaría General Fecha: 10 Enero 2020

FT/RD/CC/co



Dirección General de Inspección, Vigilancia y Control Plan Nacional de Control e Inspección en base a riesgo

Introducción

La sostenibilidad de los recursos pesqueros tanto desde el punto de vista biológico como económico y social es fundamental para el desarrollo futuro del sector pesquero.

Al tener Panamá la responsabilidad de gestionar una de las flotas más grandes del mundo, así mismo, la Autoridad de los Recursos Acuáticos de Panamá tiene la responsabilidad, como autoridad pesquera, de asegurar el cumplimiento de las normativas nacionales e internacionales en materia de pesca responsable en su lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

Cabe destacar que, para conseguir la adaptación de la flota es necesario gestionar las entradas y salidas de los buques, mediante el cual se pretende garantizar una explotación de los recursos acuáticos vivos que facilite unas condiciones económicas, medioambientales y sociales sostenibles, y con este fin, se aplicará el principio precautorio al adoptar medidas adoptadas para proteger y conservar los recursos acuáticos vivos, procurar su explotación sostenible y reducir al mínimo los efectos de las actividades pesqueras en los ecosistemas marinos.

Objetivos

- a) Garantizar la sostenibilidad de los recursos pesqueros;
- b) Asegurar la correcta aplicación de la normativa concerniente al sector pesquero e imponer su cumplimiento cuando sea necesario;
- c) Adoptar medidas según la competencia del Estado panameño como encargado de aplicar normativas de gestión pesquera;
- d) Imponer sanciones en los casos en que se infrinjan dentro de su jurisdicción.

Ámbito de Aplicación

Este plan nacional de control e inspección será aplicado a toda la flota nacional e internacional de pesca y apoyo a la pesca en los puertos autorizados para el desembarque de productos pesqueros en el territorio nacional como aquellos que desembarquen en terceros países.

Prioridades

El plan de control e inspección garantizará la aplicación uniforme y eficaz de las medidas de conservación y control aplicables según artículo 4 del Decreto Ejecutivo No. 161 de 6 de junio de 2013 y cualquier otra normativa que pueda surgir encaminada a luchar contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

La Dirección General de Inspección, Vigilancia y Control llevará a cabo las acciones de control e inspección relacionadas a las actividades pesqueras de los buques y las demás relacionadas con la pesca atendiendo a una estrategia de gestión de riesgos que permita determinar si las actividades que realiza una embarcación pueden traspasar la línea de la legalidad y afectar la sostenibilidad de los recursos marinos y la actividad económica que de esta emana.

Cada buque pesquero, grupo de buques pesqueros, categoría de artes de pesca, operador y/o actividad relacionada con la pesca, en concordancia con cada población contemplada en los objetivos y ámbito de aplicación, estará sujeto a control e inspecciones en función del nivel de prioridad.

La Dirección Nacional de Inspección, Vigilancia y Control asignará el nivel de prioridad sobre la base de los resultados de la evaluación de riesgos que se realice.

Procedimientos de Evaluación de Riesgos

Se realizará una evaluación de riesgo con respecto a las poblaciones y/o zonas cubiertas, sobre la base del cuadro que figura como procedimiento de evaluación de riesgo (Anexo I).

En la evaluación de riesgos se ponderará, sobre la base de las experiencias previas y utilizando toda la información disponible y pertinente, la posibilidad de incumplimiento y, de darse tal incumplimiento sus posibles consecuencias. Al combinar estos elementos, se calculará el nivel de riesgo (muy bajo, bajo, medio, alto o muy alto) para cada categoría de la inspección establecida.

Cada buque pesquero, se le asignará un nivel de riesgo conforme a lo dispuesto en el procedimiento de evaluación de riesgo. A falta de información de algún buque en particular de la flota nacional, se le asignará un nivel de riesgo muy alto.

Estrategia de Gestión de Riesgos

Sobre la base de su evaluación de riesgos, se definirá una estrategia de gestión de riesgos centrada en garantizar la observancia de las normas. Esta estrategia incluirá la identificación, descripción y asignación de los instrumentos de control y los medios de inspección apropiados y rentables en relación con la naturaleza y el nivel estimado de cada riesgo, así como la consecución de los parámetros de referencia.

La estrategia de gestión de riesgos se coordinará a través de la Comisión Interinstitucional de Pesca Ilegal.

Relaciones Inter Gubernamentales

En el marco de coordinación interinstitucional o inter gubernamentales, cualquier institución podrá solicitar información de evaluación de riesgo de cualquier buque pesquero en la Dirección General de Inspección, Vigilancia y Control a fin de evaluar y en caso de ser necesario, realizar inspecciones conjuntas.

Parámetros de referencia

Los parámetros de referencia de la Dirección de Inspección, Vigilancia y Control para los buques pesqueros u otros operadores con un nivel de riesgo alto y muy alto se establecen en el anexo II.

No obstante, la Dirección podrá aplicar parámetros de referencia diferentes, expresados en términos de niveles de observancia mejorados, excepto que:

a) Un análisis detallado de las actividades de pesca o relacionadas con la pesca y los asuntos concernientes con la observancia, justifique la necesidad de establecer parámetros de referencia en forma de niveles de observancia mejorados;

b) Los parámetros de referencia expresados en términos de niveles de cumplimiento mejorados que se notifiquen al Director de Inspección, Vigilancia y Control, que no sean discriminatorios y no afecten a los objetivos, las prioridades y los procedimientos en función del riesgo definidos por el programa específico de control e inspección.

Todos los objetivos se evaluarán anualmente basado en los informes presentados por el Departamento de Control y se revisarán detalladamente en el marco de la evaluación de la Dirección.

Actividades conjuntas de inspección y vigilancia

Con objeto de aumentar la eficacia y efectividad de los sistemas nacionales de control de la pesca, la Dirección General de Inspección, Vigilancia y Control realizará actividades conjuntas de inspección y vigilancia a los buques pesqueros con el Ministerio de Salud y/o la Autoridad Marítima de Panamá previa solicitud a dichas autoridades.

Para efectos del desarrollo de actividades conjuntas de Inspección, Vigilancia y Control establecerá lo siguiente:

a) Se instará la participación a funcionarios de otras Autoridades interesados a participar en actividades conjuntas de inspección y vigilancia;

b) Implantarán procedimientos operativos conjuntos para sus embarcaciones de vigilancia;

c) Designarán los puntos de contacto entre las diferentes Autoridades para cualquier caso que sea necesario;

d) En el caso de buques de servicio internacional, se mantendrá comunicación en caso de ser necesario con las autoridades rectoras del puerto para llevar a cabo acciones necesarias de cumplimiento según el nivel de riesgo;

Los inspectores autorizados podrán participar en las actividades conjuntas de inspección y vigilancia.

Intercambio de datos

A efectos de la aplicación del programa específico de control e inspección, cada departamento de la Dirección garantizará el intercambio electrónico directo de información.

La información contemplada se referirá a las actividades de pesca y las actividades relacionadas con la pesca efectuada en las zonas cubiertas, áreas de las convenciones de ordenación pesquera en la que Panamá sea parte contratante o cooperante no contratante.

Información

De conformidad con el presente Plan, el Departamento de Inspección de la Dirección General de Inspección, Vigilancia y Control comunicarán por vía electrónica al Departamento de Control a más tardar cuarenta y ocho (48) horas después de recibido el reporte de inspección cuando éste presente méritos para una reevaluación de inspección y diez (10) días después de cada trimestre, en relación al trimestre anterior la siguiente información:

a) La identificación, la fecha y la clase de cada operación de control o inspección realizada;

b) La identificación de cada buque pesquero;

c) Cuando proceda, el tipo de arte de pesca inspeccionada y de detectarse una o varias infracciones graves:

c.1) La clase o clases de infracción grave;

c.2) La situación en lo relacionado con el curso dado a la infracción o infracciones graves (Reporte presentado por el Departamento de Investigación de Infracciones),

c.3) La sanción o sanciones impuestas a raíz de la infracción o infracciones: cuantía de las multas, valor del producto o los artes decomisados u otro tipo de sanciones.

La información se notificará en relación a cada control o inspección y seguirá apareciendo y actualizándose en cada informe hasta la conclusión del procedimiento. En caso de no tomarse medidas tras la detección de una infracción grave, se deberá explicar este extremo.

Evaluación

El Departamento de Control remitirá al Director, a más tardar previo a culminación del primer trimestre del siguiente año, un informe de evaluación sobre la eficacia de las actividades de control e inspección llevadas a cabo en el marco del programa específico de control e inspección.

El informe de evaluación constará, como mínimo, de la información contemplada en el anexo III, así como cualesquiera otras medidas, tales como formación o sesiones informativas dirigidas a incidir en la observancia por parte de los buques pesqueros y otros operadores.

La Dirección General de Inspección, Vigilancia y Control convocará una vez al año a la Comisión Interinstitucional de Pesca Ilegal a fin de evaluar la conveniencia, adecuación y eficacia del Plan Nacional de Control e Inspección y su incidencia global en la observancia de las normas por parte de los buques pesqueros y operadores.

ANEXO I

PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN DE RIESGOS

Cada buque pesquero, grupo de buques pesqueros, arte de pesca, operador o actividad relacionada con la pesca, en la zona o zonas y en relación con las diferentes poblaciones, se someterá a control e inspecciones en función del nivel de prioridad que se le asigne. El nivel de prioridad se asignará en función de los resultados de la evaluación de riesgos llevada a cabo por el Departamento de Control en base al siguiente procedimiento:

Descripción del riesgo	Indicador	Etapas en la pesquería	Puntos que deben considerarse	Frecuencia en la pesquería	Posibles consecuencias	Nivel de riesgo
(en función del riesgo, pesquería, zona de pesca o RFMO's)	[en función del riesgo /pesquería/ zona y datos disponibles]	(cuándo y dónde surge el riesgo)	[en función del riesgo/pesquería/ zona y datos disponibles]	Frecuente/ Media, Escasa o Insignificante	Graves/ Importantes/ Aceptables/ o Marginales	Muy bajo/ bajo/ medio/ alto/ muy alto
[Nota: los riesgos detectados por el Depto. de Control deben ajustarse a los objetivos definidos en el Decreto Ejecutivo No. 161 de 6 de Junio de 2013 o la norma vigente en materia de sanciones al ordenamiento pesquero		Niveles de capturas/ desembarques desglosados por buques pesqueros, poblaciones y artes de pesca. Disponibilidad de cuota para los buques pesqueros desglosada por buques pesqueros, poblaciones y artes de pesca. Utilización VMS autorizados. Número de inspecciones llevadas a cabo anteriormente y número de infracciones detectadas en relación con el buque pesquero u otro operador de que se trate. Antecedentes o Cualquier otra información pertinente.				

La evaluación de riesgos deberá tener en cuenta, atendiendo a la experiencia del pasado y utilizando toda la información disponible, la probabilidad de incumplimiento y, de producirse tal incumplimiento, sus posibles consecuencias.

ANEXO II
PARÁMETROS DE REFERENCIA

1. Nivel de inspección en el puerto.

Con carácter anual, se alcanzarán los parámetros de referencia siguientes en relación con las inspecciones en el puerto de los buques pesqueros, dedicados a la pesca de las especies altamente migratorias, en el caso de que las inspecciones en el puerto sean pertinentes, en relación con la etapa de la cadena pesquera y formen parte de la estrategia de gestión de riesgos:

Parámetro de Referencia (*)	Nivel de riesgo estimado de los buques pesqueros de conformidad al Plan	
	Alto	Muy Alto
Pesquería Red de Cerco Atlántico	Inspección en el puerto de al menos el 7% de las mareas de los buques pesqueros de alto riesgo de la pesquería correspondiente.	Inspección en el puerto de al menos el 12% de las mareas de los buques pesqueros de muy alto riesgo de la pesquería correspondiente
Pesquería Palangre Atlántico	Inspección en el puerto de al menos el 12% de las mareas de los buques pesqueros de alto riesgo de la pesquería correspondiente	Inspección en el mar de al menos el 17% de las mareas de los buques pesqueros de muy alto riesgo de la pesquería correspondiente
Pesquería Red de Cerco Pacífico Oriental	Inspección en el puerto de al menos el 3% de las mareas de los buques pesqueros de alto riesgo de la pesquería correspondiente.	Inspección en el puerto de al menos el 7% de las mareas de los buques pesqueros de muy alto riesgo de la pesquería correspondiente
Pesquería Palangre Pacífico Oriental	Inspección en el puerto de al menos el 12% de las mareas de los buques pesqueros de alto riesgo de la pesquería correspondiente	Inspección en el puerto de al menos el 17% de las mareas de los buques pesqueros de muy alto riesgo de la pesquería correspondiente
Pesquería Potas (Calamar)	Inspección en el puerto de al menos el 3% de las mareas de los buques pesqueros de alto riesgo de la pesquería correspondiente	Inspección en el puerto de al menos el 7% de las mareas de los buques pesqueros de muy alto riesgo de la pesquería correspondiente
Apoyo a la Pesca	Inspección en el puerto de al menos el 15% de las mareas de los buques pesqueros de alto riesgo de la pesquería correspondiente	Inspección en el puerto de al menos el 25% de las mareas de los buques pesqueros de muy alto riesgo de la pesquería correspondiente
(*) Expresados en % de las mareas anuales en las zonas de pesca		

2. Niveles de inspección incluidos los controles documentales sobre el esquema de certificación de captura o en los transbordos

Se alcanzará los parámetros de referencia siguientes en relación con las inspecciones en tierra incluidos toda la documentación documental, observancia de transbordos tanto en el puerto como en el mar hasta llegar al destino final si es necesario dentro de la cadena de comercialización

Parámetro de Referencia (*)	Nivel de riesgo estimado de los buques pesqueros de conformidad al Plan	
	Alto	Muy Alto
Pesquería Red de Cerco Atlántico	Inspección en el puerto de al menos el 10% de las mareas de los buques pesqueros de alto riesgo de la pesquería correspondiente.	Inspección en el puerto de al menos el 15% de las mareas de los buques pesqueros de muy alto riesgo de la pesquería correspondiente
Pesquería Palangre Atlántico	Inspección en el puerto de al menos el 15% de las mareas de los buques pesqueros de alto riesgo de la pesquería correspondiente	Inspección en el mar de al menos el 20% de las mareas de los buques pesqueros de muy alto riesgo de la pesquería correspondiente
Pesquería Red de Cerco Pacífico Oriental	Inspección en el puerto de al menos el 5% de las mareas de los buques pesqueros de alto riesgo de la pesquería correspondiente.	Inspección en el puerto de al menos el 10% de las mareas de los buques pesqueros de muy alto riesgo de la pesquería correspondiente
Pesquería Palangre Pacífico Oriental	Inspección en el puerto de al menos el 15% de las mareas de los buques pesqueros de alto riesgo de la pesquería correspondiente	Inspección en el puerto de al menos el 20% de las mareas de los buques pesqueros de muy alto riesgo de la pesquería correspondiente
Pesquería Potas (Calamar)	Inspección en el puerto de al menos el 5% de las mareas de los buques pesqueros de alto riesgo de la pesquería correspondiente	Inspección en el puerto de al menos el 10% de las mareas de los buques pesqueros de muy alto riesgo de la pesquería correspondiente
Apoyo a la Pesca	Inspección en el puerto de al menos el 15% de las mareas de los buques pesqueros de alto riesgo de la pesquería correspondiente	Inspección en el puerto de al menos el 30% de las mareas de los buques pesqueros de muy alto riesgo de la pesquería correspondiente
(*) Expresados en % de las mareas anuales en las zonas de pesca		

ANEXO III

CONTENIDO DE LOS INFORMES DE EVALUACIÓN

Los informes de evaluación deberán incluir, como mínimo, la información siguiente:

1. Análisis **general** de las actividades de control, inspección y observancia realizadas

1.1 Descripción de los riesgos detectados por el Departamento de Control incluyendo:

1.1.1 Contenido detallado de su estrategia de gestión de riesgos;

1.1.2 Una descripción del proceso de examen y revisión.

1.2 Comparación de la clase de instrumentos de control e inspección utilizados

1.2.1 Número de medios de inspección previstos y facilitados a efectos de la ejecución del programa específico de control e inspección;

1.2.2 La duración y las zonas de despliegue.

1.3 Comparación de la clase de instrumentos de control e inspección utilizados

1.3.1 Número de las actividades de control e inspecciones realizadas;

1.3.2 Número de infracciones graves detectadas y, cuando sea posible;

1.3.3 Análisis de los motivos de tales infracciones.

1.4 Sanciones impuestas por las infracciones graves (en base el Departamento de Investigación de Infracciones).

1.4.1 Análisis de otras medidas (distintas de las actividades de control, inspección y observancia de las normas, por ejemplo, formación o sesiones informativas).

2. Análisis **detallado** de las actividades de control, inspección y observancia de normativas realizadas.

2.1 Análisis de las actividades de inspección en el mar (incluida la vigilancia aérea, en su caso), y, en particular:

2.1.1 Porcentaje de infracciones graves en el mar;

2.1.2 Porcentaje de inspecciones en el puerto de buques pesqueros con un nivel de riesgo muy bajo, bajo o medio en que se hayan detectado una o varias infracciones graves;

2.1.3 Porcentaje de inspecciones en el mar de buques pesqueros con un nivel de riesgo alto o muy alto en que se hayan detectado una o varias infracciones graves;

2.1.4 Clase y cuantía de las sanciones y evaluación del efecto disuasorio.

2.2 Análisis de las actividades de inspección en tierra (incluidos los controles documentales y las inspecciones en puerto en la primera venta o en los transbordos), y en particular:

2.2.1 Comparación de las unidades de inspección en tierra facilitada y prevista;

2.2.2 Porcentaje de infracciones graves en tierra;

2.2.2.1 Porcentaje de inspecciones en tierra de buques pesqueros u operadores con un nivel de riesgo muy bajo, bajo o medio en que se hayan detectado una o varias infracciones graves;

2.2.2.2 Porcentaje de inspecciones en tierra de buques pesqueros u operadores con un nivel de riesgo alto o muy alto en que se hayan detectado una o varias infracciones graves;

2.2.2.3 Clase y cuantía de las sanciones y evaluación del efecto disuasorio.

3. Análisis de los parámetros de referencia expresados desde el punto de vista de los niveles de observancia (en su caso), y en particular:

3.1 Comparación de los medios de inspección facilitados y previstos;

3.2 Porcentaje y evolución de las infracciones graves (en comparación con los dos años anteriores);

3.3 Porcentaje de inspecciones de buques pesqueros u operadores en las que se hayan detectado una o varias infracciones graves;

3.4 Clase y cuantía de las sanciones y evaluación del efecto disuasorio.

4. Análisis de otras actividades de inspección y control: transbordo, vigilancia aérea, importación o exportación, etc., así como otras medidas como la capacitación y actualización o sesiones informativas dirigidas a incidir en la observancia de las normas por parte de los buques pesqueros y operadores.

5. Propuestas para mejorar la eficacia de las actividades de control, inspección y observancia de las normas realizadas.

5.1 Contratación de más personal con un perfil más elevado en conocimiento identificación de especies, normas pesqueras, seguridad portuaria y marítima, convenios internacionales y ética profesional;

5.2 Elevar y/o actualizar, por medio de capacitaciones, talleres, seminarios y/o cursos, a los inspectores designados para estas funciones;

5.3 Modificar el horario del Centro de Control y Seguimiento Pesquero a 24/7 y contratar suficiente personal para poder cubrir el horario y las obligaciones que conlleva el departamento.