

**Respuesta de la NOAA al Secretariado
de la Comisión para la Cooperación Ambiental**

**Solicitud de información
para la elaboración del expediente de hechos relativo a la
petición SEM-21-003 (*Ballena franca del Atlántico Norte*)**

***(Modificada a partir de la solicitud original del Secretariado en los casos en que
las respuestas no fueran viables o pertinentes ante la falta de información disponible,
por tratarse de deliberaciones previas o por motivos de confidencialidad,
entre otros factores)***

**Información relativa a la aplicación del Reglamento que Regula la Velocidad
de las Embarcaciones**

Procedimientos a los que recurre la NOAA para identificar a los posibles infractores de las restricciones de velocidad con miras a proteger a la ballena franca del Atlántico Norte (CFR, título 50, sección 224.105; en lo sucesivo “Reglamento que Regula la Velocidad de las Embarcaciones” [Vessel Speed Rule, VSR])

La Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (*National Oceanic and Atmospheric Administration*, NOAA) y la Guardia Costera de Estados Unidos (*United States Coast Guard*, USCG) colaboran en las tareas de patrullaje y operaciones relacionadas con la aplicación del Reglamento que Regula la Velocidad de las Embarcaciones (*Vessel Speed Rule*, VSR), actividades que comprenden el análisis de los datos procedentes del Sistema de Identificación Automática (*Automatic Identification System*, AIS), que a su vez sirven para determinar la velocidad a la que navegan los buques. Amén de remitir a la NOAA los posibles casos de incumplimiento del VSR detectados durante patrullajes independientes, la USCG aporta datos que apoyan las investigaciones de la NOAA, entre los que se incluyen los relativos a la titularidad de las embarcaciones y cualquier contacto previo con navíos que pudieran haber infringido el VSR.

Resoluciones por las que se imponen sanciones o se desestiman denuncias de 2008 a la fecha relacionadas con presuntas o evidentes infracciones del Reglamento que Regula la Velocidad de las Embarcaciones

La División de Aplicación de la Legislación de la Consejería Jurídica (*General Counsel Enforcement Section*, GCES) de la NOAA coordina y ejerce las facultades delegadas por la propia Consejería Jurídica de la NOAA en su calidad de fiscal civil de la dependencia. Desde 2008, la GCES ha dictado 185 resoluciones de imputación o desestimación en casos de presuntas infracciones del Reglamento que Regula la Velocidad de las Embarcaciones (177 casos imputados y ocho desestimados).

Aspectos generales del tipo de pruebas en las que se basan tales resoluciones

A la hora de tomar decisiones sobre la imputación de cargos, la GCES se basa en todas las pruebas disponibles recopiladas por la Oficina de Aplicación de la Legislación (*Office of Law Enforcement*, OLE), la Guardia Costera y los organismos estatales encargados de hacer cumplir la ley. En los casos típicos de infracción del Reglamento que Regula la Velocidad de las Embarcaciones, la OLE prepara un expediente que suele incluir la siguiente información:

- Documentación de las características del buque en cuestión, incluidas sus dimensiones.
- Registros de la propiedad y administración de la nave.
- Gráficas que muestran la ubicación y la velocidad de la embarcación en cuestión (a menudo obtenidas a partir de datos del AIS).
- Todo cuaderno de bitácora pertinente.
- Registros de contacto con representantes de la embarcación, incluidas cualesquiera posibles cartas enviadas con anterioridad a éstos en relación con el cumplimiento del VSR.

Criterios en que la NOAA se basa para decidir si emite una advertencia por escrito o una notificación de infracción y determinación del monto de la sanción (Notice of Violation and Assessment, NOVA)

En todos los casos administrativos civiles presentados desde 2011, incluidos aquellos relacionados con violaciones al VSR, la NOAA ha aplicado su Política para Determinar las Sanciones Administrativas Civiles y de Permisos (*Policy for the Assessment of Civil Administrative Penalties and Permit Sanctions*; en adelante “Política sobre Imposición de Sanciones”) al resolver si se debe emitir una advertencia por escrito o imponer una sanción pecuniaria. Las políticas vigentes y previas en materia de imposición de sanciones pueden consultarse en la siguiente dirección: <www.noaa.gov/general-counsel/gc-enforcement-section/penalty-policy-and-schedules>. Desde 2008, la NOAA ha emitido 177 NOVA en casos relacionados con infracciones del Reglamento que Regula la Velocidad de las Embarcaciones.

Casos de sanciones administrativas civiles por infracciones al VSR en los que resultó afectada una ballena franca del Atlántico Norte

Para que exista una infracción del VSR no es necesario que el buque haya colisionado con una ballena. La NOAA muchas veces no dispone de pruebas que demuestren que un buque específico ha colisionado con una ballena, a menos que el propio navío lo haya notificado de forma voluntaria, en cuyo caso la colisión se investigaría como “captura” en los términos de la Ley de Especies en Peligro de Extinción (*Endangered Species Act*, ESA) y la Ley para la Protección de Mamíferos Marinos (*Marine Mammal Protection Act*, MMPA). Ninguna de 177 NOVA emitidas por la NOAA por infracciones del VSR ha aducido una colisión con un buque.

Remisiones realizadas por la NOAA a la Fiscalía de Estados Unidos para la interposición de acciones penales por violaciones al VSR

La NOAA ha remitido un caso al Departamento de Justicia para la interposición de una acción penal por infracciones al Reglamento que Regula la Velocidad de las Embarcaciones. El caso remitido data de 2014 y se refiere a acusaciones de falsedad en las anotaciones del cuaderno de bitácora de una embarcación.

Aspectos generales de la incorporación de operaciones de control de velocidad en los convenios de aplicación conjunta de la legislación (joint enforcement agreements, JEA) entre el gobierno federal y autoridades estatales

La NOAA establece las prioridades de cada convenio de aplicación conjunta (JEA, por sus siglas en inglés) en colaboración con los socios pertinentes, mismos que varían según la localidad y el estado. Los siguientes estados cuentan con fondos destinados a acciones de control de velocidad en el marco de convenios JEA: Rhode Island, Massachusetts, Nueva York, Nueva Jersey, Delaware, Maryland y Virginia. De forma

periódica, la NOAA lleva a cabo operaciones conjuntas de control de velocidad con las entidades socias que participan en convenios JEA.

Datos recopilados o generados por la NOAA y la USCG a efecto de determinar los patrones de tráfico marítimo en zonas de manejo estacional (ZME)

En el marco de un acuerdo interinstitucional celebrado con el Centro Volpe del Departamento de Transporte, la NOAA recibe datos del Sistema de Identificación Automática (*Automatic Identification System, AIS*). Aunque estos datos en concreto no son de dominio público, los procedentes de la misma red AIS nacional de la Guardia Costera de Estados Unidos —que constituyen la mayor parte de los datos AIS que utiliza la NOAA— pueden consultarse en <https://marinecadastre.gov/accessais/>. Junto con estos datos, y en el marco del convenio celebrado con el Centro Volpe, la dependencia tiene acceso a la siguiente base de datos: www.spglobal.com/market-intelligence/en/solutions/products/sea-web-vessel-search, con el propósito de enriquecer la información de que dispone sobre las características de los buques (por ejemplo, dimensiones o categoría, entre otros datos). Cabe señalar que esta fuente de datos no es de acceso público, sino que se trata de una base de datos de pago perteneciente a terceros. La metodología utilizada en la Evaluación al Reglamento que Regula la Velocidad de las Embarcaciones de 2020 puede consultarse en el propio documento y en los apéndices adjuntos, en: www.fisheries.noaa.gov/national/endangered-species-conservation/reducing-vessel-strikes-north-atlantic-right-whales#right-whale-speed-rule-assessment. Si bien no se trata de datos utilizados directamente para vigilar la aplicación de la legislación, cuando se requiere información de carácter más técnico y sin procesar, pueden consultarse los datos de referencia contenidos en: H. Blondin, L. P. Garrison, J. D. Adams *et al.* (2025), “Vessel strike encounter risk model informs mortality risk for endangered North Atlantic right whales along the United States east coast” [Modelo de riesgo de colisión con embarcaciones sirve de base para calcular el riesgo de mortalidad de ejemplares de ballena franca del Atlántico Norte, especie en peligro de extinción, a lo largo de la costa este de Estados Unidos], *Sci Rep*, núm. 15, p. 736, en: <https://doi.org/10.1038/s41598-024-84886-z>, y también en: <https://github.com/SEFSC/VesselStrikeRiskModel/tree/main>.

Embarcaciones que se sabe, o se presume, se han acogido de manera indebida o desmesurada a excepciones por motivos de seguridad, de 2008 a la fecha

Por lo general, y de conformidad con los Programas de Conservación y Disposición de Documentos de la NOAA (*NOAA Records Schedules*) adoptados con arreglo a la Ley Federal de Registros (*Federal Records Act*), la NOAA conserva durante un periodo de diez años los expedientes de los casos en los que se han interpuesto acciones administrativas civiles. Al respecto, se han revisado 119 expedientes de casos cerrados en los que se emitieron NOVA desde 2015, para determinar si en dichos casos las partes demandadas plantearon cuestiones relacionadas con el recurso de excepción por motivos de seguridad. En 39 de los 119 casos, las partes demandadas presentaron recursos de excepción por motivos de seguridad; veinticuatro casos correspondieron a embarcaciones de recreo; diez, a buques transoceánicos del sector naviero; dos, a embarcaciones en régimen de alquiler o de pesca; uno, a un transbordador; otro, a un navío de transporte de tripulación, y uno más, a un velero.

En cada caso relacionado con recursos a la excepción por motivos de seguridad, la GCES evalúa las pruebas disponibles para determinar si su aplicación corresponde o no. Cuando antes de presentar cargos se dispone de pruebas de que se recurrió a una exención por razones de seguridad, la GCES puede abstenerse de presentar cargos por

ciertos tránsitos siempre que los datos disponibles justifiquen dicho recurso. En caso de no disponerse de pruebas del recurso a una exención por razones de seguridad hasta después de presentados los cargos, la GCES puede desestimar o modificar algunos cargos, si encuentra que el recurso estaba justificado; en caso contrario, la GCES procesará o resolverá el caso de conformidad con la legislación y la política de la NOAA pertinentes.

Todas las partes imputadas tienen derecho a una audiencia ante un juez de derecho administrativo y pueden alegar la excepción por motivos de seguridad como defensa, en cuyo caso el juez determinará de forma independiente si tal recurso realmente se justificaba o no.

Comunicados que manifiestan preocupación respecto de embarcaciones que se acogen o recurren de forma indebida a la excepción por motivos de seguridad, emitidos por personal de la NOAA, la USCG u otras dependencias competentes, así como aquellos presentados por particulares —incluidas organizaciones de la sociedad civil sin ánimo de lucro—, correspondientes al periodo comprendido de 2008 a la fecha

La Evaluación del Reglamento que Regula la Velocidad de las Embarcaciones en Relación con la Ballena Franca del Atlántico Norte (*Eubalaena glacialis*) realizada por el Servicio Nacional de Pesca Marina (*National Marine Fisheries Service*, NMFS) (junio de 2020) establece lo siguiente:

- En la actualidad, la dependencia [el NMFS de la NOAA] carece de datos sobre el grado real en que los buques recurren a la excepción por motivos de seguridad, pero hay indicios de que algunas unidades podrían estar aduciendo graves limitaciones de maniobrabilidad sin motivos razonables. No existe un mecanismo eficaz que permita a la dependencia recopilar esos datos a partir de las anotaciones en los cuadernos de bitácora que se requieren para acogerse a la excepción por motivos de seguridad. A fin de facilitar la aplicación del VSR y comprender mejor el alcance de las repercusiones en la seguridad, el NMFS deberá estudiar la posibilidad de modificar la redacción de la norma, incluida la posible notificación electrónica simultánea de las excepciones por motivos de seguridad.
- En determinadas ZME, las embarcaciones rebasan de manera desproporcionada el límite de velocidad de 10 nudos, sobre todo cuando se trata de buques transoceánicos en la entrada a canales. Este tipo de navío, al ingresar a los puertos del sur bajo pilotaje, representa un porcentaje desmesurado de las embarcaciones que navegan a velocidades excesivas. Por otro lado, los portacontenedores y las embarcaciones de recreo transitan de manera desproporcionada a velocidades superiores a los 12 nudos. Por ello, deben aplicarse medidas de control y realizarse actividades de difusión dirigidas a estos sectores de la industria a efecto de garantizar el cumplimiento y una reducción significativa del riesgo de colisión respecto de todo tipo de embarcación.

La publicación de denuncias concretas de la ciudadanía sobre actividades ilegales desalentaría la presentación de denuncias y socavaría la aplicación de la legislación ambiental. Por ello, con arreglo a las disposiciones previstas en el Acuerdo de Cooperación Ambiental (ACA), todas las denuncias de este tipo se consideran confidenciales.

La NOAA tiene conocimiento de que varios grupos de defensa —Maritime Whale (www.maritimewhale.com/), por citar un ejemplo— han expresado públicamente

su preocupación por el uso indebido de la excepción por motivos de seguridad por parte de buques, en particular los grandes transatlánticos que entran en los puertos del sur. La Asociación Estadounidense de Prácticos Marítimos (*American Pilots Association*), por otro lado, ha señalado que no debería sorprender que los grandes buques oceánicos a menudo necesiten navegar a más de 10 nudos a fin de mantener la maniobrabilidad en “canales dragados en alta mar, estrechos y bajo mantenimiento del gobierno federal, donde el tráfico en ambos sentidos y las corrientes cruzadas, el oleaje y los vientos inciden en gran medida en la seguridad de la navegación”. (Véase: [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcqlclefindmkaj/https://cms3.revize.com/revize/americanpilots/APA_Right%20Whale_Assessment_Comments_Final_3-25-21.pdf](https://efaidnbmnnnibpcajpcqlclefindmkaj/https://cms3.revize.com/revize/americanpilots/APA_Right%20Whale_Assessment_Comments_Final_3-25-21.pdf)).

Estrategias adoptadas para identificar cuándo se ha invocado indebidamente la excepción por motivos de seguridad como defensa

Al evaluar si la cláusula de excepción por motivos de seguridad se aplica a un tránsito específico, la GCES evalúa todas las pruebas disponibles, incluidos los cuadernos de bitácora del buque, las declaraciones del capitán y la tripulación, datos oceánicos, atmosféricos y meteorológicos, y las características del buque. En algunos casos concretos, a efecto de contar con fundamento en el marco de negociaciones con miras a llegar a convenios de resolución, la GCES ha contratado a capitanes de buques para que actúen como testigos expertos y proporcionen una evaluación objetiva de si las condiciones y circunstancias específicas de un tránsito determinado justifican el recurso a la excepción por motivos de seguridad.

La Oficina de Aplicación de la Legislación de la NOAA lleva a cabo operaciones en el mar dirigidas a detectar infracciones del Reglamento que Regula la Velocidad de las Embarcaciones y, como parte de tales actividades, recopila pruebas sobre las condiciones que podrían justificar el recurso a la mencionada excepción. Por ejemplo, la OLE ha utilizado un perfilador acústico de corrientes Doppler para recopilar datos sobre las corrientes en los canales de navegación durante los operativos de patrullaje. Esta información, junto con otros datos, permite determinar si se justificaba el recurso a la excepción.

Estrategias adoptadas desde 2008 para mejorar la recopilación de datos sobre el número de casos en que se recurrió a excepciones por motivos de seguridad y las circunstancias en que se produjeron

La OLE investiga con todo rigor los casos en que se recurre a la excepción por motivos de seguridad y los aborda uno a uno. Toda declaración de acogerse a la excepción por motivos de seguridad se investiga utilizando una amplia variedad de datos, entre los que se incluyen, datos meteorológicos obtenidos de boyas de la NOAA, comunicados de la Guardia Costera, consultas y anotaciones en los cuadernos de bitácora de los buques.

Con la finalidad de investigar más a fondo las infracciones del VSR, a efecto de proteger a la BFAN, la OLE está desarrollando un programa de sistemas de aeronaves no tripuladas que utiliza drones para vigilar a los buques que transitan por las zonas de manejo estacional. En combinación con equipos de radar, estos sistemas permitirán a la OLE detectar las embarcaciones, monitorear las condiciones meteorológicas en tiempo real en las ZME y capturar imágenes de video de los buques en tránsito.

Distribución geográfica de las cartas enviadas por la NOAA, de 2008 a la fecha, a posibles infractores del Reglamento que Regula la Velocidad de las Embarcaciones para fomentar su cumplimiento voluntario

El cumplimiento del VSR es obligatorio, no voluntario. En el marco de un programa puesto en marcha por la OLE en 2018, se envían cartas de cumplimiento a los buques que superan la velocidad máxima de 10 nudos para informarles de la normativa y fomentar su cumplimiento en el futuro. Desde entonces se han enviado alrededor de 2,200 cartas a efecto de generar mayor sensibilización y conocimiento de la norma e impulsar su observancia.

Información relacionada con el proceso al amparo de la Ley Nacional sobre Política Ambiental llevado a cabo a efecto de modificar o enmendar las disposiciones reglamentarias del Plan de Reducción de Capturas Incidentales de Grandes Ballenas del Atlántico

Fundamentación del alcance del análisis de los efectos acumulativos en la manifestación de impacto ambiental (MIA) relativa al reglamento propuesto a fin de modificar el Plan de Reducción de Capturas Incidentales de Grandes Ballenas del Atlántico (Atlantic Large Whale Take Reduction Plan, ALWTRP)

La Ley Nacional sobre Política Ambiental (*National Environmental Policy Act*, NEPA) no establece una definición de los efectos acumulativos ni tampoco exige su análisis. El alcance de dicho análisis se definió en su momento en el Reglamento del CEQ [Consejo sobre Calidad Ambiental (*Council of Environmental Quality*) para Implementar la NEPA, de tal forma que comprendiera un examen del impacto de las acciones que, en combinación con otros factores, inciden en los componentes físicos, biológicos y socioeconómicos del entorno afectado. Este reglamento, sin embargo, ha quedado sin efecto, tras su reciente revocación.

A esto se suma el hecho de que el criterio vigente de la Suprema Corte de Estados Unidos sugiere que el análisis de los efectos contemplados en la NEPA se limite a aquellos producidos en territorio estadounidense. No obstante, la dependencia [NMFS-NOAA] rebasó tal norma al tomar en consideración muertes de ballenas en aguas canadienses. En el capítulo 8 del volumen 1 de la MIA final ([FEIS Volume 1](#)) se examinaron los siguientes valiosos componentes del ecosistema: grandes ballenas que con frecuencia quedan atrapadas en las redes de pesquerías reguladas por el ALWTRP, otras especies protegidas, hábitat y comunidades locales. El análisis de la NOAA y la mayoría de las medidas consideradas se centraron en la zona de manejo de la región noreste con restricciones para la pesca con trampas y nasas con arreglo al ALWTRP. Ésta incluye las aguas comprendidas desde la frontera entre Estados Unidos y Canadá en dirección sur hasta una línea recta que va desde Watch Hill Point, Rhode Island, hasta los 40° 00' de latitud norte, delimitada al oeste por tierra o por la línea de longitud 71°51,5' O, y al este por el límite oriental de la zona económica exclusiva (ZEE). Se trata de una zona sujeta a los requisitos establecidos en conformidad con el ALWTRP e incluye las aguas y el fondo marino del océano Atlántico dentro de la jurisdicción de Estados Unidos. También se tuvieron en cuenta las lesiones graves y la mortalidad registradas en aguas canadienses como consecuencia de actividades humanas (principalmente enmallamiento y colisiones con embarcaciones), debido a la magnitud del impacto que esto tiene en la población de ballena franca del Atlántico Norte (véase el apartado 8.3.3.10).

El alcance temporal del análisis varió según el recurso de que se tratara. En todos los casos, el análisis tuvo en cuenta acciones pasadas (principalmente de las dos últimas décadas), presentes y razonablemente previsibles en un futuro (en un plazo de cinco

años) que podrían afectar valiosos recursos físicos, biológicos o socioeconómicos. El debate se centró en los efectos de las medidas de gestión, así como en el impacto directo de los posibles factores de estrés: interacciones con la pesca comercial y recreativa, colisiones con embarcaciones, contaminación, ruido, cambio climático, explotación de energías renovables, extracción de petróleo y gas, floraciones de algas nocivas y disponibilidad de presas.

Motivos que justifiquen que no se hayan tenido en cuenta las alternativas concretas planteadas por la Peticionaria en sus comentarios respecto a la versión preliminar de la MIA.¹ En específico, las alternativas relacionadas con la reducción de trampas, la imposición de requisitos más estrictos respecto al uso de líneas flojas, el cierre de zonas estáticas, el requerimiento de marcaje de artes de pesca y la implementación de estrategias de manejo dinámico de zonas.

A través del portal de comentarios se recibieron 171,213 comentarios en torno a la propuesta de Reglamento para Reducir los Riesgos [reglamento propuesto en diciembre de 2020 a fin de modificar las disposiciones reglamentarias del Plan de Reducción de Capturas Incidentales de Grandes Ballenas del Atlántico (*Atlantic Large Whale Take Reduction Plan*, ALWTRP)] y la manifestación de impacto ambiental (MIA) preliminar. Los comentarios recibidos comprenden las observaciones concretas que figuran en el documento de 102 páginas presentado por John Rousakis, de Oceana (véase el enlace indicado en la nota al pie).

Debido al gran número de comentarios recibidos, y al carácter repetitivo o sustancialmente similar de muchos de ellos, no se abordaron de forma individual, sino que se agruparon por temas.

En el volumen II de la manifestación de impacto ambiental (MIA) final, *Estudio del impacto de la normativa y análisis final de flexibilidad en la regulación para enmendar el Plan de Reducción de Capturas Incidentales de Grandes Ballenas del Atlántico: Reglamento para Reducir los Riesgos* ([Final Environmental Impact Statement, Regulatory Impact Review, and Final Regulatory Flexibility Analysis for Amending the Atlantic Large Whale Take Reduction Plan: Risk Reduction Rule](#)), se da respuesta a cada uno de los asuntos planteados en la petición.

En concreto, la reducción del uso de trampas se aborda en los comentarios 5.14 (p. 19), 6.1 (p. 21) y 6.3 (p. 22); el tema de los cabos flojos, en el comentario 12.9 (p. 56) y en el apartado 1.1.14 (pp. 57-59); los cierres de áreas estáticas, en los comentarios 7.6 (p. 26), 7.7 (p. 27), 7.8 (p. 27) y 9.1 (p. 39), 9.7 (p. 41), 9.11 (p. 42), 9.15 (p. 43) y 9.23 (p. 45); el marcaje de artes de pesca, en el apartado 1.1.5 (pp. 12-15), así como en el comentario 1.1 (p. 4), y el manejo dinámico, en los comentarios 5.9 (p. 17), 5.16 (p. 19), 9.2 (p. 39), 9.10 (p. 42), 9.19 (p. 45) y 11.9 (p. 53).

¹ Consúltese en: <www.regulations.gov/comment/NOAA-NMFS-2020-0031-0799>.

Información relacionada con la aplicación de la Ley para la Protección de Mamíferos Marinos (*Marine Mammal Protection Act*, MMPA), la Ley de Especies en Peligro de Extinción (*Endangered Species Act*, ESA) y las disposiciones reglamentarias del Plan de Reducción de Capturas Incidentales de Grandes Ballenas del Atlántico (*Atlantic Large Whale Take Reduction Plan Regulations*: CFR, título 50, sección 229.32; en lo sucesivo, “Reglamento del ALWTRP”).

Procedimientos empleados por la NOAA para detectar posibles infracciones al Reglamento del ALWTRP

La OLE se encarga de izar e inspeccionar las artes de pesca comerciales, incluidas trampas y nasas, a efecto de garantizar el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias del ALWTRP. Asimismo, lleva a cabo inspecciones en el marco del ALWTRP (patrullaje y operativos) de forma independiente y en colaboración con entidades estatales y federales socias a cargo de hacer cumplir la legislación. Estas actividades se realizan principalmente en el mar, en buques patrulleros (de la OLE o de entidades socias encargadas de la aplicación de la legislación), pero también pueden incluir patrullajes terrestres en los que agentes o autoridades visitan los buques en el muelle para inspeccionar las artes de pesca. Estos patrullajes probablemente darían lugar a asistencia para el cumplimiento si se observara una posible infracción; en tanto que las infracciones observadas en el mar podrían conllevar la imposición de sanciones más formales.

Las medidas de aplicación de las disposiciones reglamentarias del ALWTRP implementadas se basan en gran medida en la multiplicación de fuerzas de las entidades socias de la NOAA, en particular las de ámbito estatal a cargo de hacer cumplir la ley. La Patrulla Marítima de Maine (*ME Marine Patrol*), por ejemplo, lleva a cabo la mayor parte de los patrullajes de artes fijas en las pesquerías de langosta y cangrejo con trampas y nasas del noreste, que son las que utilizan la mayor parte de las artes fijas sujetas a la reglamentación del ALWTRP y se ubican sobre todo en Maine. Aunque también autoridades de Nuevo Hampshire, Massachusetts y Rhode Island llevan a cabo patrullajes relacionados con artes fijas, y cuentan con embarcaciones patrulla con plataformas de capacidad suficiente para izar o remolcar artes fijas.

Entre abril de 2022 y octubre de 2024, la OLE llevó a cabo sesenta y cuatro (64) operativos de patrullaje de izamiento o remolque de artes de pesca de langosta y cangrejo a bordo de buques de entidades estatales que colaboran en la aplicación de la legislación o bien de embarcaciones contratadas para tal efecto.

Desde 2022, la OLE y su red de entidades estatales socias en el marco de convenios de aplicación conjunta (*Joint Enforcement Agreement*, JEA) han llevado a cabo los siguientes operativos:

- Año fiscal 2022: Ochocientas veintitrés (823) inspecciones de artes de pesca reguladas por el ALWTRP.
- Año fiscal 2023: Mil trescientas cuarenta y seis (1,346) inspecciones de artes de pesca reguladas por el ALWTRP.
- Año fiscal 2024: Mil seiscientos veintitrés (1,623) inspecciones de artes de pesca reguladas por el ALWTRP.
- Año fiscal 2025: Trescientas veintitrés (323) inspecciones de artes de pesca reguladas por el ALWTRP.

La OLE ha utilizado vehículos teledirigidos (ROV) solamente para inspeccionar el uso de nasas para langostas. Otros tipos de artes fijas, como las redes de enmalle, suponen un riesgo demasiado elevado de enmallamiento de los ROV y de dañar los aparejos. Se han llevado a cabo inspecciones con ROV en la bahía de Cape Cod, el golfo de Maine y en alta mar, frente a las costas de Georges Bank.

Entre abril y junio de 2024, la OLE llevó a cabo tres (3) operaciones de izamiento o remolque de artes de pesca reguladas por el ALWTRP con ROV en buques contratados de alcance medio. En el transcurso de estos patrullajes se realizaron cuarenta y nueve (49) inspecciones, todas ellas utilizando métodos tradicionales de recogida para verificar el cumplimiento.

Cada año, la OLE y su red de entidades estatales socias, en el marco de convenios de aplicación conjunta, realizan inspecciones en áreas con artes de pesca restringidas (*regulated gear area*, RGA). No todas las embarcaciones patrulla están equipadas específicamente para izar o recoger nasas y trampas, pero las inspecciones de artes de superficie y el izado manual limitado permiten a las autoridades identificar al propietario de las artes e iniciar un contacto de seguimiento o una investigación más exhaustiva.

La Patrulla Marítima de Maine cuenta con un buque remolque capaz de patrullar el área RGA en la zona de manejo de langosta (*lobster management area*, LMA) 1, y ha llevado a cabo operaciones de vigilancia en la zona durante el cierre. A la fecha, el único equipo de pesca localizado en la RGA de la LMA1 fue un aparejo dañado que parecía haber sido arrastrado o desplazado (llevado ahí) por el oleaje. La Patrulla Marítima de Maine recogió el equipo dañado y lo devolvió a su propietario.

La Policía Ambiental de Massachusetts lleva a cabo amplias labores de vigilancia en superficie en el norte de la entidad, la zona restringida de Massachusetts (*Massachusetts Restricted Area*, MRA) y el área denominada “MRA Wedge” [porción de la MRA] antes y durante el cierre. Gracias a las concurrencias —de larga data y predecibles— de prohibiciones estatales y federales sobre el uso de líneas verticales (*up and down lines*), las tasas de cumplimiento son muy altas.

El Departamento de Protección Ambiental de Rhode Island lleva a cabo patrullajes de superficie utilizando embarcaciones de remolque especializadas en la zona restringida de las islas del sur durante el cierre. Además, varias organizaciones sin vinculación gubernamental y redes de investigación realizan estudios aéreos de estas zonas restringidas y comparten con las autoridades competentes las observaciones realizadas acerca de las artes fijas que encuentran en ellas.

Posibles contravenciones del Reglamento del ALWTRP denunciadas por el público al Servicio de Pesca de la NOAA (NOAA Fisheries), a través de la línea directa de denuncia para la aplicación de la legislación u otros métodos de denuncia, entre 2014 y el presente

No se tienen registros de denuncias de infracciones al ALWTRP por parte de la ciudadanía.

Sanciones administrativas civiles o de permisos impuestas por infringir el Reglamento del ALWTRP, desde 2014 hasta la fecha

Desde 2014, la GCES ha adoptado decisiones de resolución o desestimación de nueve casos relacionados con el Reglamento ALWTRP: uno de éstos fue desestimado; otro se remitió a la OLE para que se dictara una resolución por la vía sumaria, y en siete casos la GCES emitió notificaciones de infracción y determinación del monto de la sanción (*Notice of Violation and Assessment*, NOVA).

Creación e implementación del mecanismo de resolución por la vía sumaria de la NOAA para responder a los casos de incumplimiento del Reglamento del ALWTRP

Los convenios de resolución (*summary settlements*) por la vía sumaria son una de las herramientas disponibles para responder a los casos de contravención de las leyes cuya aplicación compete a la NOAA. Estos convenios —básicamente el equivalente a “multas de tránsito” que agentes especiales o inspectores ambientales de la NOAA expiden en el lugar de los hechos o poco después— constituyen un medio rápido para sancionar y disuadir de la comisión de infracciones leves, como las contravenciones de menor importancia relacionadas con actividades recreativas, mantenimiento de registros o presentación de denuncias, así como las violaciones que resultan evidentes para el personal encargado de hacer cumplir la ley en el momento de la infracción o poco después.

Al proporcionar un mecanismo que entraña menos requerimientos para el abordaje de contravenciones, los convenios de resolución por la vía sumaria permiten a la NOAA sancionar infracciones menos graves que, de otro modo, podrían quedar sin resolver debido a restricciones de recursos. Asimismo, ofrecen un medio para aplicar la ley “en tiempo real”, al vincular de forma directa la sanción con la infracción, lo que refuerza el efecto disuasivo. Por su parte, quienes cometen infracciones se benefician de los convenios de resolución por la vía sumaria, ya que permiten resolver sus casos con rapidez y por un importe inferior al que se les impondría normalmente con arreglo a la Política sobre Imposición de Sanciones.

Los convenios de resolución por la vía sumaria sólo podrán emitirse en el caso de infracciones listadas en un programa aprobado [como el Programa Nacional de Resolución y Reparación por la Vía Sumaria (*National Summary Settlement & Fix-It Schedule*)]. En colaboración con la OLE, las oficinas competentes, las partes interesadas regionales y otros socios federales y estatales encargados de la aplicación de la legislación, la GCES elabora programas en los que se asignan sanciones fijas a las infracciones que pueden ser objeto de un convenio de resolución por la vía sumaria. Para que sea operativo, tales programas deben contar con la aprobación de la persona titular de la Consejería Jurídica de la NOAA, su suplente o quien esté al frente de la División de Aplicación. Incluso si una infracción figura en un programa aprobado, el convenio de resolución por la vía sumaria puede no proceder si existen circunstancias agravantes en el caso o si la persona o entidad infractora tiene antecedentes de contravenciones previas.

Desde al menos 2016, las infracciones relacionadas con incumplimiento de los requisitos del ALWTRP en materia de artes de pesca pueden ser objeto de un ofrecimiento de resolución por la vía sumaria por valor de 500 dólares en caso de ser la primera falta. En 2019, la NOAA amplió esta disposición: ahora, el programa para el cual se aplican dichos convenios de resolución se permite un pago de 500 dólares a manera de resolución por la vía sumaria en caso de “incumplimiento del Plan de

Reducción de Capturas Incidentales en lo concerniente a artes de pesca y su configuración”, si se trata de la primera infracción.

Cabe insistir en que no en todos los casos proceden los convenios de resolución por la vía sumaria. Por ejemplo, si una contravención del ALWTRP provocó la captura de una ballena franca o si la persona o entidad infractora se negó a cooperar con la NOAA, entonces no podrá recurrirse a un convenio de resolución por la vía sumaria.

Iniciativas emprendidas por la NOAA a fin de fomentar el cumplimiento voluntario del Reglamento del ALWTRP

El cumplimiento del Reglamento del ALWTRP es obligatorio, no voluntario. Con el objetivo de ayudar al sector pesquero a cumplirlo, se han facilitado materiales de difusión y realizado presentaciones tanto para pescadores como para las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley. También se ha colaborado con dependencias estatales, fabricantes y pescadores en el diseño y la provisión de eslabones y cabos flojos. En concreto, se han efectuado las siguientes actividades:

- Se organizó un seminario web informativo sobre la fase 1 de las modificaciones del ALWTRP para integrantes del Equipo para la Reducción de Capturas Incidentales de Grandes Ballenas del Atlántico (ALWTRT), evento que además estuvo abierto al público.
- Se formularon [guías de cumplimiento específicas para cada estado, la zona de manejo de langosta \(lobster management area, LMA\) 3 y la región noreste](#).
- Se imprimieron [guías específicas sobre el marcaje de artes de pesca](#), mismas que se distribuyeron entre pescadores por conducto del equipo de enlace de la NOAA especializado en artes de pesca.
- Se facilitó información actualizada sobre [cabos débiles](#) y [eslabones flojos](#) aprobados, y dónde pueden conseguirse.
- Se crearon y publicaron [videos](#) para explicar cómo insertar y utilizar eslabones flojos.
- Se trabajó con pescadores para crear eslabones flojos de plástico.
- Se trabajó en conjunto con autoridades estatales para adquirir cabos flojos y distribuirlos de forma gratuita —en cantidades variables dependiendo del estado— entre pescadores.
- Se impartieron sesiones presenciales de capacitación a la Guardia Costera y entidades estatales socias en el marco de convenios JEA en Maine, Nuevo Hampshire, Massachusetts y Rhode Island, con el propósito de promover una colaboración más eficaz en la observancia de la normativa.
- Se impartió capacitación al personal del Primer Distrito de la USCG con el objetivo de aumentar su conocimiento respecto de los requisitos del ALWTRP.
- Se prestó asesoramiento técnico especializado a los consejos de manejo pesquero de Nueva Inglaterra y la costa atlántica central para generar mayor conocimiento respecto a los requisitos del ALWTRP.
- Anualmente se publican recordatorios sobre los requisitos del ALWTRP y las zonas restringidas en el boletín informativo *NOAA Fisheries Navigator*.
- Se envían recordatorios anuales sobre las zonas restringidas con arreglo al ALWTRP a través del correo electrónico gov.delivery.

Información adicional

Capacidad de la NOAA para investigar y determinar qué embarcaciones en específico son responsables de colisiones (subletales y letales) con ballenas francas del Atlántico Norte

La NOAA brinda un modelo de simulación de eventos pasados en retrospectiva (modelo *hindcast*) que permite reconstruir la trayectoria de la deriva de la carcasa de una ballena a lo largo del tiempo. Este análisis, en conjunto con la necropsia, posibilita identificar la causa de la muerte, el marco temporal en que ocurrió y el lugar donde tuvo lugar. Mediante el uso de sistemas de rastreo de embarcaciones, como el sistema de identificación automática (*Automatic Identification System*, AIS) y el sistema de monitoreo de embarcaciones (*Vessel Monitoring System*, VMS), es posible identificar aquellas que podrían haber estado involucradas para su ulterior investigación, en los casos en que se determine que la muerte de la ballena fue ocasionada por el impacto de una embarcación. Cuando, a partir del modelo de retropronóstico u otros análisis, se identifican embarcaciones de interés, la OLE inicia una investigación, procura realizar entrevistas con la parte propietaria u operadora de la embarcación y, de estar disponibles, revisa los registros de bitácora, reportes de observación, planes de tránsito y demás información pertinente para determinar si la embarcación estuvo involucrada en una interacción con una ballena franca del Atlántico Norte. Asimismo, personal de la OLE analiza las condiciones atmosféricas mediante los datos de boyas disponibles en la zona y en el momento en que ocurrió la muerte, con el fin de identificar posibles factores atenuantes que pudieran haber contribuido a la interacción entre la embarcación y la ballena.

A pesar de estos esfuerzos, los únicos casos de colisiones con BFAN en los que se sabe con certeza qué embarcación se vio involucrada son aquellos en los que la propia embarcación informó del suceso. Se han investigado otros sucesos, pero ninguna de esas investigaciones ha permitido identificar una embarcación concreta como origen de una colisión con BFAN no comunicada. Se han realizado otras acciones para determinar las dimensiones generales de las embarcaciones involucradas en las colisiones, pero ninguna de ellas tiene por objeto ni permite identificar una embarcación concreta como origen de las mismas.

Medios y métodos utilizados por la NOAA para el rastreo de ballenas francas del Atlántico Norte enmalladas en artes de pesca, que incluyen, sin a ellos limitarse, los siguientes:

Las ballenas francas enmalladas en artes de pesca se pueden observar desde embarcaciones, desde el aire y de forma fortuita. Algunas embarcaciones y aviones dedicados a esta tarea, operados por diversas entidades estatales y federales colaboradoras, proporcionan imágenes fotográficas de ballenas enmalladas y las comparten con personal de la NOAA, el Centro de Estudios Costeros (*Center for Coastal Studies*) y el Acuario de Nueva Inglaterra (*New England Aquarium*), entidades que prestan asistencia en la identificación de los ejemplares. El Acuario de Nueva Inglaterra mantiene el Catálogo de Ballenas Francas del Atlántico Norte y, a menudo, es capaz de identificar a los individuos a las pocas horas de recibir las imágenes de cualquier fuente, incluidos los avistamientos ocasionales. En ocasiones, las identificaciones se realizan en cuestión de minutos.

Los datos sobre los primeros avistamientos de ballenas atrapadas en redes se recopilan a través de la persona coordinadora de la liberación de ballenas de la región del Gran Atlántico y bióloga del Centro Científico Pesquero del Noreste (*Northeast Fisheries*

Science Center), responsable de realizar un seguimiento de las muertes y lesiones graves de ballenas francas.

En las raras ocasiones en que la NOAA puede determinar la identidad de titulares de permisos específicos cuyas artes de pesca han producido el enmallamiento de una ballena, dichos registros son confidenciales y no se comparten con el público. La información sobre el origen geográfico y pesquero se comparte mediante informes anuales publicados en el sitio web de la dependencia.

Anexo 1 al Apéndice 9: Datos adicionales sobre Notificaciones de Infracción y Evaluación de Sanciones (Penalidades) relativas a violaciones del Reglamento de Velocidad de las Embarcaciones, proporcionados por Estados Unidos en relación con sus comentarios sobre el borrador del expediente de hechos.

Año	NOVAs Emitidas	Total de Sanciones Evaluadas (USD)	Pagadas en su totalidad (USD)
2010	9	\$346,500.00	\$151,800.00
2011	9	\$322,000.00	\$113,850.00
2012	13	\$402,500.00	\$309,350.00
2013	18	\$730,250.00	\$596,675.00
2014	5	\$59,250.00	\$53,325.00
2015	3	\$140,500.00	\$100,575.00
2016	0	\$0.00	\$0.00
2017	5	\$63,250.00	\$26,625.00
2018	2	\$115,000.00	\$78,775.00
2019	6	\$142,750.00	\$89,475.00
2020	2	\$120,000.00	\$50,000.00
2021	4	\$277,500.00	\$385,125.00
2022	23	\$300,806.00	\$262,725.00
2023	35	\$661,000.00	\$452,300.00
2024	33	\$504,250.00	\$384,200.00
2025	10	\$153,256.00	\$54,750.00
Total de NOVAs	177	\$4,338,812.00	
Total Adeudado por Acuerdo / Incumplimiento	163	\$3,222,300.00	
Total Pagado en su Totalidad	152		\$3,105,050.00
Total de Incumplimientos	11		
Denegaciones	8		
Casos Abiertos	4		
Recaudaciones	8		

Anexo 2 al Apéndice 9: Datos adicionales sobre Notificaciones de Infracción y Evaluación de Sanciones (Penalidades) relativas a violaciones del Reglamento de Velocidad de las Embarcaciones, proporcionados por Estados Unidos en relación con sus comentarios sobre el borrador del expediente de hechos. Esta información se proporcionó en respuesta a una declaración en el proyecto del expediente de hechos sobre las NOVAs que no se reflejaban como resueltas, desestimadas, apeladas o cerradas en la Información de Imposición de Sanciones disponible en el sitio web de la NOAA.

Número de caso	Fecha de la NOVA	Monto de la Nova (USD)	Monto final adeudado (USD)	Estatus
SE1002589	11/21/2011	\$40,250.00	\$40,250.00	PIF-Default**
SE1002592	11/21/2011	\$51,750.00	N/D	Cerrado
SE1002934	11/21/2011	\$23,000.00	N/D	Cerrado
SE1002936	11/21/2011	\$23,000.00	N/D	Cerrado
SE1002968	11/21/2011	\$11,500.00	N/D	Cerrado
SE1002932	11/21/2011	\$46,000.00	N/D	Cerrado
NE1003296	3/5/2012	\$5,750.00	\$5,750.00	PIF-Default**
SE1102515	8/20/2012	\$74,450.00	\$74,450.00	PIF-Resuelto
SE1104155	9/17/2012	\$86,250.00	\$17,250.00	PIF-Resuelto
SE1104238	9/17/2012	\$11,500.00	\$11,500.00	PIF-Resuelto
SE1102522	6/14/2013	\$69,000.00	\$69,000.00	PIF-Default**
NE1101492	9/6/2013	\$17,250.00	\$17,250.00	PIF-Default**
NE1701878	6/6/2018	\$11,500.00	\$11,500.00	PIF-Default**
NE2201536	6/27/2022	\$7,500.00	\$7,500.00	PIF-Default**
NE2203319	11/29/2022	\$15,000.00	\$13,500.00	PIF-Resuelto
NE2203327	2/22/2023	\$75,000.00	N/D	Apelación pendiente
NE2107875	6/5/2023	\$7,500.00	\$7,500.00	Remitido al Tesoro de EE. UU. Para cobranza.
NE2300747	9/14/2023	\$22,500.00	N/D	Appeal Pending
SE2303316	10/12/2023	\$15,000.00	N/D	Appeal Pending
SE2314666	6/6/2024	\$22,500.00	\$22,500.00	PIF-Default**
NE2403441	8/12/2024	\$25,000.00	\$22,500.00	PIF-Resuelto
*PIF = Paid in Full (Pagado en su Totalidad)				

** La terminología "PIF-Default" (Pagado en su Totalidad - Incumplimiento) indica que, si bien el caso se cerró con el pago total del monto adeudado, este pago se produjo después de un incumplimiento del plazo o acuerdo de pago. No representa un estado de incumplimiento activo.