

**Informe del Comité Permanente de
Ejecución y Cumplimiento (SCIC)**

Esta es una versión preliminar del informe adoptado por SCIC
el viernes 24 de octubre de 2025¹

¹ Preliminar, en este caso, significa que la Secretaría debe realizar correcciones y comprobaciones adicionales.

ÍNDICE

	Página
Apertura de la reunión	1
Organización de la reunión	1
Examen de las medidas y políticas relacionadas con la ejecución y el cumplimiento	1
Sistema de Documentación de Capturas (SDC).....	1
Evaluación de propuestas de gasto con cargo al Fondo del SDC	1
Implementación del SDC	3
Inspección de barcos	4
Sistema de Seguimiento de Barcos y desplazamientos de barcos en el Área de la Convención	5
Promoción del cumplimiento en la CCRVMA.....	6
Transbordos	7
Implementación del Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA (SOCI)	8
Estrategia para la participación de las PNC	8
Propuestas de nuevas medidas de conservación y de modificación de medidas de conservación relacionadas con el cumplimiento	9
Medida de Conservación 10-03	9
Medida de Conservación 10-04	10
Medida de Conservación 10-09	11
Medida de Conservación 10-10	11
Medidas de Conservación 21-01 y 21-02	12
Medida de Conservación 31-02	12
Medida de Conservación 51-06	13
Áreas de nidificación de peces	13
Procedimiento de Evaluación del Cumplimiento de la CCRVMA (PECC)	14
Informe provisional del cumplimiento	16
Informe provisional del cumplimiento – Parte A	17
Medida de Conservación 10-03.....	17
Medida de Conservación 10-04.....	17
Medida de Conservación 10-05.....	18
Medida de Conservación 10-09.....	18
Medida de Conservación 22-08.....	19
Medida de Conservación 26-01.....	19
Medida de Conservación 31-01.....	19
Medida de Conservación 91-05.....	20
Informe provisional del cumplimiento – Parte B	20
Revisión de la MC 10-10	21
Pesca INDNR en el Área de la Convención	21
Nivel actual de pesca INDNR	22
Listas de barcos de pesca INDNR.....	23

Lista de barcos de pesca INDNR-PC	23
Lista de barcos de pesca INDNR-PNC	26
Notificaciones de pesquerías	27
Asesoramiento del Comité Científico para SCIC	29
Retraso en el virado de artes de pesca	29
Capturas en exceso del límite acordado	30
Descripciones de artes de pesca notificados	30
Llegada anticipada de barcos a la pesquería de austromerluza en la región del mar de Ross (Subáreas 88.1 y 88.2)	30
Definición de calibración y estandarización	31
Áreas de nidificación de peces	31
Segunda Evaluación del Funcionamiento de la CCRVMA	32
Otros asuntos	32
Tareas asignadas a la Secretaría	35
Clausura de la reunión	35
Apéndice I: Casos de incumplimiento de 2024/25	36
Apéndice II: Lista de barcos de pesca INDNR de Partes no contratantes propuesta para 2025/26	193
Apéndice III: Lista de barcos de pesca INDNR de Partes contratantes propuesta para 2025/26	194
Apéndice IV: Tareas relacionadas con la Secretaría	195

**Informe del Comité Permanente de
Ejecución y Cumplimiento (SCIC)**
(Hobart, Australia, 20 a 24 de octubre de 2025)

Apertura de la reunión

1. La reunión del Comité Permanente de Ejecución y Cumplimiento (SCIC) se celebró en Hobart, Australia, del 20 al 24 de octubre de 2025.
2. El Presidente de SCIC, el Sr. Adam Berry (Nueva Zelanda), dio inicio a la reunión, dio la bienvenida a los Miembros y a los Observadores, y expresó su agradecimiento a la Secretaría por su apoyo. El Presidente también agradeció a los Miembros por la labor de preparación realizada durante el período entre sesiones en pos de una reunión productiva y eficiente.
3. Si bien todas las secciones de este informe proporcionan información importante para la Comisión, se han sombreado los párrafos que resumen el asesoramiento de SCIC a la Comisión.

Organización de la reunión

4. SCIC consideró su agenda como fuera aprobada por la Comisión.

Examen de las medidas y políticas relacionadas con la ejecución y el cumplimiento

Sistema de Documentación de Capturas (SDC)

Evaluación de propuestas de gasto con cargo al Fondo del SDC

5. SCIC consideró el documento CCAMLR-44/12, que presenta un informe de situación sobre los gastos relacionados con el Sistema de Documentación de Capturas (SDC) de *Dissostichus spp.* en 2025, y tres propuestas para su aprobación por el Comité de Evaluación del Fondo del SDC.
6. SCIC recordó varias propuestas aprobadas en CCAMLR-43, que se habían adoptado con éxito para fortalecer el SDCE y ofrecer actividades presenciales de capacitación para el SDC en Singapur. SCIC recordó la aprobación en CCAMLR-42 (CCAMLR-42, párrafo 18) de fondos para la financiación de actividades en línea de capacitación para el SDC en 2024 y 2025 y señaló que esas actividades tuvieron lugar el diciembre de 2024 y que hay otros talleres programados para finales de 2025. SCIC recordó, además, que no se había recibido ninguna solicitud de capacitación de Partes contratantes ni de Partes no contratantes (PNC) que colaboran con el SDC.
7. SCIC tomó nota de que no se han gastado fondos en la aplicación de la Estrategia y el Plan de acción para la participación de PNC (2025-26) mediante su cooperación con el SDC, y señaló, además, que se prevé que estos fondos se utilicen a finales de 2025 y en 2026.

8. SCIC dio consideración a las siguientes conclusiones y recomendaciones del Taller sobre el SDC y las inspecciones en puerto, que tuvo lugar en Ciudad del Cabo, Sudáfrica en mayo de 2025 (CCAMLR-44/BG/07). SCIC felicitó a Sudáfrica por el éxito del taller, e indicó que este contó con la asistencia de 44 participantes de 9 Partes contratantes y 1 Parte no contratante (PNC) que coopera con el SDC, y que las reacciones fueron positivas. SCIC tomó nota de las 24 recomendaciones sobre diversos temas que formularon los participantes en el taller y que serán consideradas por SCIC en el punto correspondiente de la agenda.

9. Tomando en consideración el requisito en virtud de la MC 10-05, anexo 10-05/B, de designar un Comité de Evaluación para que considere las propuestas de gasto con cargo al Fondo del SDC y para que formule recomendaciones a la Comisión, SCIC convocó al Comité de Evaluación del Fondo del SDC, que estuvo integrado por representantes de Australia, Francia, Estados Unidos (EE. UU.), Nueva Zelanda, Reino Unido y República de Corea (Corea).

10. El Comité de Evaluación del Fondo del SDC expresó su agradecimiento a la Secretaría por su propuesta detallada y recomendó financiar las siguientes propuestas de gasto con cargo al Fondo del SDCe:

- (i) talleres de capacitación en línea sobre el SDC, con un coste de 10 000 AUD en 2026 y 2027. El Comité de Evaluación recordó las deliberaciones de SCIC sobre la elaboración de módulos de capacitación en línea para el SDC y solicitó a la Secretaría que continúe desarrollando este tipo de módulos en 2026 y 2027. El Comité de Evaluación tomó nota de que las actuales limitaciones de personal impiden seguir desarrollando módulos de capacitación electrónica y solicitó a la Secretaría que formule un plan de trabajo intersesional sobre cómo implementar esta solicitud en 2027;
- (ii) actividades presenciales de capacitación para el SDC por un valor de 60 000 AUD, a utilizarse en 2026 y 2027 para organizar dos talleres presenciales de capacitación del SDC solicitados por Partes contratantes o Partes no contratantes (PNC) que cooperan con el SDC; y
- (iii) un taller regional para la participación de PNC en el SDC, a celebrarse en Medio Oriente en 2026 o 2027, por un valor de 120 000 AUD. El Comité de Evaluación indicó la necesidad de incorporar la asistencia de las Partes contratantes, en particular la de aquellas con conexiones comerciales con la región. El Comité de Evaluación tomó nota de que la propuesta contempla la financiación de viáticos para Partes contratantes (CCAMLR-44/12, párrafo 15). Además, el Comité de Evaluación recomendó que las Partes contratantes que deseen asistir al taller del SDC podrían presentar una solicitud para hacer uso de los 60 000 AUD aprobados para talleres presenciales de capacitación sobre el SDC.

11. SCIC expresó su agradecimiento al Comité de Evaluación del Fondo del SDC por su labor y avaló las propuestas de gasto para que fueran consideradas por la Comisión.

Implementación del SDC

12. SCIC tomó nota del informe sobre la implementación del Sistema de Documentación de Capturas de *Dissostichus* spp. (CCAMLR-44/13) y observó que no se había emitido ningún Documento de Captura de *Dissostichus* de Certificación Especial (DCDCE) ni tampoco se habían identificado documentos fraudulentos.

13. SCIC dio consideración a las siguientes recomendaciones remitidas por los participantes del Taller sobre el SDC y las inspecciones en puerto, celebrado en Ciudad del Cabo:

- (i) mejorar los resúmenes y los extractos de datos del SDCe;
- (ii) reforzar las reglas de control de los códigos de producto y los factores de conversión, lo que requerirá que la Comisión o sus grupos de trabajo acuerden factores de conversión estandarizados;
- (iii) introducir un campo, ya sea opcional u obligatorio, en los formatos del Documento de exportación de *Dissostichus* (DED)/Documento de reexportación de *Dissostichus* (DRED), para registrar la verificación del peso en el punto de importación;
- (iv) introducir en los formatos un campo de número de unidades de producto;
- (v) permitir a los usuarios cerrar documentos o a un funcionario superior bloquearlos para que no puedan ser utilizados para la exportación/reexportación;
- (vi) reconsiderar la configuración actual de la caducidad anual de las cuentas de usuario (1 de marzo);
- (vii) introducir el envío automático de recordatorios para los documentos incompletos; y
- (viii) añadir un campo de comentarios en los documentos del SDC.

14. En relación con la recomendación (ii) de “reforzar las reglas de control de los códigos de producto y los factores de conversión”, SCIC señaló que será necesario convocar un grupo de trabajo intersesional en el que participen expertos en la materia. SCIC indicó, además, que los factores de conversión también forman parte de los temas que se discuten en el Comité Científico y alentó a los Miembros a colaborar con sus colegas científicos al respecto.

15. SCIC recomendó crear un grupo de debate intersesional para consultar con expertos en la materia, con el fin responder a las recomendaciones relativas al SDC emanadas del taller celebrado en Ciudad del Cabo, y encargó a la Secretaría que haga las coordinaciones necesarias y que presente a SCIC-2026 un informe sobre la implementación de las recomendaciones relacionadas con el SDC.

16. De conformidad con la MC 10-05, anexo 10-05/C, párrafo C9, SCIC dio consideración a la actual condición de Parte no contratante que coopera con el SDC concedida a Colombia, México, Singapur y Tailandia.

17. SCIC señaló con preocupación que la Secretaría lleva cuatro años intentando que México designe un punto de contacto para organizar las actividades de capacitación para el SDC. SCIC reflexionó sobre la revocación de la condición de PNC que coopera con la CCRVMA a Seychelles en 2017 y a Singapur en 2011. SCIC recomendó a la Comisión que encargue a la Secretaría que escriba a México solicitándole que cumpla con sus obligaciones con respecto a la MC 10-05 y participe de la capacitación para el SDC en el período entre sesiones 2025-2026, al tiempo que señaló que el no hacerlo sería motivo para revocar su condición de PNC que coopera con el SDC en CCAMLR-45.

18. COLTO señaló con gran preocupación que un conocido operador que participa de la pesca INDNR ha reanudado sus actividades de pesca de austromerluza en aguas internacionales al norte del Área de la Convención y que ha notificado su intención de participar en la pesquería del mar de Ross. COLTO señaló, además, que el barco *Altar 11*, del pabellón de Ecuador, ha estado pescando austromerluza en la región suroccidental del océano Atlántico desde marzo de 2025 con redes de enmalle, como se señala en el documento sobre la implementación del SDC (CCAMLR-44/13) preparado por la Secretaría. COLTO instó a SCIC a aplicar con rigurosidad el procedimiento debido a toda notificación relacionada con estos barcos u operadores y también alentó al Estado del pabellón a que demuestre total transparencia con relación a la propiedad de los barcos, la concesión de licencias y la supervisión de las operaciones.

19. SCIC dio las gracias a COLTO por poner esta información en su conocimiento y recordó a los Miembros que la administración de los barcos es responsabilidad del Estado del pabellón correspondiente.

Inspección de barcos

20. SCIC dio consideración a la implementación de la MC 10-03 y del Sistema de Inspección en 2024/25 descrita en CCAMLR-44/15, donde se indica que se llevaron a cabo 124 inspecciones en puerto y 24 inspecciones en el mar.

21. SCIC respaldó la propuesta de la Secretaría de convocar un comité intersesional sobre recursos de inspección. Este comité dará prioridad tanto al desarrollo de recursos basándose en los resultados de la encuesta a los inspectores (CCAMLR-44/15, anexo 1) como a la prestación de orientación técnica y apoyo a la Secretaría durante su preparación. SCIC tomó nota de que el comité intersesional implementará su labor a través de un grupo de discusión en línea específico y de reuniones virtuales, que contará con la participación de expertos en la materia. SCIC encomendó a la Secretaría realizar las coordinaciones necesarias para facilitar y brindar apoyo a la labor de este comité.

22. SCIC también dio consideración a las recomendaciones del Taller sobre el SDC y las inspecciones en puerto (CCAMLR-44/BG/07), celebrado en Sudáfrica, y recomendó que el comité intersesional sobre recursos de inspección considere las siguientes recomendaciones emanadas del taller en relación con las actividades de inspección:

- (i) elaboración de una lista estandarizada de recursos de inspección;
- (ii) mejoras en los formatos o formularios de los informes de inspección;

- (iii) mayor claridad en cuanto a la remisión al barco inspeccionado de informes de inspección en puerto y en el mar;
- (iv) desarrollo de una tarjeta electrónica de identidad para los inspectores del Sistema de Inspección de la CCRVMA y publicación de los números identificativos en el sitio web de la CCRVMA;
- (v) una evaluación estandarizada del riesgo para evaluar los barcos que ingresan en puerto.

23. SCIC tomó nota de los avances logrados en el desarrollo del proyecto de notificación electrónica y expresó su respaldo a que se continúe implementando. SCIC solicitó que, al continuar elaborando el proyecto, se tenga en cuenta la integración con los conjuntos de datos internos de la CCRVMA y la necesidad de poder añadir datos incluso cuando no se disponga de una conexión a Internet, así como la interoperabilidad con los sistemas de datos externos pertinentes, incluido el Sistema mundial de intercambio de información (GIES) en el marco del Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto (AMERP).

24. SCIC afirmó que, en lo que respecta a las responsabilidades de notificación de la Parte A del informe de inspección, esta debe ser cumplimentada por el capitán del barco al momento de notificar su intención de ingresar en puerto con 48 horas de antelación.

25. SCIC consideró la labor de la Secretaría de conciliación entre los datos AIS y los datos de la CCRVMA sobre inspecciones en puerto (CCAMLR-44/BG/13) y señaló que este análisis sirve como una variable indirecta para evaluar las tasas de inspección de las Partes Contratantes, en virtud de la MC 10-03. SCIC reconoció los beneficios de este análisis y recomendó que la Secretaría efectúe un análisis de este tipo anualmente. SCIC señaló, además, que los análisis futuros deberían reconocer las limitaciones de la precisión de los datos AIS y confirmó que tales análisis no se deben utilizar a los propósitos de la evaluación del cumplimiento.

Sistema de Seguimiento de Barcos y desplazamientos de barcos en el Área de la Convención

26. SCIC consideró el informe de implementación del Sistema de Seguimiento de Barcos (VMS) presentado por la Secretaría (CCAMLR-44/17) y tomó nota de la aplicación de la MC 10-04 por las Partes contratantes. El documento también presenta información sobre las pruebas realizadas por la Secretaría para crear un prototipo de sistema de generación automática de notificaciones de desplazamiento.

27. SCIC recordó a los barcos y a los Miembros que se aseguren de que las notificaciones de desplazamiento de barcos se envíen a la Secretaría en el formato que se especifica en el anexo 10-04/A.

28. SCIC refrendó los cambios a la MC 10-04 propuestos por la Secretaría (CCAMLR-44/17, anexo 1) para dejar claro el requisito de utilizar el formato del anexo 10-04/A para las notificaciones de desplazamiento de barcos y para mejorar el envío de datos.

29. SCIC respaldó la labor continua de la Secretaría de desarrollo de una función para la generación automática de notificaciones de desplazamiento basadas en los datos VMS y destacó sus posibles beneficios. SCIC recomendó que la Secretaría dé carácter prioritario a este

proyecto. Algunos Miembros manifestaron su interés por participar en las pruebas de esta nueva función y solicitaron establecer un cronograma para avanzar en este proyecto.

30. SCIC avaló la recomendación de la Secretaría de dejar de pagar por los informes de posición de Inmarsat a partir de la temporada 2025/26 y de solicitar a las Partes contratantes cuyos barcos sigan notificando datos a la CCRVMA a través de la dirección de correo electrónico de Inmarsat que se aseguren de redirigir esos datos de posición o de dar instrucciones a los operadores de los barcos de que así lo hagan.

Promoción del cumplimiento en la CCRVMA

31. SCIC acogió favorablemente la presentación por Chile de un informe (CCAMLR-44/01) sobre actividades de seguimiento, control y vigilancia llevadas a cabo por Chile en la Subárea 48.1, durante la temporada de pesca 2024/25. Como parte de estas actividades en alta mar, el barco de la armada *ATF-60 Lientur* inspeccionó un barco en enero, mientras que el *OPV-83 Marinero Fuentealba* inspeccionó diez barcos de pabellón extranjero en abril–mayo, todos los cuales cumplían plenamente con las medidas de conservación de la CCRVMA. Además, dos vuelos de investigación que realizaron también actividades de seguimiento, control y vigilancia, durante las cuales no se detectaron barcos de pesca ni artes de pesca abandonados.

32. SCIC agradeció a Chile por desarrollar operaciones exhaustivas en la Subárea 48.1 en las adversas condiciones antárticas. SCIC reiteró la importancia del liderazgo en estas operaciones y de los esfuerzos conjuntos de las Partes, y señaló que la coherencia y la imparcialidad en la implementación refuerzan la confianza colectiva en el cumplimiento por todos los barcos de la flota de la CCRVMA.

33. SCIC tomó nota del documento CCAMLR-44/BG/15, que proporciona un informe de estado sobre el trabajo entre sesiones realizado por Chile como líder del Grupo de Debate para el Desarrollo de Guías sobre Sistemas de Seguimiento Electrónico (SSE).

34. SCIC señaló que muchos Miembros ya aplican SSE a través de regímenes nacionales y señaló, además, que los barcos que pertenecen al grupo de clientes del Comité de Seguridad Marítima del Mar de Ross y todos los barcos que forman parte de COLTO aplican SSE a bordo en cierta medida. SCIC subrayó la importancia de que la CCRVMA complemente las prácticas establecidas de seguimiento, control y vigilancia y brinde asistencia a las observaciones científicas mediante la aplicación de SSE.

35. SCIC incentivó a todos los Miembros a completar la encuesta sobre los SSE para proporcionar información para futuras deliberaciones, con la ambición de que esto conduzca a un enfoque de implementación por etapas guiado por una hoja de ruta clara que tenga en cuenta las opiniones de los diferentes Miembros y partes interesadas.

36. SCIC agradeció a Nueva Zelandia por realizar patrullas de vigilancia aérea durante la temporada 2024/25 (CCAMLR-44/BG/21) y por su compromiso de realizar patrullas regulares en la región del mar de Ross en el futuro. No se detectó ningún barco o actividad INDNR, ni se identificaron posibles casos de incumplimiento entre los trece barcos observados.

37. SCIC acogió favorablemente el informe de Argentina (CCAMLR-44/BG/25) sobre sus actividades de seguimiento, control y vigilancia en la Subárea 48.2, durante la temporada 2024/25. SCIC tomó nota de que se identificaron diez barcos que participan de actividades de pesca de kril y de que se notificó su pleno cumplimiento con las medidas de conservación de la CCRVMA. Asimismo, SCIC tomó nota de que los inspectores de la CCRVMA desplegados en el rompehielos *Almirante Irizar* no pudieron realizar inspecciones en el mar debido a condiciones meteorológicas extremas, y por lo tanto, se establecieron comunicaciones por radio con cuatro barcos con licencia de pesca de la CCRVMA para obtener información sobre sus operaciones de pesca, la cual se verificó con las bases de datos de la CCRVMA.

38. SCIC expresó su agradecimiento a Argentina por sus esfuerzos por realizar patrullas de vigilancia y actividades de inspección en nombre de la CCRVMA.

39. SCIC reconoció la valía de desempeñar actividades adicionales de control del cumplimiento que podrían fortalecer el conjunto de herramientas de cumplimiento existentes y asistir a los Miembros en sus esfuerzos de supervisión del cumplimiento de las medidas de conservación, especialmente en circunstancias en que las inspecciones en el mar puedan verse limitadas por condiciones meteorológicas adversas. SCIC recordó el documento CCAMLR-43/BG/25, Rev. 1, que resume la formulación de protocolos de inspección por radio. El Comité Científico expresó su agradecimiento a Reino Unido por su ofrecimiento de colaborar con las Partes interesadas durante el período entre sesiones para continuar desarrollando estos mecanismos.

40. Algunos Miembros recordaron que, a pesar de que la MC 10-04 establece que, con relación a la pesca de kril, los barcos tienen hasta 10 días hábiles desde su salida del Área de la Convención para enviar los datos VMS a la Secretaría, la mayoría de los barcos de pesca que se observaron estaban notificando datos VMS en tiempo real.

41. SCIC tomó nota del informe de situación remitido por EE. UU. sobre la misión de patrulla de vigilancia emprendida durante la temporada 2024/25 por el rompehielos *Polar Star*, perteneciente a la guardia costera de EE. UU., y señaló que la misión había proporcionado información sobre avistamientos de barcos dentro del Área de la Convención mientras navegaba hacia y desde la Base McMurdo. SCIC señaló además que, a la luz del éxito de esta misión inicial, EE. UU. tiene la intención de continuar estos esfuerzos esta temporada.

Transbordos

42. SCIC dio consideración a la aplicación de la MC 10-09 (CCAMLR-44/16) y tomó nota de que, en el período del 1 de diciembre de 2024 al 1 de agosto de 2025, hubo 314 transbordos, de los cuales 160 fueron de productos de kril.

43. SCIC consideró la disminución del cumplimiento de la MC 10-09, pero señaló que la tasa de cumplimiento general sigue siendo relativamente alta, a saber, del 92 %. Asimismo, SCIC mostró su preocupación por que algunos barcos de Partes contratantes hayan consultado a la Secretaría sobre el cambio del pabellón de sus barcos a Partes no contratantes, lo cual podría ser un mecanismo para evitar el cumplimiento de las medidas de conservación de la CCRVMA. SCIC señaló que podría ser necesario adoptar medidas adicionales para tratar esta situación.

44. SCIC consideró la aplicación de la MC 10-09 en relación con el transbordo de tripulación, observadores y otro personal, incluidos sus efectos personales. SCIC tomó nota de que existen discrepancias en las interpretaciones con respecto a la aplicación de la MC 10-09 y convino en que la medida no especifica claramente si dichas actividades están contempladas en ella.

45. SCIC tomó nota de los largos períodos contemplados en las notificaciones de transbordos y consideró la aplicación del requisito exigido por la MC 10-09, párrafo 2, de presentar una notificación 72 horas antes de que se tenga previsto realizar un transbordo. SCIC consideró que hay diversos factores de operación y ambientales que deben enfrentar los operadores de barcos en el Área de la Convención y señaló que estos factores podrían llevar a que las Partes contratantes soliciten extensiones a los períodos de notificación.

46. SCIC convino en que la MC 10-09 debe ser objeto de una revisión exhaustiva que incluya la aclaración y resolución de las cuestiones existentes relativas a los requisitos de seguimiento pertinentes y los desafíos de operación conexos.

Implementación del Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA (SOCI)

47. SCIC tomó nota de WG-FSA-2025/02, que presenta un informe de estado sobre la implementación del Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA (SOCI), durante la temporada 2024/25. Recordando las deliberaciones sostenidas en SCIC-2024 (párrafo 88), SCIC indicó que no se habían identificado acciones específicas que requirieran de su consideración en este momento y subrayó que la implementación del SOCI continúa siendo de importancia.

Estrategia para la participación de las PNC

48. SCIC tomó nota de la evaluación de la implementación de la Estrategia para la participación de las Partes no contratantes (PNC) actual y del plan de acción de 2025–26 (CCAMLR-44/BG/11), que fue aprobado por la Comisión en CCAMLR-43 (párrafo 7.30).

49. SCIC reconoció la importancia de los esfuerzos continuos de la Secretaría por forjar relaciones con las Partes no contratantes (PNC) a fin de promover su cooperación con la CCRVMA y alentó a la Secretaría a continuar con estos esfuerzos.

50. SCIC expresó su preocupación por la escasa participación de muchas PNC, señaló que el no responder a las correspondencias enviadas por el Secretario Ejecutivo limita la eficacia de la Estrategia y alentó a todas las Partes contratantes a apoyar activamente estos esfuerzos de participación a través de las vías diplomáticas y las relaciones comerciales.

51. SCIC tomó nota de los contactos positivos entablados con Kuwait y de Emiratos Árabes Unidos (EAU) y encomendó a la Secretaría que continúe fomentando estos diálogos y otros con las PNC interesadas en la región de Medio Oriente. Asimismo, SCIC avaló los continuos contactos entablados con PNC en la región del Sudeste Asiático.

52. SCIC señaló la importancia de los transbordos en el contexto de la participación de las PNC y solicitó a la Secretaría que estableciera contactos con las PNC que prestan servicios de transbordo en el Área de la Convención, con el fin de consolidar su conocimiento de las medidas de conservación de la CCRVMA y apoyarlas en su cumplimiento.

53. SCIC señaló, además, que se podría considerar establecer un mecanismo para conceder la condición de cooperante a los barcos del pabellón de PNC que realizan transbordos y que esto requeriría discusiones más profundas (párrafo 43).

Propuestas de nuevas medidas de conservación y de modificación de medidas de conservación relacionadas con el cumplimiento

Medida de Conservación 10-03

54. SCIC dio consideración a la propuesta presentada por Australia, Corea, Nueva Zelandia y EE. UU. de modificación de la MC 10-03 y del anexo 10-03/B (CCAMLR-44/02, Rev. 1), que tiene por finalidad exigir a las Partes contratantes que inspeccionen todos los barcos que transporten cualquier recurso vivo marino antártico, incluido el kril o sus productos derivados, que haya sido extraído en el Área de la Convención. Los autores de la propuesta subrayaron que estas modificaciones mejorarían los conocimientos de la CCRVMA sobre qué Estados de pabellón están desembarcando kril y productos derivados del kril, y fortalecería la capacidad de la CCRVMA de monitorear el comercio y evaluar el cumplimiento de las medidas de conservación pertinentes.

55. SCIC no llegó a un consenso para aumentar la tasa de inspección en puerto de todos los barcos que ingresan en puerto transportando especies distintas de *Dissostichus* spp. China señaló que apoyaba las estrategias de ordenación sostenible, pero mostró preocupación por que esta propuesta fuera consecuencia de una sobreestimación del riesgo. China declaró que las capturas en las Subáreas 48.1, 48.2 y 48.3 son razonables, están por debajo del límite de captura y coinciden con el período de baja demanda de los depredadores. China también hizo hincapié en que algunas Partes contratantes no estaban cumpliendo con sus obligaciones de realizar inspecciones en puerto de *Dissostichus* spp. y expresó preocupación por que el aumento de la tasa de inspecciones en puerto de barcos de kril implicara una carga de trabajo adicional para los Estados del puerto y supusiera un posible riesgo de apertura de una ventana de oportunidad para las actividades de pesca INDNR de *Dissostichus* spp. China subrayó que las inspecciones en puerto de los dispositivos de exclusión de mamíferos marinos en los artes de arrastre y de las medidas de mitigación de la mortalidad de las aves marinas son innecesarias, ya que las inspecciones a bordo de los barcos ya cubren estos dispositivos y los controles en puerto no pueden verificar su uso en el mar.

56. SCIC consideró la inclusión de códigos de productos adicionales en el anexo 10-03/B del informe de inspección en puerto y señaló que estos nuevos códigos indican diferentes tipos de productos presentes en los barcos inspeccionados y hacen aumentar la transparencia de las actividades de pesca. Las modificaciones propuestas fueron aprobadas por SCIC y remitidas a la Comisión para su adopción. SCIC no pudo alcanzar un consenso sobre el resto de las modificaciones a la propuesta y la remitió a la Comisión para continuar las discusiones.

57. SCIC también dio consideración a una propuesta de modificación de la MC 10-03, impulsada por Australia, que tiene por finalidad mejorar los conocimientos de la Secretaría sobre los desembarques en puerto, al exigir a los barcos que remitan simultáneamente la información requerida en virtud de la MC 10-03, anexo 10-03/A tanto a la Parte contratante como a la Secretaría. Australia señaló que la propuesta permitiría aumentar la transparencia y conocer mejor el número de entradas a puerto de barcos, y ayudaría a determinar el número y la ubicación de los desembarques. SCIC tomó nota de las deliberaciones habidas sobre esta propuesta y señaló que los Miembros continuarán elaborando la propuesta durante el período entre sesiones.

Medida de Conservación 10-04

58. SCIC consideró la propuesta de las delegaciones de Australia, Nueva Zelandia, Noruega, Corea, Reino Unido y EE. UU. de modificación a la MC 10-04 (CCAMLR-44/19, Rev. 2) con el fin de exigir a todas las Partes contratantes cuyos barcos de pesca operen en el Área de la Convención que presenten a la Secretaría de la CCRVMA los datos VMS a más tardar una hora después de su recepción. Los autores de la propuesta señalaron que esta modificación haría que el requisito de notificación de datos VMS para las pesquerías de kril y otras pesquerías de la CCRVMA se alinee con los requisitos de notificación para las pesquerías exploratorias de palangre de la CCRVMA, factor que, junto con el desarrollo del Sistema de Documentación de Capturas, ha sido efectivo para la prevención del comercio de austromerluza proveniente de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). Asimismo, indicaron que la extensión de este requisito a todas las pesquerías de la CCRVMA garantizaría la integridad y la legalidad de todos los productos de las pesquerías que se ajustan a la normativa de la CCRVMA y repercutirían en un aumento de la capacidad de seguimiento y ordenación de la pesquería de kril de la CCRVMA.

59. Corea hizo hincapié en la importancia de la transmisión de datos VMS en tiempo real para la eficacia de los esfuerzos de seguimiento de las actividades de pesca y destacó que la mayoría de los barcos ya transmiten dichos datos directamente a la Secretaría. Corea subrayó, además, que garantizar la transmisión de datos en tiempo real desde todos los barcos es fundamental desde el punto de vista de la seguridad.

60. Algunos Miembros consideraron que la propuesta plantea una relación de causalidad inexistente entre la frecuencia de transmisión de datos y las mejoras en los resultados de la ordenación del kril. Estos Miembros señalaron también que no se ha identificado ningún riesgo de pesca INDNR que justifique el cambio propuesto y que las prácticas existentes ya garantizan un nivel adecuado de seguridad y supervisión de los barcos que operan en el Área de la convención.

61. SCIC tomó nota del asesoramiento de la Secretaría de que la notificación de datos en tiempo real no aumentaría los costes financieros ni supondría una mayor carga de trabajo para la Secretaría.

62. SCIC no pudo alcanzar un consenso sobre la propuesta de modificación a la MC 10-04 y la remitió a la Comisión para continuar las discusiones.

63. SCIC recordó sus deliberaciones sobre las mejoras en las notificaciones de desplazamientos de barcos (párrafos 27 y 28) e hizo alusión a la propuesta de modificación de la MC 10-04 (CCAMLR-44/17, anexo 1) para dejar claro el requisito de utilizar el formato del anexo 10-04/A en las notificaciones de desplazamiento de barcos. Las modificaciones propuestas fueron aprobadas por SCIC y remitidas a la Comisión para su aprobación.

Medida de Conservación 10-09

64. SCIC dio consideración a la propuesta presentada por la delegación de Corea de modificación de la MC 10-09 (CCAMLR-44/29), con el fin de alentar tanto a las Partes contratantes como a las Partes no contratantes a que, en la medida de lo posible, proporcionen la información indicada en la MC 10-02, párrafo 2, con relación a los barcos de carga de su pabellón que realicen actividades de transbordo en el Área de la Convención de la CCRVMA y de crear de un registro de la CCRVMA de barcos de carga.

65. En una reflexión sobre el procedimiento del informe del PECC (párrafos 100 y 116 a 122), SCIC también dio consideración a:

- (i) la aplicación del plazo de notificación de 72 horas exigido para realizar transbordos de recursos vivos marinos recolectados, carnada y combustible;
- (ii) la notificación a la Secretaría del transbordo de tripulación, observadores u otro personal, junto con sus efectos personales, según proceda; y
- (iii) la incorporación de una cláusula de fuerza mayor, dificultades o emergencia médica.

66. SCIC dio el visto bueno a la modificación propuesta de la MC 10-09 y la refirió a la Comisión para su adopción.

Medida de Conservación 10-10

67. SCIC consideró la propuesta de Corea de modificar la tabla de la MC 10-10, anexo 10-10/B (CCAMLR-44/30) para incluir una nueva categoría: “Discrepancias no resueltas”. Esta categoría se aplicaría cuando SCIC no pueda alcanzar un acuerdo para asignar una calificación de cumplimiento tras haber realizado todos los esfuerzos razonables. En estos casos, el posible caso de incumplimiento se remitiría a la Comisión junto con el resumen de los debates pertinentes reflejados en el informe de SCIC. Este enfoque garantiza que SCIC pueda registrar con precisión sus deliberaciones, asignar calificaciones de cumplimiento en los casos en los que haya acuerdo y también adoptar un Informe Provisional de la CCRVMA sobre el Cumplimiento.

68. Muchos Miembros expresaron su apoyo a las modificaciones propuestas y señalaron que se trata de una cuestión de eficiencia y que permitirían hacer un mejor uso del tiempo de SCIC. Estos Miembros reflexionaron con decepción sobre el hecho de que en años anteriores no se hubiera podido adoptar informes de cumplimiento.

69. China señaló que respeta el propósito de la propuesta, pero expresó preocupación por que no dé tratamiento a la causa fundamental de los casos de incumplimiento y por que pueda conducir a que las Partes contratantes eludan sus responsabilidades. China también se mostró preocupada por que las Partes contratantes se nieguen a reconocer sus obligaciones.

70. Rusia reconoció la intención de mejorar el proceso y el procedimiento de cumplimiento, pero expresó preocupación por que la categoría adicional propuesta no resolvería las dificultades que en el pasado impidieron la adopción un Informe del cumplimiento de la CCRVMA. Rusia señaló que es competencia del Presidente de SCIC decidir si un caso puede resolverse o no y reiteró que la regla del consenso se aplica al PECC.

71. SCIC no alcanzó un consenso sobre la propuesta y la remitió a la Comisión para continuar las discusiones.

Medidas de Conservación 21-01 y 21-02

72. SCIC dio consideración a la propuesta presentada por la Unión Europea de modificar las MC 21-01 y 21-02 (CCAMLR-44/18). Esta propuesta sugiere especificar, en la MC 21-01, la exigencia de contar con un observador científico a bordo de los barcos en las pesquerías nuevas y, en la MC 21-02, que los observadores científicos se deberían designar de conformidad con el SOCI.

73. Muchos Miembros expresaron su apoyo a las modificaciones propuestas, pero algunos recordaron que este año no se habían presentado notificaciones para nuevas pesquerías, que estas pesquerías tienen un carácter más científico y que la exigencia de contar con un observador científico adicional aumentaría los gastos a la hora de su implementación.

74. La Unión Europea explicó que sería deseable establecer el requisito de contar con un observador del SOCI a bordo de los barcos para las pesquerías nuevas, antes de que se reciba cualquier notificación para una pesquería de este tipo, y señaló que la cobertura de observación científica del SOCI es un elemento relevante a considerar por el Comité Científico en su evaluación del plan de operaciones de pesca y el desarrollo del plan de recabado de datos. La Unión Europea señaló que contar con un observador del SOCI a bordo es esencial para garantizar el recabado de datos objetivos y de alta calidad e información de otro tipo con respecto a las pesquerías nuevas.

75. SCIC no pudo alcanzar consenso sobre las modificaciones a las MC 21-01 y MC 21-02. La propuesta se remitió a la Comisión para su ulterior consideración.

Medida de Conservación 31-02

76. SCIC consideró las propuestas de Rusia (CCAMLR-44/31) de modificar la MC 31-02 para introducir claridad en los procedimientos de ordenación relativos al virado tardío de artes de palangre tras el cierre de pesquerías en las Subáreas 88.1 y 88.2. Algunos Miembros recordaron que este tema había sido tratado durante las reuniones de SCIC en 2023 y 2024 y señalaron que los textos sugeridos ya presentados sobre este asunto deberían incorporarse en cualquier propuesta futura.

77. SCIC no pudo alcanzar un consenso sobre la modificación de la MC 31-02, y la propuesta se remitió a la Comisión para su ulterior consideración.

Medida de Conservación 51-06

78. SCIC consideró la propuesta presentada por las delegaciones de Australia, Nueva Zelanda, Noruega, Reino Unido y EE. UU. de modificar la MC 51-06 (CCAMLR-44/20, Rev. 2) a fin de exigir la presencia de un mínimo de un observador científico por barco, designado de conformidad con el SOCI. Los autores de la propuesta señalaron la necesidad de exigir la estandarización del recabado de datos entre los barcos de pesca, con el fin de asegurar que los datos recogidos sean sólidos y coherentes en toda la pesquería de kril. Además, el texto del SOCI incluye disposiciones específicas para garantizar la seguridad de los observadores científicos del SOCI.

79. China expresó su opinión de que la propuesta discrimina a los observadores nacionales y recordó que un observador nacional chino había sido galardonado con un premio del SOCI en CCAMLR-43. Además, Rusia señaló que las tareas de los observadores difieren entre las pesquerías de kril y de austromerluza e indicó que desplegar un observador científico del SOCI en lugar de un observador nacional no representa ninguna ventaja.

80. SCIC no pudo alcanzar un consenso sobre la modificación de la MC 51-06. La propuesta se remitió a la Comisión para su ulterior consideración.

Áreas de nidificación de peces

81. SCIC dio tratamiento a la propuesta de la Unión Europea y sus Estados miembro (CCAMLR 44/21) de una nueva medida de conservación (MC 32-XX), que tiene por finalidad proteger las áreas de nidificación de peces y promover actividades de investigación no destructivas, con miras a profundizar los conocimientos sobre su importancia en el Área de la Convención.

82. La Unión Europea recordó que la propuesta se había desarrollado tras el descubrimiento de zonas de nidificación de draco de Jonás (*Neopagetopsis ionah*) en la región meridional del mar de Weddell y señaló que la propuesta adopta un enfoque circumpolar y atiende a las recomendaciones del Comité Científico.

83. Muchos Miembros recibieron con agrado la propuesta, recordaron que este tema se había debatido en profundidad en años anteriores, destacaron la necesidad de proteger los hábitats esenciales y reiteraron que proteger de estas áreas de nidificación es una medida fundamental para la conservación. Algunos Miembros indicaron que este tema había sido considerado en profundidad por el Presidente del Comité Científico (párrafo 211) y declararon que no podían respaldar la propuesta en este momento ya que consideran que es necesario seguir desarrollándola.

84. SCIC no pudo alcanzar un consenso sobre la propuesta y la remitió a la Comisión para continuar con las deliberaciones.

Procedimiento de Evaluación del Cumplimiento de la CCRVMA (PECC)

85. SCIC dio tratamiento al informe y al análisis del PECC (CCAMLR-44/11 Rev. 2) elaborado por la Secretaría y tomó nota de que los niveles de cumplimiento habían superado el 95 % en la mayoría de las medidas de cumplimiento analizadas. SCIC señaló, además, que un análisis comparativo de los informes recientes del PECC indica una estabilidad general en el cumplimiento de las MC 10-04, MC 10-05, MC 26-01 y MC 91-05. No obstante, SCIC observó que se produjo un aumento de los casos de incumplimiento de la MC 10-09 durante el período comprendido entre 2023 y 2025.

86. SCIC tomó nota de que se había notificado a la Secretaría del uso de fuegos artificiales por parte de un barco de un Miembro de la CCRVMA en la región del Mar de Ross, en diciembre de 2024. Algunos Miembros consideraron que dicho uso dentro del Área de la Convención podría constituir una posible contravención de la MC 26-01 y la MC 91-05. Por lo tanto, SCIC recomendó que la Comisión evaluara su autoridad en esta materia y que, al hacerlo, considerara la posibilidad de redactar una medida de conservación para regular el uso de fuegos artificiales y explosivos.

87. SCIC recordó las COMM CIRC 24/138, 25/01 y 25/12, relativas a varios incidentes de conflicto con los artes de pesca, y señaló que la evaluación de las medidas de conservación por parte de la Secretaría no identificó que se hubiera producido ningún incumplimiento. SCIC tomó nota, asimismo, de la preocupación de Ucrania por este asunto y de su énfasis en el establecimiento de relaciones con carácter de prioridad nacional, al tiempo que señaló que no se había virado ningún arte de pesca en el incidente y que Ucrania continuaría haciendo un seguimiento de cerca las actividades de sus barcos de cara al futuro.

88. SCIC señaló que el desarrollo de un protocolo sobre la conducta entre barcos en el ámbito de la CCRVMA sería beneficioso en tales circunstancias y solicitó que COLTO y ARK consideraran liderar una iniciativa de la industria sobre este asunto. COLTO recordó que aproximadamente el 90 % de los pescadores de austromerluza son miembros de COLTO con relaciones de trabajo bien establecidas e indicó que consideraría formas de ampliar este nivel de cooperación a los operadores de pesca que no son parte de COLTO.

89. SCIC dio tratamiento a una solicitud de la Secretaría de proporcionar asesoramiento sobre el ingreso de siete barcos con licencia de pesca antes del inicio de la temporada, en las Subáreas 88.1 y 88.2, entre el 16 de octubre y el 4 de noviembre de 2024. SCIC tomó nota de que algunos barcos habían ingresado en el área hasta 46 días antes del inicio de la temporada de pesca y señaló, además, que dicho ingreso no estaba actualmente prohibido por las medidas de conservación (véase también párrafos 201 a 208).

90. Algunos Miembros observaron que determinadas definiciones nacionales de “pesca”, así como las de algunas organizaciones regionales de ordenación de pesquerías, pueden incluir la búsqueda u otras actividades de preparación.

91. Muchos Miembros expresaron su preocupación por las entradas a áreas en aires del comienzo de la temporada y señalaron que se trata de un cambio significativo respecto a las prácticas del pasado. También solicitaron información adicional que explique las razones de esas entradas tan tempranas.

92. China expresó su preocupación por que no sería razonable considerar un ingreso tan temprano como preparación para la temporada y por que pudiera constituir ingreso en área cerrada, lo que en otras organizaciones de ordenación de pesquerías podría considerarse como un indicio de actividad INDNR.

93. Muchos Miembros se expresaron sobre la posible necesidad de modificar alguna medida de conservación con el fin de tratar esta situación mediante limitaciones al ingreso a los caladeros de pesca antes del inicio de la temporada.

94. Sudáfrica señaló que cualquier modificación de este tipo debería garantizar que no se imponga a los barcos la obligación de abandonar una pesquería abierta solo para regresar a esta en la nueva fecha de apertura.

95. COLTO expresó su apoyo por el desarrollo de una medida de conservación para dar tratamiento a esta situación.

96. SCIC tomó nota de la solicitud de la Secretaría de que se aclare cómo se deberían considerar los artes de pesca en el procedimiento de evaluación del cumplimiento en los casos en que los artes calados por un barco difieren de los especificados en la notificación de pesquería o en la licencia de pesca.

97. Algunos Miembros consideraron que debería garantizarse un cierto nivel de flexibilidad para satisfacer necesidades operativas, y también reconocieron que dicho cambio debería ser mínimo y no causar impactos negativos en el medio ambiente ni el ecosistema.

98. SCIC consideró que se trata de un asunto de naturaleza técnica y solicitó asesoramiento al Presidente del Comité Científico (véase párrafos 198 a 200).

99. SCIC dio consideración a una solicitud de la Secretaría de aclaración sobre si la función del contacto para el PECC puede asignarse a representantes de la industria, y señaló que los usuarios de la CCRVMA que desempeñan esta función son contactados por la Secretaría a lo largo del año en relación con asuntos relacionados con el cumplimiento. SCIC reafirmó que sigue siendo facultad de cada Miembro determinar a quién se asigna esta función. Sin embargo, SCIC también señaló a la atención que las respuestas a los informes preliminares del cumplimiento solo deberán ser presentadas por funcionarios gubernamentales que desempeñen la función de persona de contacto para el PECC.

100. SCIC dio consideración a la solicitud de la Secretaría de aclarar cómo se tratará el transbordo de tripulantes enfermos y heridos en el procedimiento de evaluación del cumplimiento y señaló que en discusiones anteriores de SCIC se estableció la prioridad de la seguridad de la vida en el mar por encima de las obligaciones de rendición de informes. Con relación a los transbordos de tripulación, observadores y otro personal, incluidos sus efectos personales, SCIC señaló la divergencia de interpretaciones existente sobre la aplicación de la MC 10-09. SCIC señaló, además, que la MC 10-09 no cubre el transbordo de tripulación, observadores, otro personal y sus efectos personales.

101. Algunos Miembros señalaron que es ampliamente reconocido que las actividades de transbordo sin supervisión adecuada facilitan la pesca INDNR y las actividades asociadas, y destacaron la importancia de recibir una notificación por cada encuentro de dos barcos en el Área de la Convención, ya sea para el transbordo de pescado, suministros o tripulación.

102. SCIC dio consideración a las siguientes recomendaciones del Taller sobre el SDC y las inspecciones en puerto, que tuvo lugar en Ciudad del Cabo, Sudáfrica y que guardan relación con el PECC:

- (i) desarrollar un mecanismo en la MC 10-10 que facilite la resolución bilateral entre las Partes de la CCRVMA mediante el informe provisional disponible en el sitio web de la CCRVMA, antes de que dichos informes provisionales sean devueltos;
- (ii) permitir a la Secretaría el uso de datos de libre acceso a efectos del PECC;
- (iii) reconocer las diferencias entre un observador científico y un observador de cumplimiento.

103. Con respecto al desarrollo de un mecanismo para facilitar la resolución bilateral, SCIC no se expresó de acuerdo ni considero apropiada que facilitación de discusiones bilaterales tenga lugar en el portal del PECC –sitio web de la CCRVMA– y no refrendó la recomendación.

104. En relación con el uso de datos de libre acceso por parte de la Secretaría en el marco del PECC, SCIC señaló que dichos datos deben ser objetivos y fiables antes de ser utilizados en la evaluación del cumplimiento. SCIC solicitó a la Secretaría que continuara estudiando esta recomendación y presentara información adicional a SCIC en 2026.

105. En relación con la distinción entre observadores científicos y observadores de cumplimiento, SCIC señaló que la CCRVMA solo despliega observadores del SOCI. SCIC reiteró que los observadores del SOCI, al igual que observadores científicos, centran su labor en el recabado de datos científicos. SCIC señaló, además, que no se les debería encomendar la evaluación de cuestiones de cumplimiento, por mucho que la información de que disponen pueda ser relevante en términos generales, y recordó que la CCRVMA no designa observadores de cumplimiento.

Informe provisional del cumplimiento

106. De conformidad con la MC 10-10, párrafo 3(i), SCIC examinó los 73 posibles incidentes de incumplimiento correspondientes a nueve medidas de conservación distintas, los cuales están incluidos en el Informe resumido del PECC (CCAMLR-44/11 Rev. 2). Tras las consultas pertinentes, SCIC adoptó, para su posterior consideración por la Comisión, el Informe provisional de la CCRVMA sobre el cumplimiento de este año (apéndice I) en virtud de con la MC 10-10, y señaló que no se alcanzó consenso sobre la calificación de cumplimiento en dos cuestiones. En la mayoría de los casos, SCIC se mostró de acuerdo con la calificación preliminar proporcionada por la Parte contratante correspondiente.

107. El Informe provisional del cumplimiento se divide en dos partes. La parte A contiene la lista de casos de incumplimiento identificados en el PECC en el período del informe (1 de julio de 2024 a 30 de junio de 2025). La Parte B comprende las cuestiones señaladas por la Comisión el año anterior en el Informe de cumplimiento de la CCRVMA (CCAMLR-43), respecto de las cuales se había solicitado información adicional a una Parte contratante.

Informe provisional del cumplimiento – Parte A

Medida de Conservación 10-03

108. SCIC examinó la implementación de la MC 10-03, párrafo 4 por parte de Nueva Zelandia, con relación al requisito de que los barcos que soliciten ingresar a puerto presenten un aviso con 48 horas de antelación. SCIC acordó la calificación propuesta de «incumplimiento leve (nivel 1)» para este caso.

109. SCIC consideró la implementación de la MC 10-03, párrafo 5, con relación al requisito de que se realice una inspección en puerto dentro de las 48 horas posteriores al ingreso, con casos de Chile, Francia, Namibia y Sudáfrica (uno cada uno), Nueva Zelandia (dos) y Uruguay (tres). SCIC mostró su acuerdo con las calificaciones de “cumple” en los casos de Francia y Namibia; y con las de “incumplimiento leve (nivel 1)” propuestas para los casos de Chile, Nueva Zelandia, Sudáfrica y Uruguay.

110. En cuanto a los tres casos de Uruguay, SCIC señaló que el puerto de Montevideo a veces sufre congestiones debido al volumen de tráfico que acoge. Uruguay informó que, debido a limitaciones de personal, aplica un enfoque basado en el riesgo para determinar las prioridades de inspección. Uruguay añadió además que, como signatario del Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto (AMERP), aplica varios requisitos previos a la llegada, entre ellos la presentación de declaraciones de cargamento, listas de tripulación y permisos. Estos documentos, junto con los antecedentes de cumplimiento del barco y su actividad reciente, se evalúan para determinar el nivel de riesgo de incumplimiento asociado a cada barco. SCIC agradeció a Uruguay por brindar explicaciones sobre la aplicación de su enfoque basado en el riesgo. Reino Unido señaló que no compartía la opinión de que uno de los barcos inspeccionados representara un “riesgo bajo”.

111. SCIC consideró la implementación de la MC 10-03, párrafo 8, con relación a la transmisión a la Secretaría del informe de inspección en puerto más de 30 días después de la fecha de inspección, con casos de Chile, Namibia y el Reino Unido (uno cada uno), Sudáfrica (dos) y Uruguay (tres). SCIC mostró su acuerdo con la calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)” propuesta para todos los casos.

Medida de Conservación 10-04

112. SCIC consideró la implementación de la MC 10-04 con relación al requisito de que los Estados del pabellón notifiquen a la Secretaría dentro del plazo de las 24 horas de efectuado, todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas del Área de la Convención, con casos de Francia, Corea, y Sudáfrica (tres casos cada uno). SCIC mostró su acuerdo con la calificación propuesta de “incumplimiento leve (nivel 1)” para todos los casos de Francia y Sudáfrica. En cuanto a los casos de Corea, SCIC mostró su acuerdo con la calificación de cumplimiento propuesta para dos de ellos, tomó nota de la información adicional proporcionada en la COMM CIRC 25/98 y determinó que tampoco hubo incumplimiento en el tercer caso.

Medida de Conservación 10-05

113. SCIC consideró la implementación de la MC 10-05, párrafo 6, con relación a la prohibición de exportar o reexportar austromerluza sin un Documento de Exportación de *Dissostichus* (DED) o un Documento de Reexportación de *Dissostichus* (DRED), con casos de Argentina, Chile, Francia, Japón, Nueva Zelandia, Sudáfrica, España y Uruguay.

114. SCIC mostró su acuerdo con la calificación de «cumple» propuesta para los casos de Argentina, Francia (en relación con un caso) y Nueva Zelandia. SCIC también mostró su acuerdo con la calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)” propuesta para los casos de Chile, Francia (solo un caso), Japón, Sudáfrica y Uruguay.

115. Uruguay señaló los importantes avances logrados a lo largo del tiempo en la mejora del cumplimiento de la MC 10-05, al tiempo que destacó sus necesidades de personal adicional para seguir reforzando sus capacidades. Asimismo, Uruguay recordó la participación de nuevos miembros de su personal en el reciente Taller sobre el SDC y las Inspecciones en Puerto celebrado en Sudáfrica y expresó su agradecimiento a la Secretaría por facilitar esta oportunidad.

Medida de Conservación 10-09

116. SCIC consideró la implementación de la MC 10-09, párrafo 2, que estipula que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, notificará a la Secretaría con una antelación mínima de 72 horas si alguno de sus barcos proyecta efectuar un transbordo dentro del Área de la Convención, con casos de Ucrania y Vanuatu (uno cada país), Panamá (dos), Rusia (tres), Noruega (cinco) y Países Bajos (seis).

117. SCIC mostró su acuerdo con la calificación de “cumple” propuesta por Panamá para uno de sus casos. SCIC acordó la calificación propuesta de “incumplimiento leve (nivel 1)” para todos los casos de Países Bajos, Rusia y Ucrania y para el segundo caso de Panamá.

118. SCIC tomó nota de que, para mantener la coherencia en todos los casos de incumplimiento de la MC 10-09, párrafo 2, se revisó la calificación de cumplimiento propuesta y se estableció como «incumplimiento leve (nivel 1)» para todos los casos correspondientes a Noruega. SCIC señaló que si bien Vanuatu no había presentado ninguna calificación de cumplimiento propuesta, esta Parte aportó explicaciones sobre su caso y le acordó la calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)”.

119. SCIC examinó la implementación por China de la MC 10-09, párrafo 3, con relación al requisito de que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, notifique a la Secretaría con una antelación mínima de 2 (dos) horas si alguno de sus barcos tiene previsto transbordar otros artículos que no sean recursos vivos marinos extraídos, carnada o combustible dentro del Área de la Convención. SCIC mostró su acuerdo con la calificación propuesta de “cumple”.

120. SCIC consideró la implementación de la MC 10-09, párrafo 5, que estipula que cada Estado del pabellón confirmará a la Secretaría la información proporcionada en una notificación de transbordo en un plazo de 3 días hábiles después de que se haya realizado el transbordo, con casos de China y Países Bajos (uno cada uno) y Corea, Noruega y Rusia (dos cada uno).

121. SCIC mostró su acuerdo con las calificaciones propuestas de “cumple” en los casos de Corea; y con las de “incumplimiento leve (nivel 1)” en los casos de China, Países Bajos y Rusia. SCIC señaló que, para mantener la coherencia entre casos similares de incumplimiento de la MC 10-09, párrafo 2, se cambió la calificación de cumplimiento propuesta para todos los casos de Noruega, que pasaron a ser considerados de “incumplimiento leve (nivel 1)”.

122. SCIC consideró la implementación de la MC 10-09, párrafo 8, que estipula que ningún barco podrá realizar transbordos en el Área de la Convención sin haber enviado las notificaciones previas correspondientes de conformidad con la MC 10-09, párrafos 2, 3 y 4, con casos de Panamá, Rusia y Vanuatu. SCIC mostró su acuerdo con las calificaciones propuestas de “cumple”. SCIC señaló que si bien Vanuatu no había presentado ninguna calificación de cumplimiento propuesta, esta Parte aportó explicaciones sobre su caso y le acordó la calificación de “cumple”.

Medida de Conservación 22-08

123. SCIC consideró la implementación de la MC 22-08, párrafo 1 por parte de Corea con relación a la prohibición de pescar en pesquerías exploratorias de *Dissostichus* spp. a profundidades menores a 550 metros. SCIC mostró su acuerdo con la calificación propuesta de “cumple”.

Medida de Conservación 26-01

124. SCIC consideró la implementación de la MC 26-01, párrafo 8, con relación a la prohibición del vertido o la descarga de desechos o restos de pescado al sur de los 60° S, con casos de Namibia y Noruega. SCIC mostró su acuerdo con las calificaciones de “cumple” propuesta por Namibia para su caso y de “incumplimiento leve (nivel 1)” propuesta por Noruega para el suyo.

Medida de Conservación 31-01

125. SCIC consideró la implementación de la MC 31-01, que establece que, para cada temporada de pesca, la Comisión debe establecer las limitaciones o medidas necesarias en torno a las Georgias del Sur (Subárea 48.3), en relación con las actividades de pesca del *Argos Helena* (apéndice I, punto 69) y *Nordic Prince* (apéndice I, punto 70), barcos de pabellón del Reino Unido.

126. Argentina, con el fin de ahorrar tiempo, recordó su posición clara sobre este asunto, expresada durante los debates del punto de la agenda relativo a la pesca INDNR (párrafo 150).

127. Estados Unidos hizo la siguiente declaración:

‘Members’ differences should not prevent us from working together toward our common goal of setting toothfish catch limits and other necessary measures for Subarea 48.3, based on the recommendations of the Scientific Committee and relying

upon the best scientific evidence available, as prescribed in Article IX 1. (f) of the CAMLR Convention. We have been frustrated in previous years by one Member's refusal to adopt such a Conservation Measure, and hope that we can get past that this year. Like other Members, we believe that CCAMLR should adopt a Conservation Measure establishing catch limits, bycatch limits, mitigation measures, data collection and reporting, and other requirements for toothfish fishing in 48.3. The United States holds the same position regarding this matter for this season that we have had in previous years.'

128. Rusia reiteró su posición de que la ausencia de la medida de conservación pertinente no permite que se lleven a cabo actividades de pesca en la Subárea 48.3, lo cual constituye una contravención de la MC 31-01, y recomendó que esto se considere como un caso de incumplimiento grave, frecuente o persistente (Nivel 3)

129. Reino Unido recordó su posición previamente expresada sobre este asunto (véase los párrafos 151 y 154) y reafirmó que los barcos de pabellón de Reino Unido hayan no actuaron en contravención con la MC 31-01, por lo que no puede aceptar ningún estado distinto al de «cumple».

130. SCIC tomó nota de que no se alcanzó consenso respecto del estado de cumplimiento de estos asuntos.

Medida de Conservación 91-05

131. SCIC consideró la implementación de la MC 91-05, párrafo 24, por parte de Rusia, relativa al requisito de que los Estados de pabellón notifiquen a la Secretaría antes del ingreso de sus barcos de pesca al AMP. SCIC tomó nota de que el barco no pudo transmitir la notificación de desplazamiento debido a que el proveedor del servicio rescindió el contrato sin previo aviso al barco ni a los operadores. SCIC acordó asignar una calificación de «incumplimiento leve (nivel 1)».

Informe provisional del cumplimiento – Parte B

132. SCIC recordó su solicitud a Perú de información adicional formulada en SCIC-2024 (párrafo 180) en relación con la implementación de la MC 10-05, párrafo 6, referente a la prohibición de exportar o reexportar austromerluza sin un Documento de Exportación de *Dissostichus* (DED) o un Documento de Reexportación de *Dissostichus* (DRED) adjunto, dado que Perú no proporcionó una respuesta al informe de cumplimiento.

133. SCIC tomó nota de la información adicional presentada por Perú en el COMM CIRC 24/118 y acordó asignar un estado de incumplimiento leve (nivel 1).

134. SCIC recordó su solicitud a Vanuatu de información adicional formulada en SCIC-2024 (párrafos 205 a 207) en relación con la implementación de la MC 10-09, párrafo 8, que establece que ningún barco podrá realizar transbordos dentro del Área de la Convención sin la notificación previa prevista en la MC 10-09, párrafos 2, 3 y 4, información que no se ha

recibido. SCIC solicitó aclaración sobre la fecha en que se transmitió la notificación, según lo indicado por Vanuatu en su respuesta al Informe preliminar de cumplimiento.

135. SCIC tomó nota de que Vanuatu había proporcionado la información adicional solicitada y de que la Secretaría pudo identificar el correo electrónico que contenía la notificación de transbordo. SCIC mostró su acuerdo con la calificación propuesta de “cumple”.

136. Muchos Miembros destacaron la importancia fundamental de los procesos de cumplimiento de la CCRVMA, y de garantizar que las cuestiones de cumplimiento se aborden de manera adecuada, coherente y transparente, con el objetivo colectivo de la mejora continua. Solicitaron a Rusia que proporcione la información pendiente y los resultados de las investigaciones detalladas en CCAMLR-40/BG/21. Asimismo, señalaron varios asuntos en el Informe resumido de cumplimiento de 2024 relacionados con el *Alpha Crux*, que requieren información adicional por parte de Rusia, y solicitaron una actualización sobre los resultados de las investigaciones correspondientes.

137. Rusia declaró que las acusaciones formuladas por algunos Miembros exceden el ámbito del Informe provisional de cumplimiento de la CCRVMA y no reflejan de manera objetiva los resultados de las discusiones previas sobre este asunto. Rusia recordó su solicitud a Nueva Zelandia de obtener los materiales fotográficos originales con metadatos, y señaló que no los había recibido.

138. Nueva Zelandia reiteró que había proporcionado tanto todos los datos como todas las imágenes.

139. Rusia reiteró que los metadatos EXIF de las fotografías proporcionadas por Nueva Zelandia a través de la Secretaría fueron modificados antes de ser entregados a Rusia, y subrayó que sigue siendo necesario presentar las fotografías originales con sus metadatos sin modificar (en formato raw).

Revisión de la MC 10-10

140. SCIC examinó la implementación de la MC 10-10 y no hubo recomendaciones para la Comisión en esta ocasión.

Pesca INDNR en el Área de la Convención

141. SCIC consideró las actividades de pesca INDNR y las tendencias en 2024/25 en el Área de la Convención, así como las listas de barcos de pesca INDNR, de acuerdo con la información contenida en el documento CCAMLR-44/14. SCIC observó que no se notificó del avistamiento, por parte de los Miembros, de ningún barco incluido en las Listas de barcos INDNR de Partes contratantes (PC) o de Partes no contratantes (PNC) dentro del Área de la Convención en 2024/25.

Nivel actual de pesca INDNR

142. SCIC dio consideración a los documentos CCAMLR-44/BG/09 y CCAMLR-44/BG/10, que describen la cooperación en curso de la CCRVMA con organizaciones internacionales en aras de combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). El debate hizo hincapié en la colaboración con INTERPOL y la Célula Analítica Conjunta (JAC) durante 2024 y 2025, destinada a identificar y disuadir actividades de pesca INDNR, con el apoyo de una subvención proporcionada por la Unión Europea.

143. SCIC agradeció a la Unión Europea por la financiación proporcionada y celebró esta colaboración con INTERPOL y la Célula Analítica Conjunta (JAC). SCIC también agradeció a la Secretaría por los esfuerzos continuos realizados junto con INTERPOL, JAC y otros actores para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) en el Área de la Convención y refrendó la continuación de estas iniciativas.

144. SCIC tomó nota de la colaboración continua de INTERPOL con la CCRVMA y de las herramientas y los recursos puestos a disposición de los Miembros de la CCRVMA a través de dicha colaboración. INTERPOL destacó sus actividades recientes para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) a nivel mundial, e hizo hincapié en los beneficios de acceder a su red policial internacional para responder la pesca INDNR y los delitos asociados a ella.

145. SCIC tomó nota de los *Procedimientos de respuesta de barcos*, elaborados por INTERPOL, destinados a los inspectores de barcos, los cuales se publicarán más adelante en el año. SCIC también tomó nota de que INTERPOL, en colaboración con el departamento de pesquerías de NOAA (Administración Nacional del Océano y la Atmósfera de los Estados Unidos), llevará a cabo seminarios virtuales sobre inspecciones de pesca relacionadas con la CCRVMA durante la semana del 17 de noviembre de 2025, y de que la información adicional será comunicada próximamente a todas las Partes contratantes mediante una circular de la Comisión.

146. SCIC dio consideración al informe sobre la aplicación de la MC 10-08 (CCAMLR-44/BG/12), que incluye el informe inicial de los esfuerzos realizados por la JAC para identificar a los propietarios beneficiarios finales y posibles vínculos con actividades INDNR pasadas y conocidas. SCIC tomó nota de que esta evaluación inicial no identificó vínculos directos de interés para la CCRVMA.

147. La Unión Europea presentó una actualización sobre una investigación relacionada con las actividades de un ciudadano español vinculado al barco *El Shaddai*, previamente incluido en la lista de barcos de pesca INDNR. La investigación se había iniciado y comunicado inicialmente en SCIC-2024, pero el caso prescribió conforme a la legislación nacional antes de que pudieran adoptarse medidas formales adicionales. SCIC agradeció a la Unión Europea por esta información actualizada.

148. SCIC dio consideración a la actualización proporcionada por la Secretaría sobre el plan de trabajo destinado a abordar la presencia de artes de pesca no identificados en el Área de la Convención. SCIC reconoció los avances logrados en esta materia y respaldó la prórroga del plan de trabajo para el período 2026–2027.

Listas de barcos de pesca INDNR

Lista de barcos de pesca INDNR-PC

149. SCIC dio consideración a la Lista provisional de barcos de pesca INDNR-PC para 2025/26, y tomó nota de la propuesta de inclusión de dos barcos con el pabellón de Reino Unido. *Argos Helena* y *Nordic Prince*.

150. Argentina hizo la siguiente declaración:

Nosotros hemos incluido estos 2 buques el *Argos Helena* y el *Nordic Prince* una vez más en la lista de buques que hacen pesca ilegal dada una situación que ya lleva años. En la reunión del año 2021 no pudimos alcanzar consenso lamentablemente porque una sola parte, en este caso la Federación de Rusia, se opuso a la decisión y a partir de ahí no tuvimos una medida de conservación, la 41-02, que es la que fija, entre otras cuestiones, los límites de captura de austromerluza negra en la Subárea 48.3. A partir de allí no tenemos medida de conservación por la oposición de una parte, pero igualmente, al no tenerla, la gran mayoría, por no decir casi todos los Miembros de la Comisión, entendieron claramente que si no tenemos medida de conservación no podemos pescar. La medida de conservación 31-01 así lo establece claramente, es algo objetivo, no es una opinión de Argentina, pero lamentablemente hubo un solo país que continuó pescando a pesar de no tener una medida de conservación que así lo autorice y yo quiero destacar acá también la conducta de los países que antes pescaban en la Subárea 48.3, que entendieron que al no haber medida de conservación no se puede pescar y dejaron de pescar. Y quiero destacar la conducta también del principal país que importaba esta merluza negra a su país, y al ver que no hay una medida de conservación que hace legal esta pesca, ese país también ha dejado de importar esa merluza negra porque no es una pesca que esté avalada por una medida de conservación. Entonces, una vez más llamamos a considerar la inclusión de estos 2 buques, *Nordic Prince* y *Argos Helena* a la lista de buques ilegales por hacer pesca objetivamente ilegal y fuera de la de las medidas de conservación de la Comisión. El mismo Reino Unido dice que la pesca que está haciendo es “consistente” con CCRVMA. Cuando algo es consistente con otra cosa, es otra cosa, o sea, no es pesca de la CCRVMA a pesar de que se la intente disfrazar con pretendidas inspecciones o algunas otras cosas. Así que esperemos que esta vez estos buques queden definitivamente dentro de esta lista. Instamos, primero, a todos a que logremos tener una medida de conservación en la 48.3, y segundo a que mientras no la tengamos hagamos lo que la mayoría hace que es abstenerse de pescar porque no estamos habilitados y no se puede hacer *esto*.

151. Reino Unido hizo la siguiente declaración:

‘The UK has previously articulated its position on this matter, most recently in COMM CIRC 25/71 and COMM CIRC 25/100, including our position in relation to Conservation Measure 31-01. The issue has also been the subject of extensive discussion in prior meetings of both SCIC and the Commission.

The UK rejects any suggestion that the vessels operating under its flag within Subarea 48.3 could be characterised as engaging in illegal, unreported, or unregulated fishing activities, including under the provisions of Conservation Measure (CM) 10-06. There is no basis on which any of these vessels might be said to have engaged in any of the

activities described in paragraph 5 of CM 10-06 and they should not therefore have been included on the draft CP-IUU list.

The UK does not agree to the inclusion of these vessels on the final CP-IUU Vessel List on the basis of their participation in a fishery under lawful domestic regulation which is operated in compliance with all relevant conservation measures and with the UK's obligations under the Convention.'

152. Argentina hizo la siguiente declaración:

'La verdad que lamentamos que una vez más el Reino Unido rechace la inclusión del *Nordic Prince* y el *Argos Helena* en esta lista de pesca ilegal cuando resulta claro y objetivo que estos barcos pescaron en violación del marco legal de esta Convención y contribuyeron así a menoscabar la eficacia de las medidas de conservación de nuestra organización. Estos buques no están cumpliendo con las medidas de conservación vigentes, violan la medida de conservación 31-01 y lamentamos que una vez más una parte se oponga a que estos buques queden incluidos dentro de esta lista.'

153. Argentina hizo la siguiente declaración:

'Hay muchas partes que, entendiendo lo que establece la Convención, voluntariamente han dejado de pescar. Hay otras partes que han dejado de importar este producto. Hay Partes que están haciendo un esfuerzo muy grande en todo esto y si el único resultado que sale de aquí es una lista vacía donde no se logra nada me parece que hay una situación muy injusta con respecto a todos aquellos países que están haciendo lo que tienen que hacer aunque tengan un costo y hay un solo país que se está beneficiando de una pesca ilegal no autorizada por la Comisión. Entonces, más allá del resultado final de una lista o no lista creo que tiene que quedar en claro los esfuerzos que estamos haciendo todos y cada uno de nosotros en pos del funcionamiento de la Comisión y que quede blanco sobre negro lo que está haciendo cada una de las Partes, porque si no, me parece que la sola adopción de una lista vacía es muy injusto con respecto a la gran mayoría de las Partes de esta de esta Convención.'

154. Reino Unido se refirió a las COMM CIRCs 22/39, 22/51, 22/69, 23/39, 24/69, 25/71 y 25/100, en relación con la posición constante de Reino Unido respecto de la pesquería de austromerluza negra en la Subárea estadística 48.3 (Georgias del Sur).

155. Argentina hizo la siguiente declaración:

'Todas estas circulares que nombró el Reino Unido pretenden de alguna manera justificar una pesca que ellos mismos dicen que no es de CCRVMA, es una pesca, según ellos, doméstica por fuera de CCRVMA. En primer lugar la Declaración del Presidente de 1980 tiene un punto 5 que dice que para que se puedan tomar medidas domésticas tiene que haber una soberanía de estado reconocida por todos nosotros. Lamentablemente, en la Subárea 48.3 no hay una soberanía de estado reconocida por todos, porque al menos nosotros no reconocemos la británica y los británicos no reconocen la nuestra. Entonces no se puede pescar de acuerdo a la Declaración del Presidente por el punto 5, que claramente establece que no se puede. Segundo hay una controversia de soberanía sobre estas islas y hay una obligación de que las Partes no tomen acciones unilaterales que agraven la cuestión. Es una obligación de derecho

internacional que el Reino Unido también está incumpliendo. Entonces, ni por la Convención ni por el derecho del mar el Reino Unido puede tomar este tipo de medidas que está tomando. Todo eso se encuentra en todas las notas que ha presentado la Argentina sobre este tema, pero es muy claro que ni por la Convención ni por el derecho del mar pueden hacer lo que están haciendo.

156. La Federación de Rusia hizo la siguiente declaración:

‘The UK’s flagged vessels *Argos Helena* and *Nordic Prince* engaged in prohibited activities according to subsections (iii) and (viii) of paragraph 5 of CM 10-06, as they fished in closed area in contravention of CM 31-01. In this regard, Russia recommends to include mentioned UK-flagged vessels on the CP-IUU Vessel List taking into account information circulated to Members.

In accordance with Article XXI, paragraph 1, of the Convention on the Conservation of Antarctic Marine Living Resources, each Contracting Party shall take appropriate measures within its competence to ensure compliance with the provisions of this Convention and with conservation measures adopted by the Commission to which the Party is bound in accordance with Article IX of this Convention. In this context, we consider any claims that the Contracting Parties have grounds to unilaterally issue licences for toothfish fishing in Subarea 48.3 in the absence of CCAMLR Conservation Measures being in force to be unfounded.’

157. Reino Unido rechazó la interpretación de la declaración del presidente de SCIC expuesta por Argentina y reiteró su posición sobre la soberanía, conocida por todos los Miembros.

158. La Federación de Rusia recordó su posición anterior sobre este asunto y expresó la opinión de que la Lista provisional de barcos de pesca INDNR de Partes Contratantes, que incluye los barcos *Argos Helena* y *Nordic Prince*, debería ser remitida a la Comisión en ausencia de consenso para excluirlas. Rusia también añadió que, sin consenso para aprobar la lista propuesta, SCIC no podría adoptar la Lista provisional de barcos de pesca INDNR-PC.

159. La Secretaría brindó a SCIC una aclaración sobre el proceso de inclusión de barcos en la lista en virtud de la MC 10-06 y recordó que la Lista provisional de barcos de pesca INDNR-PC se basa en la información presentada a la Secretaría o a su disposición, la cual se distribuye a todas las Partes contratantes para la obtención de información adicional. La Secretaría observó, además, que la Lista provisional incorpora dicha información con el fin de ayudar a SCIC a adoptar por consenso una Lista preliminar de barcos de pesca INDNR-PC, conforme lo exige la MC 10-06. SCIC acordó no añadir ni eliminar ningún barco de la Lista de barcos de pesca INDNR-PC adoptada en la reunión anterior.

160. SCIC observó que no se alcanzó consenso para la inclusión de los barcos con pabellón de Reino Unido *Argos Helena* y *Nordic Prince* en la Lista propuesta de barcos de pesca INDNR-PC para 2025/26; por lo tanto, no se propusieron cambios a la lista adoptada en la reunión CCAMLR-43 (véase apéndice II).

161. Rusia solicitó información sobre el contenido de la COMM CIRC 25/113, relativa a una investigación en curso sobre los barcos *Fortunagracht* y *Saga Sea*, vinculada a presuntas actividades no autorizadas durante una escala en Puerto Williams (Chile).

162. Rusia expresó su preocupación por posibles actividades no autorizadas de los barcos *Fortunagracht* y *Saga Sea* durante su visita a Puerto Williams (Chile).

163. Chile confirmó que no tiene previsto solicitar la inclusión de estos barcos en la Lista preliminar de barcos de pesca INDNR-PC para 2025/26 este año, e informó a SCIC de esta situación para su conocimiento general. No obstante, y a la espera del resultado de la investigación en curso, Chile podría adoptar las medidas correspondientes dentro del plazo establecido en la MC 10-06.

164. Noruega y la Unión Europea expresaron su confusión con respecto a la información contenida en la COMM CIRC 25/113.

165. La Unión Europea señaló que, desde un punto de vista de procedimiento, el presunto incidente ocurrió fuera del período de notificación y que la fecha de circulación también estaba fuera de los plazos de presentación de documentos y de propuestas de inclusión en la Lista de pesca INDNR. La Unión Europea manifestó además su preocupación por la falta de detalles en la circular y por no haber recibido de Chile información adicional sobre el presunto incidente. La Unión Europea, asimismo, señaló que la información disponible indica que se trata de un problema de la administración de aduanas que no tiene relación con ninguna infracción de las medidas de conservación de la CCRVMA. La Unión Europea informó que había iniciado una investigación e instó a Chile a proporcionar información y pruebas detalladas sobre el incidente.

166. Rusia agradeció el informe de Chile, expresó su decepción porque cuestiones de procedimiento hayan impedido a los involucrados aclarar las acusaciones y realizar las investigaciones necesarias, y alentó a la Unión Europea y a Noruega a cooperar con Chile durante la investigación y presentar los resultados ante SCIC-2026.

167. Corea indicó que había leído la COMM CIRC 25/113 y observó que se emitió fuera del plazo que permitiría a SCIC examinar eficazmente la información, pero respetó el plan de Chile de continuar con la investigación y presentar un informe a SCIC cuando corresponda.

168. Rusia reiteró que el plazo era suficiente para que los Miembros consideraran la información presentada por Chile.

Lista de barcos de pesca INDNR-PNC

169. SCIC examinó la solicitud de la República Islámica de Irán (Irán) para eliminar el *Koosha 4* de la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC de la CCRVMA.

170. Algunos Miembros reconocieron la información presentada por Irán, que indicaba que el barco se encuentra en proceso de desguace, pero observaron que los registros independientes de IHS y otras fuentes siguen señalando que el barco está “en servicio”. Algunos Miembros expresaron sus reservas sobre eliminar el *Koosha 4* de la lista INDNR de Partes no contratantes antes de contar con verificaciones independientes que confirmen que el barco ya no está en servicio.

171. Rusia expresó que Irán había proporcionado información suficiente para justificar la eliminación del *Koosha 4* de la lista.

172. Algunos Miembros manifestaron su disposición a considerar una eliminación del *Koosha 4* en el período entre sesiones mediante la implementación del artículo 7, si se obtiene una corroboración adicional e independiente que confirme que el barco ya no está en servicio antes de SCIC-2026.

173. SCIC no alcanzó consenso para eliminar al *Koosha 4* de la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC de la CCRVMA para 2025/26.

174. SCIC examinó la información presentada por la Unión Europea sobre el proceso de desguace en curso del barco *Antony*, incluido en la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC. La Unión Europea indicó su intención de presentar un informe a la CCRVMA una vez que el desguace se haya completado y verificado, y que es muy temprano para eliminar el barco, sin contar todavía con dicha verificación.

175. SCIC reflexionó sobre la información relativa al desguace del *Koosha 4* y del *Antony*, y observó la necesidad de contar con una lista exhaustiva de los requisitos que deben cumplirse cuando un barco es desguazado, a fin de que pueda considerarse su eliminación de una lista de barcos de pesca INDNR.

176. SCIC acordó que no habrá cambios en la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC adoptada en CCAMLR-43. SCIC recomendó que la Comisión considere la Lista provisional de barcos de pesca INDNR-PC adoptada en la CCAMLR-43 (véase apéndice III), y adopte la Lista final de barcos INDNR-PNC para 2025/26.

Notificaciones de pesquerías

177. SCIC consideró el informe de la Secretaría sobre notificaciones de pesquerías para la temporada 2025/26 (CCAMLR-44/BG/08 Rev. 1).

178. SCIC tomó nota de que el barco *More Sodruzhestva*, notificado por dos Miembros, operará bajo pabellón de Namibia durante la temporada 2025/26.

179. SCIC tomó nota de la presentación tardía por Ecuador del informe de evaluación del impacto en los EMV y de ocho campos de datos requeridos por la MC 10-02, párrafo 3, con relación a la notificación de pesquería del *Altar 45* en las Subáreas 88.1 y 88.2, y remitió este asunto a la Comisión para su posterior consideración.

180. SCIC también tomó nota de las preocupaciones planteadas por COLTO con respecto al *Altar 45*, del que se identificaron posibles vínculos con personas reconocidas por actividades de pesca INDNR, así como el uso de redes de enmalle para capturar austromerluza fuera del Área de la Convención por el *Altar 11* (IMO 8904082), barco con el que comparte operador.

181. Reino Unido confirmó que el barco de pesca *Altar 11* opera actualmente en alta mar en el Área 41 de la FAO con redes de enmalle, y SCIC tomó nota de que estas redes están prohibidas dentro del Área de la Convención y en muchas otras jurisdicciones debido a las bien conocidas preocupaciones acerca de sus posibles impactos en los ecosistemas marinos y en las especies no objetivo.

182. SCIC observó con preocupación que existe información pública limitada sobre la estructura de propiedad de *Transmarina C.A.* o sobre posibles beneficiarios finales del *Altar 45*.

183. SCIC solicitó garantías a Ecuador de que ejercerá sus responsabilidades como Estado de pabellón mediante la implementación de las medidas adecuadas de seguimiento y control del barco; de que el capitán, el fletador, el propietario y cualquier beneficiario final no tienen vínculos con la pesca INDNR; y de que el *Altar 45* no transportará redes de enmalle mientras opere dentro del Área de la Convención. SCIC encargó a la Secretaría que se pusiera en contacto con Ecuador al respecto.

184. SCIC recomendó modificar la MC 10-05 para excluir del SDC el comercio de austromerluza capturada con redes de enmalle, a fin de impedir que esas capturas ingresen a los mercados de las Partes contratantes.

185. ASOC agradeció a COLTO por proporcionar esta información y destacó que la posibilidad de vínculos entre un conocido delincuente pesquero y el *Altar 45* constituye un asunto sumamente grave. ASOC alentó a la CCRVMA a garantizar que los barcos con licencia para operar no utilicen redes de enmalle y no tengan ningún tipo de vínculo con la pesca INDNR.

186. SCIC tomó nota de las preocupaciones planteadas por algunos Miembros y acordó remitir el asunto a la Comisión para su posterior consideración.

187. Rusia expresó preocupaciones relacionadas con la notificación del *Argos Helena* y del *Nordic Prince*, barcos de pabellón de Reino Unido, en todas las notificaciones de pesquerías, señalando en ese sentido su inclusión en la Lista preliminar de barcos de pesca INDNR-PC para 2025/26.

188. Reino Unido hizo la siguiente declaración:

‘The UK confirms that the notifications for the two British-registered vessels were submitted in full compliance with all relevant Conservation Measure requirements. Accordingly, there is no basis on which to exclude them from participation in the Ross Sea exploratory toothfish fishery.

The UK also remains seriously concerned about the notifications submitted by the Russian Federation for FV *Alpha Crux* and FV *Yantar 31* for the upcoming Ross Sea toothfish season.

There is a history of unresolved compliance issues involving Russian-flagged vessels. Last year SCIC considered several serious compliance issues regarding *Alpha Crux*, many of which required further investigation to demonstrate effective Flag State control. To date, no updates or reassurances have been provided.

Yantar 31 has also been re-notified, operated by Orion Co Ltd, the same operators as the *Yantar 35*, who’s data still remains quarantined after unexplained high catch rates in Subarea 48.5. By Russia’s own admission in CCAMLR 35/BG/29 Rev. 1, discrepancies identified with the activities of *Yantar 35* warranted the suspension of Orion Co Ltd from all fishing activities in the Convention Area. Yet without further evidence of investigation or reassurance that the operator can conduct their operations in a compliant manner, the Russian Federation now apparently seems content to support this notification.

The UK further notes that the Russian Federation has yet to respond to previous SCIC requests for information on several other matters, including the STS-50 investigation (SCIC-2018), gear recovery in Subarea 88.1 during a fishery closure (SCIC-2019), and the conduct of the *Palmer* in 2021.

Given these ongoing concerns, the UK is unable to support the inclusion of *Alpha Crux* and *Yantar 31* in the Ross Sea toothfish fishery for the forthcoming season.’

189. Muchos Miembros coincidieron con las inquietudes de Reino Unido respecto de las notificaciones de los barcos rusos y no apoyaron las notificaciones de los barcos *Alpha Crux* y *Yantar 31*.

190. China alentó a todas las partes a alcanzar consenso lo antes posible para formular una nueva medida de conservación que regule la pesquería en la Subárea 48.3 y señaló además que no debería permitirse la pesca sin un límite de captura establecido.

191. Rusia recordó que las notificaciones de los dos barcos del pabellón de Rusia fueron presentadas en pleno cumplimiento con los requisitos pertinentes de las medidas de conservación de la CCRVMA y que no existían fundamentos para excluirlos de participar en la pesquería exploratoria de austromerluza en el mar de Ross.

192. SCIC tomó nota de las preocupaciones planteadas por algunos Miembros y acordó remitir estos asuntos a la Comisión para su ulterior consideración.

Asesoramiento del Comité Científico para SCIC

193. SCIC examinó las recomendaciones del Presidente del Comité Científico (Dr. C. Cárdenas, Chile) sobre diversos temas y le agradeció por el tiempo dedicado.

Retraso en el virado de artes de pesca

194. Rusia pidió aclaraciones al Presidente del Comité Científico sobre los impactos y el alcance de la sobrepesca consecuencia del retraso en el virado de los artes de palangre en la pesquería de austromerluza y sobre cómo se evalúan los datos de marcado recibidos tras el cierre de la temporada.

195. El Presidente del Comité Científico recordó que WG-FSA-2025 y el Comité Científico ya habían debatido la cuestión de la recuperación tardía de los artes, y señaló que la recuperación fuera de plazo y la salida de los barcos pueden afectar a la calidad de los datos recabados. Asimismo, recordó que el Comité Científico había recomendado realizar investigaciones adicionales durante el período entre sesiones para tener en cuenta este factor en los análisis.

Capturas en exceso del límite acordado

196. Estados Unidos recordó las deliberaciones de WG-FSA-2022 sobre los excesos de captura en la UIPE 88.2H, que se habían mitigado retrasando el inicio de la pesquería en esa zona, y preguntó al Presidente del Comité Científico si este Comité podía identificar las causas subyacentes con el fin de aportar soluciones prácticas que eviten futuros excesos de captura.

197. El Presidente del Comité Científico señaló que los excesos de captura afectan la calidad de los datos de la pesquería y reconoció la necesidad de explorar alternativas, especialmente teniendo en cuenta los retrasos en la recuperación de los artes y la corta duración de la temporada de pesca en el área.

Descripciones de artes de pesca notificados

198. Sudáfrica preguntó al Presidente del Comité Científico si los cambios en los artes de pesca durante las operaciones, en comparación con los notificados originalmente, debían ser considerados por el Comité Científico y si tales cambios podrían afectar la captura por unidad de esfuerzo (CPUE) de los barcos.

199. El Presidente del Comité Científico señaló que los análisis se basan en los datos recabados por los observadores a bordo. Si bien puede haber diferencias entre los artes incluidos en las notificaciones de pesquerías y los de los informes de los observadores, el Presidente del Comité Científico aseguró a SCIC que estas diferencias no afectan a los resultados analíticos.

200. China observó que la forma de modificar los artes de pesca podría ser una cuestión que competiera al Comité Científico; sin embargo, la posibilidad de efectuar tales modificaciones y la manera de notificarlas oportunamente tras su realización deberían ser tratadas por SCIC.

Llegada anticipada de barcos a la pesquería de austromerluza en la región del mar de Ross (Subáreas 88.1 y 88.2)

201. En relación con la entrada anticipada de barcos antes del inicio de la temporada de pesca, China solicitó el asesoramiento del Presidente del Comité Científico.

202. Reino Unido recordó el importante exceso de captura de austromerluza registrado en el Área de Ordenación N70 y preguntó al Presidente del Comité Científico si el Comité había examinado la CPUE de los barcos que operaron en esta región, especialmente la de aquellos que ingresaron de forma anticipada.

203. El Presidente del Comité Científico recordó que este tema se había debatido durante WG-FSA-2025 y en el propio Comité Científico, y señaló que este comportamiento podría afectar la interpretación de los datos de captura y esfuerzo. También observó que podría haber sido un factor que contribuyó a la corta duración de la temporada en el Área N70, y que el asunto se había remitido a la Comisión para su análisis. Asimismo, solicitó orientación a SCIC sobre la aparente inconsistencia de que los barcos deban abandonar el área inmediatamente después del cierre de la pesquería, pero puedan volver a ingresar antes del inicio de la temporada siguiente.

204. Algunos Miembros señalaron que varios barcos habían ingresado al Área de la Convención antes de que la medida de conservación fuera adoptada por CCAMLR-43.

205. Algunos Miembros propusieron como solución modificar la medida de conservación para establecer un límite temporal para el ingreso a los caladeros.

206. China reiteró que el comportamiento de estos barcos no constituye una entrada antes del inicio de la temporada. Aunque la pesquería haya sido cerrada, la temporada sigue en curso de conformidad con la MC 31-02, y los barcos permanecen en los caladeros en lugar de retirarse efectivamente tras el cierre. Antes del comienzo de la temporada siguiente, ningún barco debería ingresar a estos caladeros cerrados.

207. Rusia recordó las actividades de barcos de pesca noruegos tras el cierre de la temporada 2023/24 y señaló que la MC 31-02 se aplica a todas las pesquerías. Rusia también planteó la posibilidad de determinar si resulta adecuado especificar con cuánta antelación pueden ingresar los barcos.

208. El Presidente del Comité Científico señaló que se continúa evaluando el impacto de las actividades previas a la temporada en los caladeros y se están identificando medidas para evitar que se repitan.

Definición de calibración y estandarización

209. El Presidente del Comité Científico solicitó la orientación de SCIC respecto de la definición e interpretación de los términos “calibración/estandarización de los artes de muestreo” en el anexo 24-01/A, formato 2, párrafo 3(a), de la MC 24-01.

210. Rusia señaló que existen normas internacionales sobre los artes de pesca y consideró que SCIC no tiene competencia para tratar esta cuestión, por lo que pidió al Comité Científico que consulte otras fuentes de información.

211. Muchos Miembros señalaron la necesidad de que SCIC proporcione orientaciones sobre la interpretación de los términos “calibración” y “estandarización” en el formato 2, y que esta cuestión ya había sido planteada en el pasado por el Comité Científico (SC-CAMLR-41). Estos Miembros señalaron que, en el contexto de la medida de conservación, “calibración” parecería referirse al ajuste entre diferentes tipos de artes, mientras que “estandarización” podría implicar el uso del mismo tipo de arte, siendo ambos conceptos distintos que no prohíben el uso de múltiples tipos de artes conforme al formato 2. Además, indicaron que todos los Miembros del Comité Científico, salvo Rusia, comparten esta interpretación.

Áreas de nidificación de peces

212. Algunos Miembros preguntaron al Presidente del Comité Científico si deberían considerarse medidas limitadas por profundidad para las áreas de nidificación activas en el contexto del documento CCAMLR-44/21 (párrafos 81 a 84). El Presidente del Comité Científico recordó los debates reflejados en los informes de las reuniones del Comité Científico de 2022 y 2023 relativos a la protección de las áreas de nidificación de peces en el Área de la Convención, y señaló que remitiría la cuestión nuevamente al Comité Científico.

Segunda Evaluación del Funcionamiento de la CCRVMA

213. SCIC examinó el resumen de los resultados de la Segunda Evaluación del Funcionamiento (PR2) (CCAMLR-44/06), que presentó un informe actualizado sobre las medidas adoptadas por la CCRVMA en respuesta a las recomendaciones de la PR2. Se invitó a SCIC, junto con la Comisión y el Comité Científico, a aprobar las modificaciones al texto.

214. SCIC tomó nota de los resultados y de los avances logrados respecto de los temas pertinentes a SCIC, y alentó a la Secretaría a considerar las propuestas presentadas por algunos Miembros en relación con ciertos puntos pendientes de la PR2, tales como la Recomendación 11 (mejorar los procedimientos de seguimiento del cumplimiento), la Recomendación 12 (operacionalizar la verificación de los transbordos) y la Recomendación 14 (fortalecer la cooperación con organismos regionales de ordenación de pesquerías en áreas adyacentes).

215. SCIC observó que ha transcurrido un tiempo considerable desde la aprobación de la PR2 en 2017 y que las recomendaciones deberían revisarse para evaluar su vigencia. SCIC tomó nota de que la Comisión considerará una propuesta para realizar una Tercera Evaluación del Funcionamiento (PR3) (CCAMLR-44/25).

Otros asuntos

216. SCIC dio consideración el documento CCAMLR-44/BG/27 presentado por ASOC, que puso en conocimiento de SCIC los avances relacionados con la seguridad de los barcos de pesca y la protección del medio ambiente, así como otros asuntos vinculados con los barcos.

217. ASOC hizo la siguiente declaración:

‘CCAMLR-44/BG/27 draws CCAMLR’s attention to new IMO regulations on navigation and voyage planning that would be mandatory for fishing vessels in the Antarctic Area during the coming season. ASOC recommended that CCAMLR review and update Resolution 23/XXIII and Resolution 34/XXXI to be in line with the Polar Code and IMO Guidelines for safety measures for fishing vessels. ASOC further recommended that CCAMLR develop a new CCAMLR Resolution requiring CCAMLR registered fishing vessels to follow the IMO’s safety guidelines throughout the Convention Area and that the IMO Guidelines for safety measures for fishing vessels of 24 m in length be uploaded to CCAMLR’s website. Finally, ASOC urged CCAMLR to take action to reduce lost, abandoned and discarded fishing gear and other sources of marine plastics from fishing vessels, and to address the management of grey water from fishing vessels.’

218. SCIC agradeció a ASOC por su labor y subrayó la importancia de que la CCRVMA se mantenga informada sobre los avances en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI).

219. Rusia recordó las conclusiones del informe provisional reflejadas en el boletín de seguridad 4/2024 de la *Marine Accident Investigation Branch* (MAIB) sobre el naufragio del barco de pesca de pabellón del Reino Unido *Argos Georgia* en 2024, y solicitó a Reino Unido que proporcione información sobre las medidas de seguridad aplicadas a los barcos construidos con un diseño idéntico que operan en el Área de la Convención de la CRVMA, con el fin de evitar futuras pérdidas de vidas humanas en el mar.

220. Reino Unido hizo la siguiente declaración:

‘The UK expresses its deep sorrow over the tragic loss of the fishing vessel and crew members of the *Argos Georgia* and we extend our condolences to all those affected. The UK regrets that this incident has been raised in this manner. Given that the matter has been raised however, the UK wishes to respectfully remind delegates that the vessel was lost outside the Convention Area and is not an appropriate matter for SCIC discussions.

The UK affirms that all UK vessels notified for the exploratory Ross Sea toothfish fishery possess the required Flag and Vessel Class certifications to operate in the Southern Ocean. This includes compliance with the UK’s mandatory requirement for all vessels operating south of 60 degrees to be ice-strengthened, in accordance with CCAMLR Resolution 20/22. Something we would continue to advocate for all vessels operating in this fishery.’

221. Rusia expresó su preocupación por la tragedia e indicó que hay barcos con características similares que operan en el Área de la Convención. Solicitó, asimismo, aclaraciones sobre las revisiones o investigaciones realizadas por Reino Unido que pudieran tener implicaciones para otros barcos que enfrentan riesgos semejantes.

222. Reino Unido remitió a su declaración anterior (párrafo 220) sobre este asunto.

223. Argentina hizo la siguiente declaración:

‘In its note of September 10, 2025, Argentina noted that the United Kingdom, in its COMM CIRC 25/71, stated that the measures it intends to implement to authorize its vessels to fish in Subarea 48.3 are consistent with CCAMLR regulations. This demonstrates that they fall outside the framework of the Convention and the Convention's regulations. Consequently, we are concerned that attempts are being made to use the mechanisms and instruments for certifying the legality of fisheries provided by CCAMLR, such as inspection forms and its website, to publish the reports that motivated our note, as this seeks to give illegal British fishing activities an appearance of legality that they objectively lack. In other words, the dissemination of such inspection reports through CCAMLR unlawfully seeks to give the impression that the vessels' activities are carried out in compliance with the Convention and its regulations, and it is clearly the United Kingdom, in its own note, that says that this is a domestic measure consistent with CCAMLR but outside of CCAMLR, so what we are asking is that the Secretariat remove these British inspection reports from the CCAMLR website. What concerns us is that all parties are aware of this problem, they know what's happening, which is why the vast majority of Parties are not fishing or importing this fishery. But perhaps a third party, in good faith, sees that this fishing is taking place anyway, even though it shouldn't be, because conservation measure 41-02 is not in force. They see that there are inspection reports, they see that there is a catch documentation system, and perhaps in good faith they would like or understand that this is within the CCAMLR framework, but it isn't. Therefore, we must be clear and transparent about this. Regarding the catch documentation system and the information the Secretariat receives regarding this fishery under 48.3, Argentina understands that it is important that all fishing data in the Convention area be available, whether legal or illegal, because we need to know everything that is being caught. But it is clear, since there is a footnote that says specifically regarding fishing in 48.3, that the Secretariat received information regarding vessels fishing for *Dissostichus eleginoides* in Subarea 48.3 and that fishing

for *Dissostichus* in Subarea 48.3 is being conducted in the absence of a CCAMLR conservation measure, since Conservation Measure 41-02 was not re-adopted for the 2024/25 fishing season. In closing, I want to say that we allow this catch data to be there with this explanatory footnote, but it is not appropriate in any way for a CCAMLR inspection report to be issued for a non-CCAMLR activity.'

224. Reino Unido hizo la siguiente declaración:

'The UK rejects the suggestion that the fishery in Subarea 48.3 is being operated outside the framework of Convention. We recall our previous statements about the management of the South Georgia toothfish fishery and that strict controls are implemented to ensure that fishing occurs only on a sustainable basis and in line with the best available science. The fishery is managed and operated to comply fully with the Convention and all applicable Conservation Measures.

In particular, the United Kingdom rejects any suggestion that the 48.3 toothfish fishery is being operated in contravention of Conservation Measure 31-01 or that the UK vessels engaged in the fishery are non-compliant. Our position has been set out in detail, most recently in response to the Draft CCEP summary report, COMM CIRC 25/100 and we have had an exhaustive discussion of this matter during this meeting and previous meetings.

With respect to the vessel inspection reports referenced by Argentina, these vessels were inspected under the established CCAMLR System of Inspection and found to be compliant with all relevant CCAMLR Conservation Measures. The UK is therefore firmly of the view that these inspections were CCAMLR inspections and should be recorded as such.'

225. Argentina hizo la siguiente declaración:

'I believe our duty is to be responsible and not create confusion, especially in third countries, with things that aren't true. So I think the logical thing to do, if these reports aren't going to be removed because there's no consensus, is to include a footnote similar to the one used when the Secretariat receives information regarding fishing of *Dissostichus* in this Subarea. There's a footnote agreed upon by all that says that *Dissostichus* fishing in this Subarea is being carried out in the absence of a CCAMLR conservation measure, given that 41-02 wasn't adopted for this season. Therefore, the minimum requirement we ask for, in order to be fair to the other Parties and especially to third parties, in good faith, is that these inspection reports make it clear that this fishing is being carried out without a conservation measure authorizing it, such as 41-02. A footnote like this in the inspection reports is the same as what is currently in the monthly catch reports, so I don't think this is an inconvenience, and at least anyone who reads it will realize that in these cases there is an irregular situation.'

226. Rusia señaló que los informes de inspección presentados eran incompatibles con las disposiciones de la Convención y, por tanto, no deberían estar disponibles en el sitio web, dado que no existe una medida de conservación aplicable al área donde se realizaron las actividades de pesca.

227. China indicó que se requiere una nueva medida de conservación para la Subárea 48.3 y que, en ausencia de límites de captura, no se permite realizar capturas.

228. Reino Unido remitió a sus declaraciones anteriores sobre este asunto (párrafo 224).

229. SCIC no logró alcanzar consenso sobre la eliminación de los informes de inspección del sitio web.

230. Argentina señaló que, si la eliminación no fuera posible, como mínimo debería incluirse un texto descriptivo en la página web de los informes de inspección con el siguiente contenido:

“La Secretaría ha recibido información relativa a barcos que realizan actividades de pesca dirigidas a *D. eleginoides* en la Subárea 48.3. Toda pesca dirigida a *Dissostichus eleginoides* en la Subárea 48.3 en 2025 se realiza en ausencia de una medida de conservación de la CCRVMA, ya que la MC 41-02 no fue readoptada para la temporada de pesca 2024/25.”

231. SCIC acordó encomendar a la Secretaría la implementación del texto descriptivo en la página web de los informes de inspección, según lo solicitado.

232. SCIC alentó a los Miembros interesados a presentar candidaturas para el cargo de la Vicepresidencia de SCIC; no obstante, observó que no se recibieron nominaciones.

Tareas asignadas a la Secretaría

233. SCIC examinó la tabla de tareas de la Secretaría elaborada a partir de las solicitudes formuladas durante SCIC-2025 y tomó nota de la alta prioridad asignada a los proyectos en curso relativos a los sistemas electrónicos de presentación de informes y de notificación automatizada de movimientos del VMS (Apéndice IV).

234. SCIC acordó mantener este punto en la agenda para revisar las tareas encomendadas a la Secretaría en su reunión de SCIC-2026.

Clausura de la reunión

235. SCIC expresó su reconocimiento al Sr. Berry por su eficaz labor como Presidente de la reunión.

236. El Presidente agradeció a los Miembros por su participación constructiva y destacó los avances significativos logrados, así como la importancia del trabajo que continuará desarrollándose en los próximos años.

Summary CCAMLR Compliance Report 2024/2025

Part A

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
CM 10-03						
44-001	New Zealand	San Aspiring	CM 10-03, paragraph 4, requires vessels seeking entry to port to provide the information contained in Annex 10-03/A at least 48 hours in advance to allow adequate time to examine the required information. The inspection report for the San Aspiring for the inspection undertaken by New Zealand on 3 February 2025 noted that Part A of the port inspection was submitted on the same day (3 February 2025).	The San Aspiring failed to submit their Part-A port inspection form within the required timeframe specified in the CM, New Zealand has issued the operator of the vessel with an official warning and reminded them of the conditions under its Permit. Further Action: No further action required. Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required
44-002	Chile		CM 10-03, paragraph 5, requires that inspections shall be conducted within 48 hours of port entry. The Korean-flagged vessel Blue Ocean entered the Chilean port of Punta Arenas at 05:00 13 Feb 2025 and was inspected at 16:15 15 Feb 2025. Time delay of inspection after the 48 hour deadline: 11 hours 15 minutes	En relación al retraso de 11 horas y 15 minutos para la inspección en puerto del buque coreano Blue Ocean el día 13 de febrero de 2025 en el puerto de Punta Arenas, se informa que ello se debió a un problema puntual de disponibilidad de personal durante el plazo establecido por la Medida de Conservación para su materialización. Es relevante señalar que este retraso ocurrió sólo en 1 de las 33 inspecciones realizadas por Chile durante el período analizado, lo que refleja un alto estándar de cumplimiento general por parte de Chile.	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
				Con el fin de evitar que este tipo de situaciones se repita en el futuro, se instruirán las medidas de reforzamiento en la jurisdicción respectiva, solicitando a los equipos de inspección optimizar su coordinación y disponibilidad operativa para asegurar que las inspecciones en puerto se materialicen dentro de los plazos normativos previstos. Regarding the 11-hour and 15-minute delay in the port inspection of the Korean vessel Blue Ocean on 13 February 2025 in the port of Punta Arenas, it is reported that this was due to a specific problem with staff availability during the period established by the Conservation Measure for its implementation. It is important to note that this delay occurred in only 1 of the 33 inspections carried out by Chile during the period analysed, reflecting a high standard of overall compliance by Chile. In order to prevent this type of situation from recurring in the future, reinforcement measures will be implemented in the respective jurisdiction, requesting inspection teams to optimize their coordination and operational availability to ensure that port inspections are carried out within the established deadlines. Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
44-003	France		CM 10-03, paragraph 5, requires that inspections shall be conducted within 48 hours of port entry. The French-flagged vessel Sainte Rose entered the French port of Le Port, Reunion at 17:00 19 Feb 2025 and was inspected at 07:00 24 Feb 2025. The fishing activity occurred in Division 58.4.2. Time delay of inspection after the 48 hour deadline: 2 days 14 hours	The inspection has begun on the 19th of February with the check and report of the seals, and then has been continued and finalised on the 24th of February with the breaking of the seals. An error has been made reporting the date of the end of the inspection. We have joined to this answer an internal administrative report indicating that the inspection started on the 19th of February. The inspection was effectively conducted within 48h of the port entry, as required by CM 10-03, paragraph 5. Preliminary Status: Compliant	Compliant	No further action required
44-004	Namibia		CM 10-03, paragraph 5, requires that inspections shall be conducted within 48 hours of port entry. The Namibian-flagged vessel Helena Ndume entered the Namibian port of Walvis Bay at 04:30 UTC 15 June 2024 and was inspected at 09:00 UTC 17 June 2024. Time delay of inspection after the 48 hour deadline: 4 hours 30 minutes	The vessel was pre-inspected on arrival in port 15 June 2024. Offloading of cargo was concluded on 17 June 2024 whereafter the full inspection report was completed and submitted to SEAFO Secretariat. Preliminary Status: Compliant	Compliant	No further action required
44-005	New Zealand		CM 10-03, paragraph 5, requires that inspections shall be conducted within 48 hours of port entry. The New Zealand-flagged vessel Janas entered the New Zealand port of Nelson at 15:00 05 Feb 2025 and was inspected at 10:04 08 Feb 2025.	The Janas had notified that it would be coming into port on the 7th February 2025. A Fishery Officer was arranged to inspect the vessel within the 48-hour period. The vessel came in earlier than expected on the 5th February. The vessel manager did not notify MPI of this and the Fishery	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			Time delay of inspection after the 48 hour deadline: 19 hours 4 minutes	Officer had not checked to see of the vessel arrival date had changed. New Zealand has investigated this. Relevant staff have been briefed, and training has been updated to prevent recurrence. Improved monitoring of vessel movements into Port Nelson has also been put in place. Further Action: No further action required. Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
44-006	New Zealand		CM 10-03, paragraph 5, requires that inspections shall be conducted within 48 hours of port entry. The Australian-flagged vessel Antarctic Discovery entered the New Zealand port of Nelson at 09:00 01 Sep 2024 and was inspected at 12:00 05 Sep 2024. In submission of the inspection report New Zealand noted the following: "Unfortunately, this inspection falls outside of the 48-hour timeframe. The inspection was delayed due to miscommunication from the local office (after notification from the international team of the vessels arrival) and the inspecting fishery officer. " Time delay of inspection after the 48 hour deadline: 2 days 3 hours	The inspection was delayed because of miscommunication between the inspecting officers and the national team; the inspecting officers did not realise that the CCAMLR Conservation Measures applied to the vessel, which was returning from the SPRFMO area and was carrying Dissostichus spp. New Zealand has investigated this. Relevant staff have been briefed, and training has been updated to prevent recurrence Further Action: No further action required. Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
44-007	South Africa		CM 10-03, paragraph 5, requires that inspections shall be conducted within 48 hours of port entry. The Japanese-flagged vessel Shinsei Maru No 8 entered the South African port of Cape Town on 09:30 1 May 2025 and was inspected at 09:00 8 May 2025. Time delay of inspection after the 48 hour deadline: 4 days 23 hours 30 minutes.	Following the delay in inspecting the Japanese-flagged vessel Shinsei Maru No 8, the following measures have been implemented to ensure strict compliance with Port State obligations and relevant conservation measures: 1. Capacity Building: All Fishery Control Officers (FCOs) will continue inhouse targeted training on CCAMLR, SIOFA, and SEAFO conservation measures. A recent workshop conducted by the Secretariat will ensure that officials are fully equipped to be familiarized and cross-train other officials with the relevant regulations. 2. Dedicated Oversight: A dedicated FCO has been appointed to manage all inspections of CCAMLR, SIOFA, and SEAFO-flagged vessels. In their absence, alternate FCOs are instructed to provide immediate coverage to prevent delays. 3. Streamlined Communication & Reporting: The assigned FCO will oversee all correspondence related to inspections, under the close supervision of the Acting Director: Compliance, who will be copied on all reports to ensure no submissions are overlooked. 4. Monitoring and Continuous Improvement: Compliance monitoring will be enhanced through regular reviews of inspection timelines. Lessons learned from any delays will inform ongoing training	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
				and operational adjustments, ensuring that future inspections meet all deadlines and regulatory obligations. Further Action: No further action required Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
44-008	Uruguay		CM 10-03, paragraph 5, requires that inspections shall be conducted within 48 hours of port entry. The Russian-flagged vessel Yantar 31 entered the Uruguayan port of Montevideo at 18:00 28 March 2025 and was inspected at 13:30 31 March 2025. Time delay of inspection after the 48 hour deadline: 19 hours 30 minutes	La inspección se realizó con un retraso por la imposibilidad de acceso físico al barco. La inspección se puede llevar a cabo una vez que se habilita el acceso físico de los inspectores al barco, situación que provoca retrasos sistemáticos en relación a la fecha de ingreso oficial del barco a puerto. Durante los meses de febrero y marzo se acumulan los arribos de barcos de la CCRVMA al puerto y en consecuencia se prioriza el orden de las inspecciones: considerando los antecedentes, operaciones anteriores y revisión de documentación, el Yantar 31 RUS fue considerado de bajo riesgo y de baja prioridad en el orden de inspección. The inspection was delayed because of physical impediments that blocked access to the vessel. The inspection could be carried out once the inspectors were given physical access to the vessel. The situation caused a series of delays beginning from the vessel's official port entry date.	Minor non-compliant (Level 1)	See paragraph 4.1.5

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
				During February and March, there are numerous CCAMLR vessel arrivals, so a system is established to determine inspection priorities; after considering the vessel's background, past operations, and documentation, the Yantar 31 RUS was deemed low risk and assigned low inspection priority. Further Action: Se continua con la mejora de los procesos de información previa de los barcos al área portuaria para mejorar los tiempos de inspección. Cabe destacar que a partir de mayo 2025, se comenzaron a ingresar las inspecciones en el sistema GIES (Global Information Echange System) mejorando la información disponible previamente a la autorización de entrada a puerto de Montevideo. Work is under way to improve the processes for prior vessel notification to the port authority in order to streamline inspection times. It should be noted that as of May 2025, inspections began to be entered into the GIES (Global Information Exchange System), thereby increasing the information available prior to authorisation to enter the port of Montevideo. Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
44-009	Uruguay		CM 10-03, paragraph 5, requires that inspections shall be conducted within 48 hours of port entry. The Namibian-flagged vessel Helena Ndume entered the Uruguayan port of Montevideo at 08:00 26 Feb 2025 and was inspected at 13:00 28 Feb 2025. Time delay of inspection after the 48 hour deadline: 5 hours	La inspección se realizó con un retraso por la imposibilidad de acceso físico al barco. La inspección se puede llevar a cabo una vez que se habilita el acceso físico de los inspectores al barco, situación que provoca retrasos sistemáticos en relación a la fecha de ingreso oficial del barco a puerto. Durante los meses de febrero y marzo se acumulan los arribos de barcos de la CCRVMA al puerto y en consecuencia se prioriza el orden de las inspecciones: considerando los antecedentes, operaciones anteriores y revisión de documentación, el Helena Ndume NAM fue considerado de bajo riesgo y de baja prioridad en el orden de inspección. The inspection was delayed because of physical impediments that blocked access to the vessel. The inspection could be carried out once the inspectors were given physical access to the vessel. The situation caused a series of delays beginning from the vessel's official port entry date. During February and March, there are numerous CCAMLR vessel arrivals, so a system is established to determine inspection priorities: after considering the vessel's background, past operations, and documentation, the Helena Ndume NAM was deemed low risk and assigned low inspection priority. Further Action:	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
				Se continua con la mejora de los procesos de información previa de los barcos al área portuaria para mejorar los tiempos de inspección. Cabe destacar que a partir de mayo 2025, se comenzaron a ingresar las inspecciones en el sistema GIES (Global Information Echange System) mejorando la información disponible previamente a la autorización de entrada a puerto de Montevideo. There is ongoing work to improve the processes for the vessels' prior notification to the port authority in order to improve inspection times. It should be noted that as of May 2025, inspections began to be entered into the GIES (Global Information Exchange System), thereby increasing the information available prior to authorisation to enter the port of Montevideo. Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
44-010	Uruguay		CM 10-03, paragraph 5, requires that inspections shall be conducted within 48 hours of port entry. The Uruguayan-flagged vessel Proa Pioneer entered the Uruguayan port of Montevideo at 08:00 10 Feb 2025 and was inspected at 17:30 12 Feb 2025.	La inspección se realizó con un retraso por la imposibilidad de acceso físico al barco. La inspección se puede llevar a cabo una vez que se habilita el acceso físico de los inspectores al barco, situación que provoca retrasos sistemáticos en relación a la fecha de ingreso oficial del barco a puerto. En concreto, esta unidad pesquera FV Proa Pioneer (URY), contaba con el sistema de	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			Time delay of inspection after the 48 hour deadline: 9 hours 30 minutes	VMS centralizado y un Observador Científico nacional a bordo. Durante los meses de febrero y marzo se acumulan los arribos de barcos de la CCRVMA al puerto y en consecuencia se prioriza el orden de las inspecciones: el citado FV Proa Pioneer fue considerado de bajo riesgo y de baja prioridad en el orden de inspección. The inspection was delayed because of physical impediments that blocked access to the vessel. The inspection could be carried out once the inspectors were given physical access to the vessel. The situation caused a series of delays beginning from the vessel's official port entry date. Specifically, the FV Proa Pioneer (URY) had a centralized VMS system and a national scientific observer on board. During February and March, there are numerous CCAMLR vessel arrivals, so a system is established to determine inspection priorities: the FV Proa Pioneer was deemed low risk and assigned low inspection priority. Further Action: Se continua con la mejora de los procesos de información previa de los barcos al área portuaria para mejorar los tiempos de inspección. Cabe destacar que, a partir de mayo 2025, se comenzaron a ingresar las inspecciones en el sistema GIES (Global Information Echange System) mejorando la		

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
				información disponible previamente a la autorización de entrada a puerto de Montevideo. Work is under way to improve the processes for prior vessel notification to the port authority in order to streamline inspection times. It should be noted that, as of May 2025, inspections began to be recorded in the GIES (Global Information Exchange System), thereby increasing the information available prior to authorisation for entry to the port of Montevideo. Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
44-011	Chile		CM 10-03, paragraph 8, requires the transmission of a port inspection report to the Secretariat within 30 days of the inspection date (or as soon as possible where compliance issues have arisen). The inspection of the Chilean-flagged vessel Globalpesca I occurred on 25 March 2025 at Punta Arenas, Chile. The Secretariat noted in reconciling the CDS database with the port inspection database that the port inspection report had not been received. The Secretariat requested the port inspection report on 17 July 2025. The port inspection report was received on 17 July 2025.	Con relación al retraso en el envío a la Secretaría del informe de inspección en puerto a la embarcación chilena GLOBALPESCA I, la cual fue realizada el 25 de marzo de 2025 en el puerto de Punta Arenas y notificada a la Secretaría el día 17 de julio de 2025 (84 vencido el plazo), se informa que ello se debió a una confusión asociada a un problema de control y supervisión para su envío dentro de los plazos establecidos en la Medida de Conservación. Es relevante señalar que este retraso ocurrió sólo en 1 de las 33 inspecciones realizadas por Chile durante el período analizado, lo que refleja un alto estándar de cumplimiento general por parte de Chile.	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			Time delay of transmission after the 30 day deadline: 84 days	Con el fin de evitar la reiteración de este tipo de situaciones, se han reforzado los mecanismos internos de control y supervisión, con el objeto de asegurar que los informes de inspección sean remitidos a la Secretaría dentro de los plazos normativos previstos. Regarding to delay in sending the port inspection report on the Chilean vessel GLOBALPESCA I to the Secretariat, which was carried out on March 25, 2025, in the port of Punta Arenas and notified to the Secretariat on July 17, 2025 (84 days after the deadline), it is reported that this was due to confusion associated with a control and supervision problem for its submission within the deadlines established in the Conservation Measure. It is important to note that this delay occurred in only 1 of the 33 inspections carried out by Chile during the period analysed, reflecting a high standard of overall compliance by Chile. In order to prevent the recurrence of such situations, internal control and supervision mechanisms have been strengthened to ensure that inspection reports are submitted to the Secretariat within the prescribed timeframes. Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
44-012	Namibia		CM 10-03, paragraph 8, requires the transmission of a port inspection report to	The Helena Ndume was licence to harvest toothfish in SEAFO Convention Area. She	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			the Secretariat within 30 days of the inspection date (or as soon as possible where compliance issues have arisen). Namibia issued DCD NA-24-0002-E which states that the Helena Ndume unloaded 4 905 kg of toothfish from Area 47 on 17 June 2024 at Walvis Bay, Namibia. The inspection of the Namibian-flagged vessel Helena Ndume occurred on 17 June 2024 at Walvis Bay, Namibia. The Secretariat noted in reconciling the CDS database with the port inspection database that the port inspection report had not been received. The Secretariat requested the port inspection report on 17 July 2025. The port inspection report was received on 17 July 2025. Time delay of transmission after the 30 day deadline: 365 days	complied with all SEAFO Reporting Requirements, and the SEAFO port inspection report was submitted to SEAFO Secretariat within the required time frame. Namibia unfortunately neglects to submit copy of the port inspection report to CCAMLR Secretariat and when made aware by the Secretariat, the inspection report was submitted on the same date of 17 June 2025 as requested. Further Action: Namibia commits to ensure that port inspection reports will be shared with both CCAMLR and SEAFO irrespective of where the vessel operates and unload her cargo. Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
44-013	South Africa		CM 10-03, paragraph 8, requires the transmission of a port inspection report to the Secretariat within 30 days of the inspection date (or as soon as possible where compliance issues have arisen). The inspection of the Ukrainian-flagged vessel More Sodruzhestva occurred on 25 May 2024 by South African port officials and the transmission of the port inspection report occurred on 6 August 2024.	The inspection was done timeously, however the delay to submit the report was due to the lack of dedicated inspectors with specific roles to take responsibility of submitting the reports. This matter has been addressed and officials have been assigned to this function. There was no compliance issues reported in the inspection form, with the vessel	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			Time delay of transmission after the 30 day deadline: 43 days	being fully compliant with all Conservation Measures for the trip. To address this challenge and prevent delays in reporting, South Africa has strengthened its inspection procedures. These reports will be updated and finalized as soon as offloading concludes, ensuring timely communication regardless of operational delays. To reinforce consistency, a dedicated Fishery Control Officer (FCO) has been assigned to all CCAMLR, SIOFA, and SEAFO vessels. All inspection reports will be copied to the Acting Director: Compliance, who will provide oversight and ensure that no submissions are missed. South Africa regrets the delay in reporting in this instance and is confident that the above measures will ensure more timely inspection reporting in the future, while maintaining full compliance with Port State obligations. Further Action: None required Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
44-014	South Africa		CM 10-03, paragraph 8 , requires the transmission of a port inspection report to the Secretariat within 30 days of the inspection date (or as soon as possible where compliance issues have arisen).	South Africa is committed to strengthening the effectiveness and consistency of its Port State measures across all relevant RFMOs.	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			The inspection of the Japanese-flagged vessel Shinsei Maru No 8 occurred on 08 May 2025 by South African port officials. A IOTC port inspection report was transmitted to the CCAMLR Secretariat on 26 Jun 2025. A CCAMLR port inspection form was requested and provided on 2 July 2025. The fishing activity occurred in Area 47 and Subareas 88.1 and 48.6. Only toothfish and bait species were reported in the inspection reports, no tuna species. Time delay of transmission after the 30 day deadline: IOTC inspection report 20 days and CCAMLR inspection report 26 days	To further improve efficiency, a dedicated Fishery Control Officer (FCO) has been assigned to oversee inspections of all CCAMLR, SIOFA, and SEAFO vessels. Where the assigned officer is unavailable, coverage will be provided by other trained FCOs to ensure continuity. To ensure robust oversight, the Acting Director: Compliance will be copied on all reports and will monitor submissions to confirm their timely transmission. Through these measures, South Africa aims to reinforce its commitment to full transparency, accountability, and cooperation with CCAMLR and other RFMOs Further Action: No further action required Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
44-015	United Kingdom		CM 10-03, paragraph 8, requires the transmission of a port inspection report to the Secretariat within 30 days of the inspection date (or as soon as possible where compliance issues have arisen). The inspection of the UK-flagged vessel Argos Helena occurred on 08 April 2025. The Secretariat noted in reconciling the CDS database with the port inspection database that the port inspection report had	The UK investigated this potential compliance issue. The port inspection was carried out on 8 April, in accordance with Conservation Measure 10-03. On the same day, the inspection report was submitted to the single contact point at the monitoring centre, rather than to the monitoring team, as required. Subsequently, the responsible individual attempted to submit the report to the	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			not been received. The Secretariat requested the port inspection report on 17 July 2025. The port inspection report was received on 17 July 2025. Time delay of transmission after the 30 day deadline: 70 days	Secretariat on 10 April. However, due to a system error, the email remained in the outbox and was not delivered. This issue went unnoticed as the individual commenced a period of annual leave immediately afterward. Following notification from the Secretariat, the report was promptly submitted to the Secretariat on 17 July. A consultation with the relevant departments has since been completed. As a result, internal guidance and procedures have been updated to prevent similar issues from occurring in the future. Further Action: None Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
44-016	Uruguay		CM 10-03, paragraph 8, requires the transmission of a port inspection report to the Secretariat within 30 days of the inspection date (or as soon as possible where compliance issues have arisen). The inspection of the Uruguayan-flagged vessel Proa Pioneer occurred on 12 Feb 2025 at Montevideo, Uruguay. The Secretariat noted in reconciling the CDS database with the port inspection database that the port inspection report had not been received. The Secretariat	El retraso de las transmisiones de los datos puede ser atribuido al cambio de personal técnico asignado a la tarea. Durante el año 2025 se incorporó nuevo personal, y se envió a un técnico para su preparación al Taller sobre Sistema SDC para inspectores realizado en Sudáfrica (12 al 16 mayo 2025). Se espera incorporar más personal calificado para los períodos de mayor frecuencia de ingreso barcos al puerto de Montevideo. Asimismo, se solicitó a las empresas mayor puntualidad en la emisión de los documentos/conocimientos de embarque.	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			requested the port inspection report on 17 July 2025. The port inspection report was received on 26 July 2025. Time delay of transmission after the 30 day deadline: 134 days	The cause of the delay in the notification of data is changes to the technical staff assigned to the task. In 2025, new staff were hired, and a technical officer attended the South Africa CDS workshop for inspectors (12 to 16 May 2025). We are planning to increase the number of qualified staff for the periods of high frequency of vessel entries to the port of Montevideo. Also, we pointed out to companies the importance of the timely issuing of documents/bills of lading. Further Action: Se solicitó al organismo de control y a las empresas pesqueras mayor puntualidad en la emisión de los documentos/conocimientos de embarque. We pointed out both to the monitoring entity and to the fishing companies the importance of the timely issuing of documents/bills of lading. Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
44-017	Uruguay		CM 10-03, paragraph 8, requires the transmission of a port inspection report to the Secretariat within 30 days of the inspection date (or as soon as possible where compliance issues have arisen). The inspection of the Uruguayan-flagged vessel Proa Pioneer occurred on 26 May 2025 at Montevideo, Uruguay.	El retraso de las transmisiones de los datos puede ser atribuido al cambio de personal técnico asignado a la tarea. Durante el año 2025 se incorporó nuevo personal, y se envió a un técnico para su preparación al Taller sobre Sistema SDC para inspectores realizado en Sudáfrica (12 al 16 mayo 2025). Se espera incorporar más personal calificado para los períodos de mayor	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			The Secretariat noted in reconciling the CDS database with the port inspection database that the port inspection report had not been received. The Secretariat requested the port inspection report on 17 July 2025. The port inspection report was received on 26 July 2025. Time delay of transmission after the 30 day deadline: 31 days	frecuencia de ingreso barcos al puerto de Montevideo. Asimismo, se solicitó a las empresas mayor puntualidad en la emisión de los documentos/conocimientos de embarque. The cause of the delay in the notification of data is changes to the technical staff assigned to the task. In 2025, new staff were hired, and a technical officer attended the South Africa CDS workshop for inspectors (12 to 16 May 2025). We are planning to increase the number of qualified staff for the periods of high frequency of vessel entries to the port of Montevideo. Also, we pointed out to companies the importance of the timely issuing of documents/bills of lading. Further Action: Se solicitó al organismo de control y a las empresas pesqueras mayor puntualidad en la emisión de los documentos/conocimientos de embarque. We pointed out both to the monitoring entity and to the fishing companies the importance of the timely issuing of documents/bills of lading. Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
44-018	Uruguay		CM 10-03, paragraph 8, requires the transmission of a port inspection report to the Secretariat within 30 days of the	El retraso de las transmisiones de los datos puede ser atribuido al cambio de personal técnico asignado a la tarea. Durante el año 2025 se incorporó nuevo personal, y se	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			inspection date (or as soon as possible where compliance issues have arisen). The inspection of the Russian-flagged vessel Yantar 31 occurred on 31 March 2025 at Montevideo, Uruguay. The Secretariat noted in reconciling the CDS database with the port inspection database that the port inspection report had not been received. The Secretariat requested the port inspection report on 17 July 2025. The port inspection report was received on 23 July 2025. Time delay of transmission after the 30 day deadline: 84 days	envió a un técnico para su preparación al Taller sobre Sistema SDC para inspectores realizado en Sudáfrica (12 al 16 mayo 2025). Se espera incorporar más personal calificado para los períodos de mayor frecuencia de ingreso barcos al puerto de Montevideo. Asimismo, se solicitó a las empresas mayor puntualidad en la emisión de los documentos/conocimientos de embarque. The cause of the delay in the notification of data is changes to the technical staff assigned to the task. In 2025, new staff were hired, and a technical officer attended the South Africa CDS workshop for inspectors (12 to 16 May 2025). We are planning to increase the number of qualified staff for the periods of high frequency of vessel entries to the port of Montevideo. Also, we pointed out to companies the importance of the timely issuing of documents/bills of lading. Further Action: Se solicitó al organismo de control y a las empresas pesqueras mayor puntualidad en la emisión de los documentos/conocimientos de embarque. We pointed out both to the monitoring entity and to the fishing companies the importance of the timely issuing of documents/bills of lading. Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
CM 10-04						
44-019	France	Albius	CM 10-04, paragraph 13, requires Flag States to notify the Secretariat within 24 hours of each entry to, exit from and movement between subareas of the Convention Area. Analysis of VMS data identified that a movement notice had not been provided by the Albius for entry into Division 58.4.4b. The Secretariat requested a movement notice from the French VMS Contact Officers on 0551 UTC 05 August 2024. A movement notification was provided to the Secretariat on 0825 UTC 05 August 2024 for the Albius entry into Division 58.4.4b notifying the entry time of 0322 UTC 26 July 2024. Time delay after the 24 hour deadline: 9 days 5 hours 3 minutes	France acknowledges that the notification was provided after the 24h-deadline . The vessel hadn't expected her course to go that South and enter the CCAMLR area, so the crew forgot to provide a notification. Further Action: A reminder to be careful and diligent with CCAMLR notification has been made to the vessel. Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required
44-020	France	Albius	CM 10-04, paragraph 13, requires Flag States to notify the Secretariat within 24 hours of each entry to, exit from and movement between subareas of the Convention Area. Analysis of VMS data identified that a movement notice had not been provided by the Albius for entry into Division 58.5.1. The Secretariat requested a movement notice from the French VMS Contact Officers on 0551 UTC 05 August 2024.	France acknowledges that the notification was provided after the 24h-deadline. The vessel hadn't expected her course to go that South and enter the CCAMLR area, so the crew forgot to provide a notification. Further Action: A reminder to be careful and diligent with CCAMLR notification has been made. Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			A movement notification was provided to the Secretariat on 0825 UTC 05 August 2024 for the Albius entry into Division 58.5.1 notifying the entry time of 1920 UTC 26 July 2024. Time delay after the 24 hour deadline: 8 days 13 hours 5 minutes			
44-021	France	Ile de la Reunion II	CM 10-04, paragraph 13, requires Flag States to notify the Secretariat within 24 hours of each entry to, exit from and movement between subareas of the Convention Area. Analysis of VMS data identified that a movement notice had not been provided by the Ile de la Reunion II for entry into Division 58.4.4b. The Secretariat requested a movement notice from the French VMS Contact Officers on 13 August 2024 2258 UTC. A movement notification was provided to the Secretariat on 14 August 2024 0429 UTC for the Ile de la Reunion II entry into Division 58.4.4b notifying the entry time of 13 August 2024 0250 UTC. Time delay after the 24 hour deadline: 1 hour 39 minutes	France acknowledges that the notification was provided 1 hour and 39 minutes after the 24h-deadline. The ship forgot to transmit the notification. Further Action: Reminders to the ship have been issued. Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required
44-022	Korea, Republic of	Sae In Master	CM 10-04, paragraph 13, requires Flag States to notify the Secretariat within 24 hours of each entry to, exit from and movement between subareas of the Convention Area.	This case does not constitute non-compliance. Both the SAE IN MASTER and SAE IN PIONEER submitted entry and movement reports when transiting from the Ross Sea SRZ into 88.2A MPA	Compliant	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			Analysis of VMS data identified that a movement notice had not been provided by the Sae In Master for entry into Subarea 88.2. The Secretariat requested a movement notice on 28 January 2025 0314 UTC. A movement notification was provided to the Secretariat on 28 January 2025 0519 UTC for the Sae In Master for entry into Subarea 88.2 notifying the entry time of 26 January 2025 1500 UTC. The submission of the notification noted that the vessel's telecommunications equipment was malfunctioning. Time delay after the 24 hour deadline: 14 hours 19 minutes	GPZ 1. These reports were filed on 27 January 2025 at 01:44 and 07:35 UTC, respectively—within 24 hours of their entry into Subarea 88.2A as required by CM 10-04. 3) Detailed Circumstances The Ross Sea SRZ covers Subareas 88.1K and 88.2A. Both vessels filed entry and movement reports when first entering the SRZ, and thereafter continued navigating within the SRZ. Because GPZ 1 is located inside Subarea 88.2A, the reports submitted upon entering GPZ 1 were treated as the required entry and movement reports for Subarea 88.2A. The vessels did not exit the SRZ (e.g. from 88.1K into 88.1I) and then re-enter Subarea 88.2A, which would have required an additional set of intention and movement reports. Instead, they remained continuously within the Ross Sea SRZ before proceeding into GPZ 1 of 88.2A. Both vessels submitted their movement reports for 88.2A MPA GPZ 1 on 27 January 2025 within 24 hours of entry, thereby meeting the requirements of CM 10-04. 4) Record of Reports Submitted (UTC times) SAE IN MASTER		

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
				A. 88.1 SRZ Intention Entry Report: 25 Jan 2025, 10:54 B. 88.1 SRZ Movement Report: 26 Jan 2025, 02:23 C. 88.2 MPA GPZ1 Intention Entry Report: 26 Jan 2025, 05:09 D. 88.2 MPA GPZ1 Movement Report: 27 Jan 2025, 01:44 Further Action: No further action required Preliminary Status: Compliant		
44-023	Korea, Republic of	Sae In Pioneer	CM 10-04, paragraph 13, requires Flag States to notify the Secretariat within 24 hours of each entry to, exit from and movement between subareas of the Convention Area. Analysis of VMS data identified that a movement notice had not been provided by the Sae In Pioneer for entry into Subarea 88.2. The Secretariat requested a movement notice on 28 January 2025 0314 UTC. A movement notification was provided to the Secretariat on 28 January 2025 0512 UTC for the Sae In Pioneer for entry into Subarea 88.2 notifying the entry time of 26 January 2025 1900 UTC. The submission of the notification noted that the vessel's telecommunications equipment was malfunctioning.	This case does not constitute non-compliance. Both the SAE IN MASTER and SAE IN PIONEER submitted entry and movement reports when transiting from the Ross Sea SRZ into 88.2A MPA GPZ 1. These reports were filed on 27 January 2025 at 01:44 and 07:35 UTC, respectively—within 24 hours of their entry into Subarea 88.2A as required by CM 10-04. 3) Detailed Circumstances The Ross Sea SRZ covers Subareas 88.1K and 88.2A. Both vessels filed entry and movement reports when first entering the SRZ, and thereafter continued navigating within the SRZ. Because GPZ 1 is located inside Subarea 88.2A, the reports submitted upon entering	Compliant	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			Time delay after the 24 hour deadline: 10 hours 12 minutes	GPZ 1 were treated as the required entry and movement reports for Subarea 88.2A. The vessels did not exit the SRZ (e.g. from 88.1K into 88.1I) and then re-enter Subarea 88.2A, which would have required an additional set of intention and movement reports. Instead, they remained continuously within the Ross Sea SRZ before proceeding into GPZ 1 of 88.2A. Both vessels submitted their movement reports for 88.2A MPA GPZ 1 on 27 January 2025 within 24 hours of entry, thereby meeting the requirements of CM 10-04. 4) Record of Reports Submitted (UTC times) SAE IN PIONEER A. 88.1 SRZ Intention Entry Report: 25 Jan 2025, 19:32 B. 88.1 SRZ Movement Report: 26 Jan 2025, 09:13 C. 88.2 MPA GPZ1 Intention Entry Report: 26 Jan 2025, 02:54 D. 88.2 MPA GPZ1 Movement Report: 27 Jan 2025, 07:35 Further Action: No further action required Preliminary Status: Compliant		

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
44-024	Korea, Republic of	Southern Park	CM 10-04, paragraph 13, requires Flag States to notify the Secretariat within 24 hours of each entry to, exit from and movement between subareas of the Convention Area. Analysis of VMS data identified that a movement notice had not been provided by the Southern Park for entry into Subarea 88.2. The Secretariat requested a movement notice on 28 January 2025 0314 UTC. A movement notification was provided to the Secretariat on 28 January 2025 0616 UTC for the Southern Park for entry into Subarea 88.2 notifying the entry time of 26 January 2025 1306 UTC. The submission of the notification noted that the vessel's telecommunications equipment was malfunctioning. Time delay after the 24 hour deadline: 17 hours 10 minutes	Timeline Jan 25, 2025 23:30 UTC: Hongjin Corp. HQ sent a directive to the Hongjin fleet to report their movement after concluding operations in subarea 88.1. Jan 26, 2025: Hongjin Corp. HQ and the vessel received an official letter from the Republic of Korea's FMC, based on a letter sent from the CCAMLR Secretariat to the ROK FMC on Jan 28. Jan 28, 2025 04:47 UTC :After confirming the official letter, HQ attempted to contact the Southern Park again but failed due to poor communication. HQ then contacted the Hongjin No. 701 and instructed it to submit the movement report on behalf of the Southern Park. Jan 28, 2025 05:25 UTC: The Hongjin No. 701 and Seven Park completed their movement reports from subarea 88.1 to 88.2. It was confirmed through the fleet that the Southern Park's report was delayed due to poor communication, and the vessel would report once the connection stabilized. Jan 28, 2025 05:40 UTC: The Hongjin No. 701 submitted the movement report to the Secretariat on behalf of the Southern Park. Jan 28, 2025 06:16 UTC: A corrected report was resubmitted due to an error in the previously reported information. Despite the best efforts of the Southern Park to respond as proactively as possible, the transmission was not successfully completed within the regulated 24-hour period during the transit, leading to a delay	Compliant	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
				in the movement report due to communication errors. During the 24/25 fishing season, the Southern Park was equipped with a total of four communication systems (two Inmarsat FBB sets, GX equipment, and an Iridium phone). However, communication failures frequently occurred in certain areas. To prevent compliance issues arising from such failures in the upcoming season, Hongjin Corp. plans to install additional Starlink communication equipment on all its vessels to minimize connection disturbances. A trial installation of Starlink on the Hongjin No. 701 during the same season confirmed its stable connectivity in the Antarctic region. As follow-up actions, the Ministry of Oceans and Fisheries issued a warning to the operator, provided an educational session and instructed to submit a plan for preventive measures. As part of the measures, the vessel will be using its electronic reporting system which features two-way communication between the vessel and the Korean FMC in addition to its communication with the CCAMLR Secretariat, to make sure all required information is transmitted in a timely manner even with weather-induced communication disturbances. Further Action: No further action required Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
44-025	South Africa	Koryo Maru No. 11	CM 10-04, paragraph 13, requires Flag States to notify the Secretariat within 24 hours of each entry to, exit from and movement between subareas of the Convention Area. Analysis of VMS data identified that a movement notice had not been provided by the Koryo Maru No 11 for entry into Subarea 58.7. The Secretariat requested a movement notice on 16 December 2024 0209 UTC. A movement notification was provided to the Secretariat on 16 December 2024 0638 UTC for the Koryo Maru No 11 for entry into Subarea 58.7 notifying the entry time of 13 December 2024 0811 UTC. Time delay after the 24 hour deadline: 1 day 22 hours 27 minutes	South Africa acknowledges the Secretariat's finding regarding the absence of a clear and timely entry notification for the Koryo Maru No. 11 into Subarea 58.7 on 13 December 2024. The vessel did transmit several emails during this period, including positional reports and explanations of movements. However, these communications were not expressed in the prescribed CM 10-04 Annex 10-04/A format and were therefore not interpreted by the Secretariat as constituting a formal entry notification. South Africa accepts that this caused uncertainty and resulted in the notification being considered late. We apologise for this lack of clarity. The master of the vessel has been formally instructed to ensure that all future subarea entry, exit, and movement reports are: • transmitted explicitly as entry notifications when crossing into a subarea; • made strictly in compliance with CM 10-04, paragraph 13, using the prescribed Annex 10-04/A format; and • submitted within the required 24-hour timeframe. To prevent recurrence, the Department has re-issued guidance to the vessel master, reinforcing the need for clarity, format compliance, and timeliness in all movement notifications. Further Action:	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
				No further action required		
				Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
44-026	South Africa	Koryo Maru No. 11	CM 10-04, paragraph 13, requires Flag States to notify the Secretariat within 24 hours of each entry to, exit from and movement between subareas of the Convention Area. A movement notification was provided to the Secretariat on 18 December 2024 0927 UTC for the Koryo Maru No 11 for entry into Subarea 58.7 notifying the entry time of 14 December 2024 0816 UTC. Time delay after the 24 hour deadline: 3 days 1 hour 11 minutes	South Africa acknowledges the Secretariat’s observation regarding the movement notification for the Koryo Maru No. 11 on 18 December 2024, relating to its entry into Subarea 58.7 at 08:16 UTC on 14 December 2024. It is noted that while the vessel master did transmit a position and activity update to various recipients on 14 December 2024, the formal movement notification to the Secretariat was only received on 18 December 2024, thereby exceeding the 24-hour reporting deadline set out in CM 10-04, paragraph 13. This delay arose due to the sequencing of notifications and the failure to submit the report in the prescribed CM 10-04A format, which created uncertainty and ultimately resulted in non-compliance with the strict timeline. Corrective measures have been taken. The vessel master has been reminded of the specific requirements under CM 10-04, paragraph 13, and instructed to ensure all future reports are submitted directly to the Secretariat, within the required timeframe, and in the prescribed format. Furthermore, the Department has reiterated reporting obligations to all operators and	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
				strengthened internal monitoring procedures to prevent recurrence. South Africa reaffirms its commitment to ensuring full compliance with CCAMLR conservation measures and will continue working with the Secretariat to maintain consistency and accuracy in reporting Further Action: No further action required Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
44-027	South Africa	Koryo Maru No. 11	CM 10-04, paragraph 13, requires Flag States to notify the Secretariat within 24 hours of each entry to, exit from and movement between subareas of the Convention Area. A movement notification was provided to the Secretariat on 30 September 2024 1851 UTC for the Koryo Maru No 11 for entry into Subarea 58.7 notifying the entry time of 29 September 2024 0722 UTC. Time delay after the 24 hour deadline: 11 hours 29 minutes	South Africa acknowledges the Secretariat's observation regarding the movement notification for the Koryo Maru No. 11 on 30 September 2024. We note that the vessel master submitted notifications on 29 September 2024 regarding entry into the EEZ as well as commencement of fishing activities. However, the subsequent movement notification to the Secretariat was received outside of the 24-hour period prescribed in CM 10-04, paragraph 13. The delay resulted from the sequencing and format of the transmitted messages, which may have created difficulty in verifying compliance within the required timeframe. While notifications were indeed submitted, they were not provided in the prescribed CM 10-04A format.	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
				The Department has since reminded the master of the Koryo Maru No. 11 of the strict requirement to submit all movement reports within the 24-hour deadline and in the correct format. In addition, guidance has been reinforced to all operators to prevent recurrence of similar issues, and enhanced monitoring measures are being applied to ensure future compliance with CM 10-04. South Africa remains committed to maintaining full transparency and adherence to CCAMLR conservation measures and appreciates the Secretariat's continued engagement in strengthening implementation Further Action: No further action required Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
CM 10-05						
44-028	Argentina		CM 10-05, paragraph 6, requires that each Contracting Party and non-Contracting Party cooperating with CCAMLR by participating in the CDS shall require that each shipment of <i>Dissostichus</i> spp. imported into, or exported or re-exported from its territory be accompanied by a DED or DRED. The import, export or re-export of <i>Dissostichus</i> spp. without a DED or DRED is prohibited. The import, export or re-export	With regard to this incident, the Argentine National Directorate of Fisheries Coordination and Supervision has informed that all the steps in the eCDS of this document were completed and validated on June 28, 2024, prior to the date of export, except for Step 4, where the signature was omitted due to an inadvertent error. Alerted to this by the exporting company about the box that had been left unvalidated, this error was	Compliant	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			of Dissostichus spp. without a DED or DRED is prohibited. CM 10-05, paragraph 7, requires that DEDs and DREDs must be completed as described in Annex 10-05/A. The use of the e-CDS to generate, validate and complete a DED and/or a DRED is mandatory. A DED and/or DRED is not completed nor validated in the eCDS without the verification provided by a government official at section 5 of the DED template ("step 4: Export state confirmation" in eCDS). Without this validation the import State will not have access to the document in the eCDS. Analysis of the e-CDS data has identified Argentina validated 1 DED after the declared export date. Therefore this shipment did not have a completed DED available to accompany it at the time of export. The identified DED accounts for <1% of Argentina's exports and <1% of all CDS exports. The time difference between the export and validation for the identified documents are: 1 DED was issued between 6 - 10 days after declared export date The DED document number is available as an attachment to this record on the website.	corrected. The merchandise was able to enter its destination in Port Everglades. Further Action: No further action is needed. Preliminary Status: Compliant		

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
44-029	Chile		CM 10-05, paragraph 6, requires that each Contracting Party and non-Contracting Party cooperating with CCAMLR by participating in the CDS shall require that each shipment of <i>Dissostichus</i> spp. imported into, or exported or re-exported from its territory be accompanied by a DED or DRED. The import, export or re-export of <i>Dissostichus</i> spp. without a DED or DRED is prohibited. The import, export or re-export of <i>Dissostichus</i> spp. without a DED or DRED is prohibited. CM 10-05, paragraph 7, requires that DEDs and DREDs must be completed as described in Annex 10-05/A. The use of the e-CDS to generate, validate and complete a DED and/or a DRED is mandatory. A DED and/or DRED is not completed nor validated in the eCDS without the verification provided by a government official at section 5 of the DED template ("step 4: Export state confirmation" in eCDS). Without this validation the import State will not have access to the document in the eCDS. Analysis of the e-CDS data has identified Chile validated 3 DED after the declared export date. Therefore this shipment did not have a completed DED available to accompany it at the time of export. The identified DED accounts for <1% of Chile's exports and <1% of all CDS exports.	Con relación a la identificación de 3 DEDs que fueron validados en forma extemporánea, se informa que ellos se encuentran asociados 3 embarques diferentes de <i>Dissostichus eleginoides</i> (TOP) realizados por Chile durante el período analizado. El primer caso (DED 3E7E-94A4-7D28), con fecha de exportación del 16 de abril de 2025, fue parte de un embarque que consideró 9 DEDs, de los cuales sólo 1 fue validado con fecha 08 de mayo de 2025 (22 días después de la fecha de exportación). El segundo caso (DED E517-A696-3F64), con fecha de exportación del 20 de abril de 2025, fue parte de un embarque que consideró 36 DEDs, de los cuales sólo 1 fue validado con fecha 04 de junio de 2025 (45 días después de la fecha de exportación). El tercer caso (DED DAEC-9500-EBD3), con fecha de exportación del 10 de mayo de 2025, fue parte de un embarque que consideró 49 DEDs, de los cuales sólo 1 fue validado con fecha 05 de junio de 2025 (26 días después de la fecha de exportación). Una característica del sistema eCDS implementado en Chile, es la gran cantidad de DCD y DED que se validan (sobre el 65% del total mundial), lo que se explica por tener que registrar en el sistema eCDS	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			The time difference between the export and validation for the identified documents are: 3 DED were issued between 21-50 days after declared export date The DED document number is available as an attachment to this record on the website.	las capturas de TOP realizadas dentro de nuestra Zona Económica Exclusiva (ZEE) por embarcaciones artesanales (174 aproximadamente), implicando por ello la generación de una gran cantidad de documentos de exportación (DEDs) en el sistema, lo que consecuentemente redundó en una gran cantidad de DEDs asociados a nuestros embarques. Dado el contexto anterior, y en relación a los 3 DED validados en una fecha posterior a la de exportación, se informa que todos estos casos se debieron a errores involuntarios de carácter puntual, en la medida que los Inspectores de Pesca no completaron el paso 4 en el sistema eCDS para dichos DEDs, toda vez que los restantes documentos asociados a cada uno de los embarques se encontraban validados correctamente. Frente a ello, junto con reiterar las instrucciones realizadas a los Inspectores Nacionales respecto a los procedimientos que aplican a este tipo de certificación, es preciso señalar que los 3 casos detectados comprometen sólo el 0,1% de los DEDs validados por Chile durante el período analizado (3056 en total). Esta cifra supone una significativa disminución para estos hallazgos respecto de las temporadas anteriores, lo que estaría dando cuenta de la efectividad de las medidas dispuestas por Chile para enfrentarlos y evitarlos.		

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
				Regarding to three DEDs that were validated after the deadline, it is reported that they are associated with three different shipments of <i>Dissostichus eleginoides</i> (TOP) made by Chile during the period analyzed. The first case (DED 3E7E-94A4-7D28), with an export date of April 16, 2025, was part of a shipment that included nine DEDs, of which only one was validated on May 8, 2025 (22 days after the export date). The second case (DED E517-A696-3F64), with an export date of April 20, 2025, was part of a shipment that included 36 DEDs, of which only 1 was validated on June 4, 2025 (45 days after the export date). The third case (DED DAEC-9500-EBD3), with an export date of May 10, 2025, was part of a shipment that included 49 DEDs, of which only 1 was validated on June 5, 2025 (26 days after the export date). One feature of the eCDS system implemented in Chile is the large number of DCDs and DEDs that are validated (over 65% of the global total), which is explained by the requirement to register in the eCDS system the TOP catches made within our Exclusive Economic Zone (EEZ) by artisanal vessels (approximately 174), thereby generating a large number of export documents (DEDs) in the system, which consequently results in a large		

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
				number of DEDs associated with our shipments. Given the above context, and in relation to the three DEDs validated after the date of export, it is reported that all these cases were due to unintentional one-off errors, insofar as the Fisheries Inspectors did not complete step 4 in the eCDS system for those DEDs, since the remaining documents associated with each of the shipments were correctly validated. In view of this, in addition to reiterating the instructions given to National Inspectors regarding the procedures that apply to this type of certification, it should be noted that the three cases detected represent only 0.1% of the DEDs validated by Chile during the period analyzed (3,056 in total). This figure represents a significant decrease in these findings compared to previous seasons, which would indicate the effectiveness of the measures taken by Chile to address and prevent them. Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
44-030 (a)	France		CM 10-05, paragraph 6, requires that each Contracting Party and non-Contracting Party cooperating with CCAMLR by participating in the CDS shall require that each shipment of <i>Dissostichus</i> spp. imported into, or exported or re-exported from its territory	Response submitted to the Secretariat by the European Union (EU) via email: We have investigated these incidents. In the case of 3 DEDs (FR-24-0030-E, FR-24-0029-E, and FR-24-0018-E,	Compliant	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			be accompanied by a DED or DRED. The import, export or re-export of Dissostichus spp. without a DED or DRED is prohibited. The import, export or re-export of Dissostichus spp. without a DED or DRED is prohibited. CM 10-05, paragraph 7, requires that DEDs and DREDs must be completed as described in Annex 10-05/A. The use of the e-CDS to generate, validate and complete a DED and/or a DRED is mandatory. A DED and/or DRED is not completed nor validated in the eCDS without the verification provided by a government official at section 5 of the DED template ("step 4: Export state confirmation" in eCDS). Without this validation the import State will not have access to the document in the eCDS. Analysis of the e-CDS data has identified France validated 4 DED after the declared export date. Therefore this shipment did not have a completed DED available to accompany it at the time of export. The identified DED accounts for 1% of France's exports and <1% of all CDS exports. The time difference between the export and validation for the identified documents are: 3 DED were issued between 3 - 5 days after declared export date 1 DED was issued between 11 - 20 days after declared export date	corresponding to export reservation number EBKG11039890), an encoding error was made. The date entered for the export (13 December 2024) was in fact the date on which the DEDs were requested. The actual export took place on 26 December 2024 as indicated on the booking confirmation, which is after the DEDs were validated by the competent authorities (16 December 2024). As a result, the shipment was accompanied by validated DEDs as required by CM 10-05, paragraph 6. The competent authorities have been reminded of the importance of ensuring the correct encoding of information in the e-CDS. Further Action: None Preliminary status: Compliant		

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			The DED document number is available as an attachment to this record on the website.			
44-030 (b)	France		CM 10-05, paragraph 6, requires that each Contracting Party and non-Contracting Party cooperating with CCAMLR by participating in the CDS shall require that each shipment of <i>Dissostichus</i> spp. imported into, or exported or re-exported from its territory be accompanied by a DED or DRED. The import, export or re-export of <i>Dissostichus</i> spp. without a DED or DRED is prohibited. The import, export or re-export of <i>Dissostichus</i> spp. without a DED or DRED is prohibited. CM 10-05, paragraph 7, requires that DEDs and DREDs must be completed as described in Annex 10-05/A. The use of the e-CDS to generate, validate and complete a DED and/or a DRED is mandatory. A DED and/or DRED is not completed nor validated in the eCDS without the verification provided by a government official at section 5 of the DED template ("step 4: Export state confirmation" in eCDS). Without this validation the import State will not have access to the document in the eCDS. Analysis of the e-CDS data has identified France validated 4 DED after the declared export date. Therefore this shipment did	Response submitted to the Secretariat by the European Union (EU) via email: We have investigated these incidents. In the case of one DED FR-24-0011-E, our investigation found that the export took place before the DED was validated. The export took place on 14 July 2024 but validation of the DED was delayed due to incomplete information having been provided by the exporter. The missing information (bill of lading number) was provided on 31 July and the DED was subsequently validated on 1 August 2024. The competent authorities have reviewed and improved their internal procedures to avoid this happening again. We note that the identified DED represents less than 1% of France's exports. Further Action: None Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			not have a completed DED available to accompany it at the time of export. The identified DED accounts for 1% of France's exports and <1% of all CDS exports. The time difference between the export and validation for the identified documents are: 3 DED were issued between 3 - 5 days after declared export date 1 DED was issued between 11 - 20 days after declared export date The DED document number is available as an attachment to this record on the website.			
44-031	Japan		CM 10-05, paragraph 6, requires that each Contracting Party and non-Contracting Party cooperating with CCAMLR by participating in the CDS shall require that each shipment of <i>Dissostichus</i> spp. imported into, or exported or re-exported from its territory be accompanied by a DED or DRED. The import, export or re-export of <i>Dissostichus</i> spp. without a DED or DRED is prohibited. The import, export or re-export of <i>Dissostichus</i> spp. without a DED or DRED is prohibited. CM 10-05, paragraph 7, requires that DEDs and DREDs must be completed as described in Annex 10-05/A. The use of the e-CDS to generate, validate and complete a DED and/or a DRED is	(1) On 22 May 2025, an exporter inquired of the Fisheries Agency (FAJ) about the procedure of issuance and validation of DRED. During communications with this exporter, it was found that the toothfish products in question had already departed for Hong Kong. (2) FAJ immediately asked the exporter to explain the reason why this situation occurred. The exporter explained that it had never re-exported toothfish and was unfamiliar with the procedures for re-export of toothfish. Then, it was turned out that they overlooked the requirements for the necessary validation, which resulted in the above mentioned “late” inquiry after the export vessel had departed.	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			mandatory. A DED and/or DRED is not completed nor validated in the eCDS without the verification provided by a government official at section 5 of the DED template ("step 4: Export state confirmation" in eCDS). Without this validation the import State will not have access to the document in the eCDS. Analysis of the e-CDS data has identified Japan validated 1 DED after the declared export date. Therefore this shipment did not have a completed DED available to accompany it at the time of export. The identified DED accounts for 100 % of Japan's exports and <1% of all CDS exports. The time difference between the export and validation for the identified documents are: 1 DED was issued between 11 - 20 days after declared export date The DED document number is available as an attachment to this record on the website.	(3) On the same day (22 May), the relevant authority of Hong Kong provided with FAJ the information on the mentioned re-exported products arriving there inquiring the status of DRED validation. Considering that the exporter promised to prevent a recurrence of such mistake, FAJ exceptionally conducted a document review and validated the re-export certificate retrospectively. (4) Although the requirement regarding the issuance and validation of DRED had already been widely publicized to exporters, following this incident, FAJ gave a stern instruction to the exporter to meet the requirements upon re-export . Since then, the exporter has fully complied with the requirements on DRED issuance and validation and been proceeding with re-exports without incidence. Further Action: No further action needed Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
44-032	New Zealand		CM 10-05, paragraph 6, requires that each Contracting Party and non-Contracting Party cooperating with CCAMLR by participating in the CDS shall require that each shipment of Dissostichus spp. imported into, or exported or re-exported from its territory be accompanied by a DED or DRED. The import, export or re-export of Dissostichus	The DED was issued to the requesting company for an export date of the 2nd of April. The exporter requested an amendment to their DED on the 22nd of April to show an export date of the 26th of March. This amendment was requested to reflect the internal (within NZ territorial sea)	Compliant	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			spp. without a DED or DRED is prohibited. The import, export or re-export of <i>Dissostichus</i> spp. without a DED or DRED is prohibited. CM 10-05, paragraph 7, requires that DEDs and DREDs must be completed as described in Annex 10-05/A. The use of the e-CDS to generate, validate and complete a DED and/or a DRED is mandatory. A DED and/or DRED is not completed nor validated in the eCDS without the verification provided by a government official at section 5 of the DED template ("step 4: Export state confirmation" in eCDS). Without this validation the import State will not have access to the document in the eCDS. Analysis of the e-CDS data has identified New Zealand validated 1 DED after the declared export date. Therefore this shipment did not have a completed DED available to accompany it at the time of export. The identified DED accounts for 1% of New Zealand's exports and <1% of all CDS exports. The time difference between the export and validation for the identified documents are: 1 DED was issued between 6 - 10 days after declared export date	movements of the container as the importing country had a change to its trade policy and wanted this information to be reflected on the DED. The container departed at Timaru Port on the 2nd of April for Port Chalmers Port before departing New Zealand on the 6th of April. Because these ports are both in New Zealand the movement between the ports is within New Zealand's territory (according to paragraph 6 of CM 10-05), therefore, it did not require a DED. The DED was amended to account for this domestic movement at the request of the importer. This shipment had a complete and valid DED available to accompany it at the time of export. Further Action: No further action required. Preliminary Status: Compliant		

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			The DED document number is available as an attachment to this record on the website.			
44-033	South Africa		CM 10-05, paragraph 6, requires that each Contracting Party and non-Contracting Party cooperating with CCAMLR by participating in the CDS shall require that each shipment of <i>Dissostichus</i> spp. imported into, or exported or re-exported from its territory be accompanied by a DED or DRED. The import, export or re-export of <i>Dissostichus</i> spp. without a DED or DRED is prohibited. The import, export or re-export of <i>Dissostichus</i> spp. without a DED or DRED is prohibited. CM 10-05, paragraph 7, requires that DEDs and DREDs must be completed as described in Annex 10-05/A. The use of the e-CDS to generate, validate and complete a DED and/or a DRED is mandatory. A DED and/or DRED is not completed nor validated in the eCDS without the verification provided by a government official at section 5 of the DED template ("step 4: Export state confirmation" in eCDS). Without this validation the import State will not have access to the document in the eCDS. Analysis of the e-CDS data has identified South Africa validated 3 DED after the declared export date. Therefore this shipment did not have a completed DED	We wish to clarify the circumstances that led to the late issuance of certain export permits (DEDs) relating to consignments exported on 12 January 2025. The client submitted complete applications for all applicable DEDs on Friday, 10 January 2025, prior to the estimated export date. The Department duly processed the applications and issued the corresponding DCDs (ZA-24-0002-E-1, ZA-24-0002-E-2, ZA-24-0002-E-3, ZA-24-0003-E-1, and ZA-24-0003-E-2), which correctly reflected the importers and product quantities. At the time, it was understood that all relevant DEDs had been issued. However, upon review by the client, it was identified that three of ten DEDs forming part of the original application were inadvertently omitted. This omission was immediately corrected by the Department on Tuesday, 14 January 2025, when the matter was brought to its attention. Unfortunately, this meant that the three outstanding DEDs were issued two days after the actual export date of 12 January 2025. The delay in reporting the omission was not intentional. The client experienced an urgent family crisis, which delayed their ability to review the documents and notify	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			available to accompany it at the time of export. The identified DED accounts for 7% of South Africa's exports and <1% of all CDS exports. The time difference between the export and validation for the identified documents are: 3 DED were issued between 1 - 2 days after declared export date The DED document number is available as an attachment to this record on the website.	the Department promptly. Once notified, the Department took immediate corrective action. We regret this administrative oversight and the late reporting and assure the Commission that all applications were submitted on time and that corrective action was taken at the earliest possible opportunity. Measures are being reinforced to prevent such oversights in future Further Action: None Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
44-034	Spain		CM 10-05, paragraph 6, requires that each Contracting Party and non-Contracting Party cooperating with CCAMLR by participating in the CDS shall require that each shipment of <i>Dissostichus</i> spp. imported into, or exported or re-exported from its territory be accompanied by a DED or DRED. The import, export or re-export of <i>Dissostichus</i> spp. without a DED or DRED is prohibited. The import, export or re-export of <i>Dissostichus</i> spp. without a DED or DRED is prohibited. CM 10-05, paragraph 7, requires that DEDs and DREDs must be completed as described in Annex 10-05/A. The use of the e-CDS to generate, validate and complete a DED and/or a DRED is	Response submitted to the Secretariat by the European Union (EU) via email: This incident relates to the DRED with export code 38A9-5B63-5654 that was validated after the export date. Steps 1-3 of the DRED were completed by the export authorities in the e-CDS on 8 May 2025. However, due to an administrative error, step 4 'Export state confirmation' remained pending and the exporter was notified of the DRED without this step having been completed. Upon noticing this omission following cross-checks, the export authorities proceeded to confirm the export in the e-CDS by completing step 4 on 21 May 2025. As a result, the date of confirmation by the exporting State is recorded as later than the date of export.	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			mandatory. A DED and/or DRED is not completed nor validated in the eCDS without the verification provided by a government official at section 5 of the DED template ("step 4: Export state confirmation" in eCDS). Without this validation the import State will not have access to the document in the eCDS. Analysis of the e-CDS data has identified Spain validated 1 DED after the declared export date. Therefore this shipment did not have a completed DED available to accompany it at the time of export. The identified DED accounts for <1% of Spain's exports and <1% of all CDS exports. The time difference between the export and validation for the identified documents are: 1 DED was issued between 6 - 10 days after declared export date The DED document number is available as an attachment to this record on the website.	Although the shipment was accompanied by the DRED and the export authorities had confirmed their agreement to the exporter on 8 May, this was not reflected in the e-CDS until 21 May 2025. The export authorities have been reminded of the importance of ensuring that consignments of <i>Dissostichus</i> spp. are not exported without a DED/DRED that is validated in the e-CDS and to take the necessary actions to prevent this to happen in the future. The identified incident accounts for less than 1% of Spain's exports. Further Action: No further action needed Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
44-035	Uruguay		CM 10-05, paragraph 6, requires that each Contracting Party and non-Contracting Party cooperating with CCAMLR by participating in the CDS shall require that each shipment of <i>Dissostichus</i> spp. imported into, or exported or re-exported from its territory be accompanied by a DED or DRED. The import, export or re-export of <i>Dissostichus</i>	Se reconoce el incumplimiento en cada caso. Durante el año 2025 se incorporó nuevo personal de certificación, y se envió a un técnico al Taller sobre Sistema SDC para inspectores realizado en Sudáfrica (12 al 16 mayo 2025). Se espera incorporar más personal calificado para los períodos de	Minor non-compliant (Level 1)	See paragraph 4.1.10

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			spp. without a DED or DRED is prohibited. The import, export or re-export of Dissostichus spp. without a DED or DRED is prohibited. CM 10-05, paragraph 7, requires that DEDs and DREDs must be completed as described in Annex 10-05/A. The use of the e-CDS to generate, validate and complete a DED and/or a DRED is mandatory. A DED and/or DRED is not completed nor validated in the eCDS without the verification provided by a government official at section 5 of the DED template ("step 4: Export state confirmation" in eCDS). Without this validation the import State will not have access to the document in the eCDS. Analysis of the e-CDS data has identified Uruguay validated 20 DED after the declared export date. Therefore this shipment did not have a completed DED available to accompany it at the time of export. The identified DED accounts for 14% of Uruguay's exports and <1% of all CDS exports. The time difference between the export and validation for the identified documents are: 2 DED were issued between 1 - 2 days after declared export date 6 DED were issued between 3 - 5 days after declared export date	mayor frecuencia de ingreso barcos al puerto de Montevideo. Asimismo, se solicitó a las empresas mayor puntualidad en la emisión de los documentos/conocimientos de embarque. Non-compliance was acknowledged for each one of the issues. In 2025, new certification staff were hired, and a technician attended the South Africa CDS workshop for inspectors (12 to 16 May 2025). Plans are under way to increase the number of qualified staff during peak periods of vessel arrivals at the port of Montevideo. Also, companies were advised of the importance of the timely issuance of documents/bills of lading. Further Action: Se solicitó al organismo de control y a las empresas pesqueras mayor puntualidad en la emisión de los documentos/conocimientos de embarque. Both the monitoring authority and the fishing companies were advised of the importance of the timely issuance of documents/bills of lading. Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			4 DED were issued between 6 - 10 days after declared export date 3 DED were issued between 11 - 20 days after declared export date 4 DED were issued between 21 - 50 days after declared export date 2 DED were issued between 51 - 100 days after declared export date The DED document number is available as an attachment to this record on the website.			
CM 10-09						
44-036	Netherlands	Fortunagracht	CM 10-09, paragraph 2, states that each Flag State shall notify the Secretariat at least 72 hours in advance if any of its vessels intend to tranship within the Convention Area. CM 10-09, paragraph 3 clarifies that that this notification requirement covers the transhipment of harvested marine living resources, bait or fuel. The Secretariat received a notification on 15:16 UTC 19 May 2025 from the Fortunagracht notifying its intention to tranship krill and supplies with the Antarctic Sea at 12:00 UTC 22 May 2025. Time difference: 68 hours 44 minutes	Response submitted to the Secretariat by the European Union (EU) via email: Investigations have confirmed that although the notification was duly provided, it was not submitted at least 72 hours in advance of the intended transhipment. The notification was provided 3 hours and 16 minutes late. The delay was the result of human error and time constraints due to the regular operation of the vessel. This issue was raised with the owner and the master of the vessel who were given a warning and reminded of their responsibilities and obligations. Further Action: No further action required	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
				Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
44-037	Netherlands	Fortunagracht	CM 10-09, paragraph 2, states that each Flag State shall notify the Secretariat at least 72 hours in advance if any of its vessels intend to tranship within the Convention Area. CM 10-09, paragraph 3 clarifies that that this notification requirement covers the transhipment of harvested marine living resources, bait or fuel. The Secretariat received a notification on 22:13 UTC 25 May 2025 from the Fortunagracht notifying its intention to tranship fuel and shipments with the Antarctic Provider at 22:00 UTC 28 May 2025. Time difference: 71 hours 47 minutes	Response submitted to the Secretariat by the European Union (EU) via email: Investigations have confirmed that although the notification was duly provided, it was not submitted at least 72 hours in advance of the intended transhipment. The notification was provided 13 minutes late. The delay was the result of human error and time constraints due to the regular operation of the vessel. This issue was raised with the owner and the master of the vessel who were given a warning and reminded of their responsibilities and obligations. Further Action: No further action required Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required
44-038	Netherlands	Fortunagracht	CM 10-09, paragraph 2, states that each Flag State shall notify the Secretariat at least 72 hours in advance if any of its vessels intend to tranship within the Convention Area. CM 10-09, paragraph 3 clarifies that that this notification requirement covers the transhipment of harvested marine living resources, bait or fuel.	Response submitted to the Secretariat by the European Union (EU) via email: Investigations have confirmed that although the notification was duly provided, it was not submitted at least 72 hours in advance of the intended transhipment. The notification was provided 3 hours and 18 minutes late.	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			The Secretariat received a notification on 19:18 UTC 23 May 2025 from the Fortunagracht notifying its intention to tranship Krill with the Antarctic Endurance at 16:00 UTC 26 May 2025. Time difference: 68 hours 42 minutes	The delay was the result of human error and time constraints due to the regular operation of the vessel. This issue was raised with the owner and the master of the vessel who were given a warning and reminded of their responsibilities and obligations Further Action: No further action required Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
44-039	Netherlands	Fortunagracht	CM 10-09, paragraph 2, states that each Flag State shall notify the Secretariat at least 72 hours in advance if any of its vessels intend to tranship within the Convention Area. CM 10-09, paragraph 3 clarifies that that this notification requirement covers the transshipment of harvested marine living resources, bait or fuel. The Secretariat received a notification on 13:29 UTC 15 March 2025 from the Fortunagracht notifying its intention to tranship krill with the Antarctic Endurance at 12:00 UTC 18 March 2025. Time difference: 70 hours 31 minutes	Response submitted to the Secretariat by the European Union (EU) via email: Investigations have confirmed that although the notification was duly provided, it was not submitted at least 72 hours in advance of the intended transshipment. The notification was provided 1 hour and 29 minutes late. The delay was the result of human error and time constraints due to the regular operation of the vessel. This issue was raised with the owner and the master of the vessel who were given a warning and reminded of their responsibilities and obligations. Further Action: No further action required Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
44-040	Netherlands	Fortunagracht	CM 10-09, paragraph 2, states that each Flag State shall notify the Secretariat at least 72 hours in advance if any of its vessels intend to tranship within the Convention Area. CM 10-09, paragraph 3 clarifies that that this notification requirement covers the transshipment of harvested marine living resources, bait or fuel. The Secretariat received a notification on 19:17 UTC 10 April 2025 from the Fortunagracht notifying its intention to tranship krill with the Antarctic Sea at 17:00 UTC 13 April 2025. Time difference: 69 hours 43 minutes	Response submitted to the Secretariat by the European Union (EU) via email: Investigations have confirmed that although the notification was duly provided, it was not submitted at least 72 hours in advance of the intended transshipment. The notification was provided 2 hours and 17 minutes late. The delay was the result of human error and time constraints due to the regular operation of the vessel. This issue was raised with the owner and the master of the vessel who were given a warning and reminded of their responsibilities and obligations. Further Action: No further action required Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required
44-041	Netherlands	Fortunagracht	CM 10-09, paragraph 2, states that each Flag State shall notify the Secretariat at least 72 hours in advance if any of its vessels intend to tranship within the Convention Area. CM 10-09, paragraph 3 clarifies that that this notification requirement covers the transshipment of harvested marine living resources, bait or fuel. The Secretariat received a notification on 17:10 UTC 12 May 2025 from the Fortunagracht notifying its intention to	Response submitted to the Secretariat by the European Union (EU) via email: Investigations have confirmed that although the notification was duly provided, it was not submitted at least 72 hours in advance of the intended transshipment. The notification was provided 6 hours and 10 minutes late. The delay was the result of human error and time constraints due to the regular operation of the vessel. This issue was	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			tranship krill and supplies with the Saga Sea at 11:00 UTC 15 May 2025. Time difference: 65 hours 50 minutes	raised with the owner and the master of the vessel who were given a warning and reminded of their responsibilities and obligations. Further Action: No further action required Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
44-042	Norway	Antarctic Endurance	CM 10-09, paragraph 2, states that each Flag State shall notify the Secretariat at least 72 hours in advance if any of its vessels intend to tranship within the Convention Area. CM 10-09, paragraph 3 clarifies that that this notification requirement covers the transhipment of harvested marine living resources, bait or fuel. The Secretariat received a notification on 18:48 UTC 23 May 2025 from the Antarctic Endurance notifying its intention to tranship Krill with the Fortunagracht at 16:00 UTC 26 May 2025. Time difference: 69 hours 12 minutes	Norway confirms that the vessel did not provide the notification to the Secretariat at least 72 hours in advance of the intended transhipment operation due to a human error. Regarding the compliance status, we consider this case of non-compliance to constitute a minor infringement (Level 1) if assessed in isolation. However, as several incidents of non-compliance with CM 10-09 have been identified, we suggest assigning the status Non-compliant Level 2. Preliminary Status: Non-compliant (Level 2)	Minor non-compliant (Level 1)	See paragraph 4.1.13
44-043	Norway	Antarctic Endurance	CM 10-09, paragraph 2, states that each Flag State shall notify the Secretariat at least 72 hours in advance if any of its vessels intend to tranship within the Convention Area. CM 10-09, paragraph 3 clarifies that that this notification requirement covers the transhipment of	Norway confirms that the vessel did not provide the notification to the Secretariat at least 72 hours in advance of the intended transhipment operation due to a human error. Regarding the compliance status, we consider this case of non-compliance to	Minor non-compliant (Level 1)	See paragraph 4.1.13

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			harvested marine living resources, bait or fuel. The Secretariat received a notification on 12:24 UTC 15 March 2025 from the Antarctic Endurance notifying its intention to tranship krill with the Fortunagracht at 12:00 UTC 18 March 2025. Time difference: 71 hours 36 minutes	constitute a minor infringement (Level 1) if assessed in isolation. However, as several incidents of non-compliance with CM 10-09 have been identified, we suggest assigning the status Non-compliant Level 2. Preliminary Status: Non-compliant (Level 2)		
44-044	Norway	Antarctic Sea	CM 10-09, paragraph 2, states that each Flag State shall notify the Secretariat at least 72 hours in advance if any of its vessels intend to tranship within the Convention Area. CM 10-09, paragraph 3 clarifies that that this notification requirement covers the transhipment of harvested marine living resources, bait or fuel. The Secretariat received a notification on 12:44 UTC 19 May 2025 from the Antarctic Sea notifying its intention to tranship krill and supplies with the Fortunagracht at 12:00 UTC 22 May 2025. Time difference: 71 hours 16 minutes	Norway confirms that the vessel did not provide the notification to the Secretariat at least 72 hours in advance of the intended transhipment operation due to a human error. Regarding the compliance status, we consider this case of non-compliance to constitute a minor infringement (Level 1) if assessed in isolation. However, as several incidents of non-compliance with CM 10-09 have been identified, we suggest assigning the status Non-compliant Level 2. Preliminary Status: Non-compliant (Level 2)	Minor non-compliant (Level 1)	See paragraph 4.1.13
44-045	Norway		CM 10-09, paragraph 2, states that each Flag State shall notify the Secretariat at least 72 hours in advance if any of its vessels intend to tranship within the Convention Area. CM 10-09, paragraph 3 clarifies that that this notification requirement covers the transhipment of	Norway confirms that the vessel did not provide the notification to the Secretariat at least 72 hours in advance of the intended transhipment operation due to a human error. Regarding the compliance status, we consider this case of non-compliance to	Minor non-compliant (Level 1)	See paragraph 4.1.13

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			harvested marine living resources, bait or fuel. The Secretariat received a notification on 18:41 UTC 26 July 2024 from the Antarctic Provider notifying its intention to tranship Krill, Fuel, supply, provisions and personnel with the Saga Sea at 01:00 UTC 29 July 2024. Time difference: 54 hours 19 minutes	constitute a minor infringement (Level 1) if assessed in isolation. However, as several incidents of non-compliance with CM 10-09 have been identified, we suggest assigning the status Non-compliant Level 2. Preliminary Status: Non-compliant (Level 2)		
44-046	Norway		CM 10-09, paragraph 2, states that each Flag State shall notify the Secretariat at least 72 hours in advance if any of its vessels intend to tranship within the Convention Area. CM 10-09, paragraph 3 clarifies that that this notification requirement covers the transhipment of harvested marine living resources, bait or fuel. The Secretariat received a notification on 18:46 UTC 26 July 2024 from the Antarctic Provider notifying its intention to tranship Krill, Fuel, supply, provisions and personnel with the Antarctic Sea at 01:00 UTC 29 July 2024. Time difference: 54 hours 14 minutes	Norway confirms that the vessel did not provide the notification to the Secretariat at least 72 hours in advance of the intended transhipment operation due to a human error. Regarding the compliance status, we consider this case of non-compliance to constitute a minor infringement (Level 1) if assessed in isolation. However, as several incidents of non-compliance with CM 10-09 have been identified, we suggest assigning the status Non-compliant Level 2. Preliminary Status: Non-compliant (Level 2)	Minor non-compliant (Level 1)	See paragraph 4.1.13
44-047	Panama	Frio Hellenic	CM 10-09, paragraph 2, states that each Flag State shall notify the Secretariat at least 72 hours in advance if any of its vessels intend to tranship within the Convention Area. CM 10-09, paragraph 3 clarifies that that this notification	Panama confirms that the activity initially notified by the vessel FRIO HELLENIC on 2 August 2024 at 16:10 UTC was rescheduled due to adverse weather conditions and subsequently reported to the Competent Authority and the	Compliant	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			requirement covers the transhipment of harvested marine living resources, bait or fuel. The Secretariat received a notification on 16:10 UTC 02 August 2024 from the Frio Hellenic notifying its intention to tranship Krill with the Shen Lan at 10:00 UTC 05 August 2024. Time difference: 65 hours 50 minutes	Secretariat of the Commission on 5 August 2024 at 12:28 UTC. Consequently, the vessel submitted a new notification with a scheduled date of 9 August 2024 at 10:00 UTC. For this activity, the vessel FRIO HELLENIC complied with the minimum 72-hour advance notice requirement established under paragraph 2 of Conservation Measure 10-09. Attached is an email and notification template that proves compliance (Annex 1.1 y 1.2). Preliminary Status: Compliant		
44-048	Panama	Frio Poseidon	CM 10-09, paragraph 2, states that each Flag State shall notify the Secretariat at least 72 hours in advance if any of its vessels intend to tranship within the Convention Area. CM 10-09, paragraph 3 clarifies that that this notification requirement covers the transhipment of harvested marine living resources, bait or fuel. The Secretariat received a notification on 21:25 UTC 21 April 2025 from the Frio Poseidon notifying its intention to tranship krill with the Sae In Leader at 10:00 UTC 23 April 2025. Time difference: 36 hours 35 minutes	Panama acknowledges the information provided by the CCAMLR Secretariat and confirms that, according to the notification records received, the communication submitted by the vessel FRIO POSEIDON did not comply with the minimum 72-hour advance notice required under paragraph 2 of Conservation Measure 10-09. Accordingly, this non-compliance has been referred to the Enforcement Department of the competent Panamanian authority for the initiation of an administrative investigation in order to determine responsibilities and, if applicable, impose the sanctions established under national legislation. Panama will keep the Commission and its Members informed of the final outcome of this process.	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
				Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
44-049	Russian Federation	Atmoda	CM 10-09, paragraph 2, states that each Flag State shall notify the Secretariat at least 72 hours in advance if any of its vessels intend to tranship within the Convention Area. CM 10-09, paragraph 3 clarifies that that this notification requirement covers the transhipment of harvested marine living resources, bait or fuel. The Secretariat received a notification on 14:16 UTC 01 May 2025 from the Atmoda notifying its intention to tranship fuel with the Sealion at 23:00 UTC 03 May 2025. Time difference: 56 hours 44 minutes	По итогам детального расследования выявлено, что причина отклонения по времени вызвана техническими проблемами с передачей данных и человеческим фактором. A detailed investigation has revealed that a deviation from the timeframe had been caused by technical data transmission issues and human error. Further Action: не требуется. Not required Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required
44-050	Russian Federation	Pamyat Ilicha	CM 10-09, paragraph 2, states that each Flag State shall notify the Secretariat at least 72 hours in advance if any of its vessels intend to tranship within the Convention Area. CM 10-09, paragraph 3 clarifies that that this notification requirement covers the transhipment of harvested marine living resources, bait or fuel. The Secretariat received a notification on 17:27 UTC 15 June 2025 from the Pamyat Ilicha notifying its intention to tranship	Проведено расследование данного случая и по итогам выявлено следующее. 15.06.2025 с судна "Память Ильича" направлено сообщение в 14.27 LT о планируемой на 18.06.2025 работе в 01.00 UTC приём топлива с Sealion. Вместе с тем из-за ухудшения погодных условий (с учетом прогноза погоды) во избежания риска безопасности мореплавания капитан принял решения о корректировки сроков необходимости. 16.06.2025 отправлено уведомление в 15.46 (UTC -3) в котором указывается,	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			fuel with the Sealion at 01:00 UTC 18 June 2025. Time difference: 55 hours 33 minutes	что из-за непогоды приём топлива с Sealion будет 17.06.2025 в 01.00 UTC, т.е. на сутки раньше (из-за непогоды). В виду нарушения установленных сроков, судовладельцу вынесено предупреждение в части контроля действия на судах при проведении операций в море. This matter was investigated, and the following findings were made. On 15.06.2025 at 14.27 LT a notification had been sent from the vessel Pamyat Ilichea informing about the intended refuelling from Sealion that had to take place on 18.06.2025 at 01.00 UTC. However, due to deteriorating weather conditions (taking into account the weather forecast) and in order to avoid risks to maritime safety, the skipper made a decision to adjust the relevant deadlines. On 16.06.2025 at 15.46 (UTC -3) a notification was sent stating that due to the poor weather conditions refuelling from Sealion was to take place on 17.06.2025 at 01.00 UTC, that is, one day early (due to adverse weather). Given the violation of the established deadlines, the shipowner was issued a warning regarding the control of the on-board actions during at-sea operations. Further Action: Не требуются Not required		

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
				Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
44-051	Russian Federation	Pamyat Kirova	CM 10-09, paragraph 2, states that each Flag State shall notify the Secretariat at least 72 hours in advance if any of its vessels intend to tranship within the Convention Area. CM 10-09, paragraph 3 clarifies that that this notification requirement covers the transhipment of harvested marine living resources, bait or fuel. The Secretariat received a notification on 10:09 UTC 25 March 2025 from the Pamyat Kirova notifying its intention to tranship krill with the Fu Xing Hai at 10:00 UTC 28 March 2025. Time difference: 71 hours 51 minutes	По итогам детального расследования выявлено, что причина отклонения по времени вызвана техническими проблемами с передачей данных и человеческим фактором. A detailed investigation has revealed that a deviation from the timeframe had been caused by technical data transmission issues and human error. Further Action: Не требуется. Not required Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required
44-052	Ukraine		CM 10-09, paragraph 2, states that each Flag State shall notify the Secretariat at least 72 hours in advance if any of its vessels intend to tranship within the Convention Area. CM 10-09, paragraph 3 clarifies that that this notification requirement covers the transhipment of harvested marine living resources, bait or fuel. The Secretariat received a notification on 16:08 UTC 31 Jan 2025 from the Simeiz notifying its intention to tranship bait and a mainline with the Calipso at 17:00 UTC 02 Feb 2025.	SIMEIZ and CALIPSO failed to submit the notifications earlier. The shipowner was reminded of the need to strictly comply with the requirements of the CCAMLR Conservation Measures and was obliged to conduct additional training for vessel's crews. Further Action: Additional trainings introduced. Additional check-list implemented. Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			Time difference: 48 hours 52 minutes			
44-053	Vanuatu	Hai Feng 678	CM 10-09, paragraph 2, states that each Flag State shall notify the Secretariat at least 72 hours in advance if any of its vessels intend to tranship within the Convention Area. CM 10-09, paragraph 3 clarifies that that this notification requirement covers the transshipment of harvested marine living resources, bait or fuel. The Secretariat received a notification on 10:32 UTC 04 April 2025 from the Hai Feng 678 notifying its intention to tranship krill and fuel with the Hua Xiang 9 at 10:00 UTC 6 April 2025. Time difference: 47 hours 28 minutes	As per our investigation, HAI FENG 678 in fact sent notification notice email on 1st Apr 2025. Due to poort sarellite signal sometimes even no signal in some area of Antarctic, the email was actually send unsuccessfully. When captain found this failure and resent email again, time already comes to 04 Aug 2025. That's why in the email the sending time shows UTC time 10:31 04 Apr 2025. According to the confirmation notice, the actually transshipment start time was 12:10 06 Apr 2025, and finish time was 17:00 08 Apr 2025. The time difference between emial sending and actual transshipment start time is only about 60 hours 40 miniuts, indeed less than 72 hours. We're sorry about this case, the Capitain only remembered that he sent email on 01 Apr 2025 but neglect the real eail resending time was actually on 04 Apr 2025. We have warned the operator of HAI FENG 678 and her captain to be more carefully when sending the notification email. daily check the status of email system, make sure such case will never happen again. Sincerely sorry for any inconvenience that brought to you.	Minor non-compliant (Level 1)	See paragraph 4.1.13

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
				Preliminary Status: Nil Response		
44-054	China	Shen Lan	CM 10-09, paragraph 3, states that each Flag State shall notify the Secretariat at least 2 hours in advance from the transshipment of items other than harvested marine living resources, bait or fuel. The Secretariat received notification from the Chinese-flagged vessel the Shen Lan on 11:41 UTC 16 Feb 2025 of their intended transshipment of crew at 12:00 UTC 16 Feb 2024. Time difference: 19 minute	In accordance with CM 10-09, paragraph 3 states that each Flag State shall notify the Secretariat at least 2 hours in advance of the transshipment of items other than harvested marine living resources, bait or fuel. In accordance with CM 10-09, footnote 1 “Transshipment means the transfer of harvested marine living resources and any other goods or materials to or from fishing vessels”. The definition of transshipment does not include the transfer of personnel. The submitted personnel notification is voluntary.	Compliant	No further action required
				Preliminary Status: Compliant		
44-055	China	Fu Xing Hai	CM 10-09, paragraph 5, states that each Flag State shall confirm the information provided for a transshipment in accordance with paragraphs 2 or 3 to the Secretariat within 3 working days of having transhipped. The Secretariat received a confirmation from China on 03:56 UTC 13 August 2024 of the Fu Xing Hai's transshipment of fuel from 16:24 UTC 06 August 2024 - 07:00 UTC 07 August 2024 with the Jason. Confirmation was received 4 working days after the transshipment.	FU XING HAI started the bunkering with JASON at 16:24 August 6th 2024 and finished it at 07:00 August 7th 2024 (UTC). The confirmation was sent to her company at 13:40 8th 2024 (UTC). Unfortunately, the data manager of the company was ill at that time. This is the reason for the late confirmation. Further Action: China will strictly submit the transshipment notifications and confirmations in accordance with CM 10-09 to prevent similar issues from happening.	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required
				Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
44-056	Korea, Republic of	Sae In Leader	CM 10-09, paragraph 5, states that each Flag State shall confirm the information provided for a transshipment in accordance with paragraphs 2 or 3 to the Secretariat within 3 working days of having transhipped. The Secretariat received a notification on 01:08 UTC 14 June 2025 from the Sae In Leader notifying its intention to tranship Fuel with the Sealion at 13:00 UTC 19 June 2025. No confirmation has been received by the Sae In Leader or Korea	Due to the change of the bunkering vessel, the initial advance report sent on 14 June (MT SEALION, MGO 600KL) was amended on 15 June to reflect the change of the fuel supply vessel (MV PAMYAT ILICHA, MGO 600KL). Subsequently, the bunkering took place on June 21 and completion of bunkering was reported (MV PAMYAT ILICHA, MGO 600KL) on the same day. 3) Detailed Circumstances: While operating in FAO Area 48.2, the SAE IN LEADER submitted on 14 June at 01:08 UTC the initial 72-hour advance transshipment report (plan to transship 600MT of krill and 45MT of krill meal to MV TAGANROGSKIY ZALIV on 22 June UTC) and, at 01:09 UTC the same day, the initial 72-hour advance bunkering report (plan to receive 600KL MGO from MT SEALION on 19 June UTC), in preparation for the anticipated transshipment and bunkering around 20 June. On the following day, due to changes in the carrier vessel's schedule, the originally planned separate bunkering and transshipment operations were combined into one vessel. Accordingly, on 15 June at 23:14 UTC, the first amendment report was submitted (plan to transship 600MT of krill and receive 600KL MGO from MV PAMYAT ILICHA on 21 June UTC).	Compliant	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
				Later, after coordination with the carrier vessel, changes occurred in the transshipment volume, the scheduled date/time, and the position. Two additional amended reports were submitted on 19 June, and finally, on 21 June at 12:01 UTC, the completed transshipment and bunkering report was submitted (859.35MT krill, 48.8MT krill meal, and 600KL MGO). It is therefore considered that all changes and completions were duly reported. Chronological Summary of Reports by SAE IN LEADER A. 72 HOURS PRIOR TRANSSHIPMENT REPORT: UTC 2025.06.14 01:08 B. 72 HOURS PRIOR BUNKERING REPORT: UTC 2025.06.14 01:09 C. CHANGE 72 HOURS PRIOR TRANSSHIPMENT & BUNKERING REPORT: UTC 2025.06.15 23:14 D. CHANGE 72 HOURS PRIOR TRANSSHIPMENT & BUNKERING REPORT: UTC 2025.06.19 11:13 E. CHANGE 72 HOURS PRIOR TRANSSHIPMENT & BUNKERING REPORT: UTC 2025.06.19 12:06 F. COMPLETED TRANSSHIPMENT & BUNKERING REPORT: UTC 2025.06.21 12:01 Further Action: no further action required Preliminary Status: Compliant		

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
44-057	Korea, Republic of	Sein Honor	CM 10-09, paragraph 5, states that each Flag State shall confirm the information provided for a transshipment in accordance with paragraphs 2 or 3 to the Secretariat within 3 working days of having transhipped. The Secretariat received a notification on 17:34 UTC 30 May 2025 from the Sein Honor notifying its intention to tranship Fuel with the Pamyat Ilichia at 13:00 UTC 05 June 2025. No confirmation has been received by the Sein Honor or Korea	The vessel notified its intention to fuel and transfer a worker with the PAMYAT ILLICHA. However, due to some technical issues of the PAMYAT ILLICHA, the fueling was canceled and only the transfer of the work took place. Paragraph 5 stipulates that "Within three (3) working days of any of its vessels having transhipped within the Convention Area, each Flag State shall confirm the information provided in accordance with paragraphs 2 or 3 to the Secretariat" As no fueling took place, and the transfer of a person does not constitute "transshipping" as per footnote 1 (Transshipment means the transfer of harvested marine living resources and any other goods or materials to or from fishing vessels) the vessel had not "transshipped." The obligation to notify any changes within three days gets triggered from the point when a vessel has "transshipped" and therefore the vessel is not obliged to report the cancellation. If the intention is to require a vessel to notify a cancellation within 3 days, the language of the CM should be revised to clarify that. Further Action: No further action required Preliminary Status: Compliant	Compliant	No further action required
44-058	Netherlands	Fortunagracht	CM 10-09, paragraph 5, states that each Flag State shall confirm the information provided for a transshipment in accordance with paragraphs 2 or 3 to the Secretariat	Response submitted to the Secretariat by the European Union (EU) via email: Investigations have confirmed that although the notification was duly	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			within 3 working days of having transhipped. The Secretariat received a confirmation from the Fortunagracht on 18:36 UTC 05 June 2025 of its transhipment of krill, supplies, provisions from 09:00 28 May 2025 - 22:40 UTC 29 May 2025 with the Antarctic Endurance. Confirmation was received 4 working days after the transhipment.	provided, it was not submitted within 3 working days after transhipment. The notification was provided 1 working day late. The delay was the result of human error and time constraints due to the regular operation of the vessel. This issue was raised with the owner and the master of the vessel who were given a warning and reminded of their responsibilities and obligations. Further Action: No further action required Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
44-059	Norway	Antarctic Endurance	CM 10-09, paragraph 5, states that each Flag State shall confirm the information provided for a transhipment in accordance with paragraphs 2 or 3 to the Secretariat within 3 working days of having transhipped. The Secretariat received a confirmation from the Antarctic Endurance on 18:10 UTC 05 June 2025 of its transhipment of krill, supplies, provisions from 09:00 28 May 2025 - 22:40 UTC 29 May 2025 with the Fortunagracht. Time difference: 6 days 19h 30 min	Norway confirms that the vessel did not provide the required confirmation for the transhipment of a trawl net within 3 working days of having transhipped due to a human error. Regarding the compliance status, we consider this case of non-compliance to constitute a minor infringement (Level 1) if assessed in isolation. However, as several incidents of non-compliance with CM 10-09 have been identified, we suggest assigning the status Non-compliant Level 2. Preliminary Status: Non-compliant (Level 2)	Minor non-compliant (Level 1)	See paragraph 4.1.16

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
44-060	Norway		CM 10-09, paragraph 5, states that each Flag State shall confirm the information provided for a transshipment in accordance with paragraphs 2 or 3 to the Secretariat within 3 working days of having transhipped. The Secretariat received a confirmation from the Norwegian flagged Antarctic Provider on 17:56 UTC 06 June 2025 of the transshipment of a trawl net from 10:30 - 13:00 UTC 08 May 2025 with the Antarctic Sea. Confirmation was received 20 working days after the transshipment.	Norway confirms that the vessel did not provide the required confirmation for the transshipment of a trawl net within 3 working days of having transhipped due to a human error. Regarding the compliance status, we consider this case of non-compliance to constitute a minor infringement (Level 1) if assessed in isolation. However, as several incidents of non-compliance with CM 10-09 have been identified, we suggest assigning the status Non-compliant Level 2. Preliminary Status: Non-compliant (Level 2)	Minor non-compliant (Level 1)	See paragraph 4.1.16
44-061	Russian Federation	Pamyat Ilich	CM 10-09, paragraph 5, states that each Flag State shall confirm the information provided for a transshipment in accordance with paragraphs 2 or 3 to the Secretariat within 3 working days of having transhipped. The Secretariat received a confirmation from the Pamyat Ilich on 21:16 UTC 02 June 2025 of the transshipment of fuel, spare parts and provisions from 15:55 - 21:40 UTC 20 May 2025 with the Fu Xing Hai. Confirmation was received 9 working days after the transshipment.	По итогам детального расследования выявлено, что причина отклонения по времени вызвана техническими проблемами с передачей данных и человеческим фактором. A detailed investigation has revealed that a deviation from the timeframe had been caused by technical data transmission issues and human error. Further Action: не требуется Not required Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
44-062	Russian Federation	Pamyat Ilich	CM 10-09, paragraph 5, states that each Flag State shall confirm the information provided for a transhipment in accordance with paragraphs 2 or 3 to the Secretariat within 3 working days of having transhipped. The Secretariat received a confirmation from the Pamyat Ilich on 21:16 UTC 02 June 2025 of the transhipment of Krill from 15:00 UTC 20 May 2025 - 04:40 UTC 22 May 2025 with the Fu Xing Hai. Confirmation was received 7 working days after the transhipment.	По итогам детального расследования выявлено, что причина отклонения по времени вызвана техническими причинами и человеческим фактором. В связи со сложной навигационной обстановкой: большого количества айсбергов, льда, прохождения узкостей-проливов капитан первоочередно обеспечивал безопасность мореплавания и, как результат, своевременно не проконтролировал подачу уведомления об окончании грузовых операций. A detailed investigation has revealed that a deviation from the timeframe had been caused by technical data transmission issues and human error. Due to a difficult navigational situation: a large number of icebergs, ice, and the need to pass through narrows and straits, the skipper gave priority to ensuring maritime safety and, as a result, failed to supervise the submission of a notification concerning the completion of freight operations in a timely manner. Further Action: не требуется. Not required Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required
44-063	Panama	Frio Hellenic	CM 10-09, paragraph 8 , prohibits a vessel to tranship within the Convention	Panama confirms that the vessel FRIO HELLENIC submitted to the Competent Authority and the Secretariat of the	Compliant	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			Area where a prior notification has not been provided. The Secretariat received a confirmation on 11 Aug 2024 10:05 UTC from the Frio Hellenic confirming its transshipment of crew with the Shen Lan on 10 August 2024. No prior notification was provided.	Commission, on 2 August 2024 at 16:09 UTC, the prior notification of the transfer of one crew member to be carried out with the vessel Shen Lan, together with the possible transshipment of product. Accordingly, the vessel FRIO HELLENIC complied with the requirements of paragraph 8 of Conservation Measure 10-09. Attached is an email and notification template that proves compliance (Annex 2.1 y 2.2). Preliminary Status: Compliant		
44-064	Russian Federation	Pamyat Ilich	CM 10-09, paragraph 8, prohibits a vessel to tranship within the Convention Area where a prior notification has not been provided. The Secretariat received a notification on 17:34 UTC 30 May 2025 from the Sein Honor notifying its intention to tranship Fuel with the Pamyat Ilich at 13:00 UTC 05 June 2025. No notification has been received by the Pamyat Ilich or Russia.	Проведено расследование данного случая и по итогам выявлено следующее. Сообщение о предстоящей работе: выдача топлива/приём пассажиров с Sein Honor отправлено 30.05.2025 в 15.20 LT (UTC -3). Вместе с тем, судовладелец "Память Ильича" информировал Sein Honor, что по техническим причинам отсутствует возможность выдачи топлива. 07.05.2025 суда ошвартовались, получили только пассажиров. Топливо не выдавалось. 07.06.2025 отправлено сообщение в 17.56 LT приём пассажиров с Sein Honor, выдачу топлива не осуществляли по техническим причинам. Согласно сноске 1 к пункту 2 МС 10-09 под перегрузкой понимается перемещение добытых морских живых ресурсов и любых других товаров или	Compliant	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
				материалов с одного судна на другое. Пересадка только пассажиров не подпадает под понятие перегрузка, как обозначено в MC 10-09. This matter was investigated, and the following findings were made. A notification of intended operations: fuel delivery/passengers boarding from Sein Honor had been sent on 30.05.2025 at 15.20 LT (UTC -3). At the same time the Pamyat Ilich vessel owner had informed Sein Honor that no fuel could be dispensed for technical reasons. On 07.05.2025 the vessels moored and received passengers only. No fuel was dispensed. On 07.06.2025 at 17.56 LT the following notification was sent: passengers transferred from Sein Honor; no fuel dispensed for technical reasons. As per Footnote 1 to paragraph 2, CM 10-09 “Transshipment means the transfer of harvested marine living resources and any other goods or materials to or from fishing vessels”. Under CM 10-09 transfer of passengers only does not constitute a transshipment. Preliminary Status: Compliant		
44-065	Vanuatu	Hai Feng 688	CM 10-09, paragraph 8, prohibits a vessel to tranship within the Convention Area where a prior notification has not been provided. The Secretariat received a confirmation on 11 March 2025 07:11 UTC from the Hai	We confirm that the notification notice email sent by HAI FENG 688 was received at UTC time 17:24 01 Mar 2025, this email was also copied to fmc@ccamlr.org and data@ccamlr.org	Compliant	See paragraph 4.1.17

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			Feng 688 confirming its transshipment of Krill with the Hua Xiang 9 on 9-10 March 2025. No prior notification was provided.	The Confirmation notice email sent by HAI FENG 688 was received at UTC time 07:11 11 Mar 2025, this email was also copied to fmc@ccamlr.org and data@ccamlr.com Due to the force majeure factors, the actual transshipment with HUA XIANG 9 delayed from 5th March to 9th - 10th March. Preliminary Status: Nil Response		
CM 22-08						
44-066	Korea, Republic of	Hong Jin No. 701	CM 22-08, paragraph 1, prohibits fishing in exploratory fisheries for <i>Dissostichus</i> spp. in depths shallower than 550 m. The Hong Jin No 701 whilst participating in the exploratory <i>Dissostichus mawsoni</i> fishery in Subarea 88.1 as per CM 41-09, reported the depth of fishing as 540 metres at the end of the line when setting haul 33 on 26 Dec 2024.	Upon reviewing the C2 data, it was determined that for Haul 33, the number of droppers (540) was mistakenly entered in the depth field, incorrectly recording the depth as 540m. For this haul, 12 hooks were attached to each dropper, resulting in a total of 12 hooks x 540 droppers = 6,480 hooks being set. (※ Reference 2-2) Furthermore, as the start position of the line for Haul 53 is nearly identical to the end position of the line for Haul 33, the depth was checked and confirmed to be recorded as 715m. (※ Reference 2-3) In addition, the VME data for Haul 33 also indicates that the depth was between 1284m and 695m. (※ Reference 2-4) Conclusion: After reviewing this case, it is clear that the misunderstanding arose from a typographical error during the C2 data entry. By comparing the depth information for the same location and reviewing the VME data, we can prove that no fishing activity was conducted within the 550m depth limit that was cited as the violation.	Compliant	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
				Nonetheless, the government instructed the operator to ensure that the crews on all their vessels to minimize such errors in C2 data entry in the future. Further Action: As this is compliant, no action is required Preliminary Status: Compliant		
CM 26-01						
44-067	Namibia	Helena Ndume	CM 26-01, paragraph 8, prohibits the discharging or discharging of offal or discards south of 60°S. Section 7.3 of the Commercial Data Collection Manual – Longline Fisheries – Version 2023, states that any species that is caught and retained on the vessel for discard at a later date shall be reported in the C2 data as "Retained" and any species landed on the vessels and then discarded overboard without processing is to be reported as "Discarded". From 03 Dec 2024 to 15 Jan 2025 the Helena Ndume reported in their C2 data discarding south of 60°S 415 individuals of Rajidae.	Namibia can confirm that no discarding took place rather the live release of 410 RAJ species. The report from the Ukrainian International Observer confirms that all skates were returned to sea alive and all other offal/bycatch was strictly retained on board and only discharged north of 60 degrees south. Preliminary Status: Compliant	Compliant	No further action required
44-068	Norway	Antarctic Endurance	CM 26-01, paragraph 8, prohibits the discharging or discharging of offal or discards south of 60°S. The SISO observer on the Norwegian flagged Antarctic Endurance reported in	The incident described in the observer report occurred during factory cleaning. A small amount of krill was discharged when the screen mesh was removed from the scupper for cleaning. The screen mesh	Minor non-compliant (Level 1)	No further action required

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			observer trip report number 2504 in Subareas 48.1 and 48.2, the following: Section 6.3 - comments "On 20/04/2024, the observer saw a small amount of offal being released with the stickwater of the vessel, this was due to a mesh trap on the factory being removed. The vessel was notified, and the scupper was refitted to stop the offal release."	was immediately reinstalled, whereupon the discharge of offal ceased. Preliminary Status: Minor non-compliant (Level 1)		
CM 31-01						
44-069	United Kingdom	Argos Helena	As stated in COMM CIRCs 25/65: CM 31-01 states that for each fishing season the Commission shall establish such limitations or other measures, as necessary, around South Georgia (Subarea 48.3). Argos Helena was identified fishing for <i>Dissostichus eleginoides</i> in Subarea 48.3 in 2025 which Comm Circ 25/65 alleges is contrary to CM 31-01. A response from the United Kingdom has been circulated in COMM CIC 25/71. This event is considered further on the Draft IUU Vessel List (COMM CIRC 25/66).	The UK rejects the assertions contained in COMM CIRC 25/65 concerning the compliance of the Argos Helena and Nordic Prince with Conservation Measure 31-01. COMM CIRCs 22/39, 22/51, 22/69, 23/39, 24/69 and 25/71 set out the UK's consistent position in regard to the Patagonian toothfish fishery in the part of the proclaimed maritime zone of South Georgia and the South Sandwich Islands that lies within statistical Subarea 48.3. There is no scientific or legal justification for any Member seeking the closure of the Patagonian toothfish fishery in Subarea 48.3. All Members of the Commission, apart from Russia, agreed that the proposed catch limit and terms on which Conservation Measure 41-02 was to be re-adopted at CCAMLR-43 were consistent with the best available science and in		See paragraphs 4.1.20 – 4.1.25

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
				accordance with the CCAMLR decision rules. In relation to Conservation Measure 31-01, this requires CCAMLR to ‘establish such limitations or other measures, as necessary’ for fishing in Subarea 48.3, but does not provide, or imply, that if CCAMLR does not adopt such a measure (even if objectively required), any limitation on fishing will nonetheless come into existence. In connection with this, the UK notes that fishing for toothfish took place in Subarea 48.3 prior to a catch limit being set for that species, including in the years after Conservation Measure 31-01 was adopted. There is no suggestion (such as in the records of meetings at the time) that such fishing prior to the adoption of a catch-limit was contrary to the CAMLR Convention or any Conservation Measure, including Conservation Measure 31-01. For the information of Members, the UK continues to operate the South Georgia toothfish fishery consistently with all relevant CCAMLR Conservation Measures including, but not limited to, Conservation Measure 10-02, Conservation Measure 10-04, Conservation Measure 10-05 and Conservation Measure 23-01. Further Action: None Preliminary Status: Compliant		

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
44-070	United Kingdom	Nordic Prince	As stated in COMM CIRC 25/65: CM 31-01 states that for each fishing season the Commission shall establish such limitations or other measures, as necessary, around South Georgia (Subarea 48.3). Nordic Prince was identified fishing for <i>Dissostichus eleginoides</i> in Subarea 48.3 in 2025 which Comm Circ 25/65 alleges is contrary to CM 31-01. A response from the United Kingdom has been circulated in COMM CIC 25/71. This event is considered further on the Draft IUU Vessel List (COMM CIRC 25/66).	The UK rejects the assertions contained in COMM CIRC 25/65 concerning the compliance of the Argos Helena and Nordic Prince with Conservation Measure 31-01. COMM CIRC 22/39, 22/51, 22/69, 23/39, 24/69 and 25/71 set out the UK's consistent position in regard to the Patagonian toothfish fishery in the part of the proclaimed maritime zone of South Georgia and the South Sandwich Islands that lies within statistical Subarea 48.3. There is no scientific or legal justification for any Member seeking the closure of the Patagonian toothfish fishery in Subarea 48.3. All Members of the Commission, apart from Russia, agreed that the proposed catch limit and terms on which Conservation Measure 41-02 was to be re-adopted at CCAMLR-43 were consistent with the best available science and in accordance with the CCAMLR decision rules. In relation to Conservation Measure 31-01, this requires CCAMLR to 'establish such limitations or other measures, as necessary' for fishing in Subarea 48.3, but does not provide, or imply, that if CCAMLR does not adopt such a measure (even if objectively required), any limitation on fishing will nonetheless come into existence. In connection with this, the UK notes that fishing for toothfish took place in Subarea 48.3 prior to a catch limit		See paragraphs 4.1.20 – 4.1.25

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
				being set for that species, including in the years after Conservation Measure 31-01 was adopted. There is no suggestion (such as in the records of meetings at the time) that such fishing prior to the adoption of a catch-limit was contrary to the CAMLR Convention or any Conservation Measure, including Conservation Measure 31-01. For the information of Members, the UK continues to operate the South Georgia toothfish fishery consistently with all relevant CCAMLR Conservation Measures including, but not limited to, Conservation Measure 10-02, Conservation Measure 10-04, Conservation Measure 10-05 and Conservation Measure 23-01. Further Action: None Preliminary Status: Compliant		
CM 91-05						
44-071	Russian Federation	Alpha Crux	CM 91-05, paragraph 24, requires Flag States to notify the Secretariat prior to entry of their fishing vessels into the MPA. Analysis of VMS data identified that a movement notice had not been provided by the Alpha Crux for entry into RSR MPA SRZ. The Secretariat requested a movement notice from the Russian VMS Contact Officers on 9 December 2024 0357 UTC.	По итогам детального расследования выявлено, что причина отклонения вызвана внешним фактором, а именно: оператор VSAT, предоставляющий компании услугу спутниковой связи, без уведомления судовладельца и экипажа прекратил предоставление услуги. Это невозможное к прогнозированию обстоятельство привело к сбою в обеспечении связи судно-берег, в части передачи	Minor non-compliant (level 1)	See paragraph 4.1.26

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			A movement notification for the Alpha Crux was provided on 9 December 2024 1159 UTC which notified entry into RSR MPA SRZ on 7 December 2024 2347 UTC. Time difference: 36 hours 12 minutes after entry	текстовых сообщений с борта судна в адрес Секретариата. Оперативно уполномоченные службы отреагировали на ситуацию и совместно с береговым техническим персоналом было произведено переключение и настройка судового радиооборудования к другому оператору. В кратчайшие сроки повторное уведомление было направлено в Секретариат АНТКОМ в установленном порядке. A detailed investigation revealed that the deviation was caused by an external factor, namely: the VSAT satellite communications service provider working with the company terminated the service without notifying the shipowner and crew. This unforeseeable circumstance led to a failure in ship and shore communications, specifically in terms of text messages transmission from the ship to the Secretariat. The authorised authorities responded promptly to the situation and, together with the shore-based technical personnel, configured the onboard radio equipment to switch to a different provider. The repeat notification was sent to the CCAMLR Secretariat as soon as possible as per the established procedure. Preliminary Status: Compliant		

Summary CCAMLR Compliance Report 2024/2025 Part B

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
CM 10-10						
44-072	Peru		CM 10-10, paragraph 1, notes that the draft CCAMLR Compliance Report shall include ... issues noted by the Commission as requiring additional information from a Contracting Party in the previous year's CCAMLR Compliance Report. For the following compliance issues under CM 10-05, CC-43 was able to reach a common understanding on needing additional information as no response to the draft compliance report was provided. Peru provided additional information in Comm Circ 24/118. The compliance event considered by SCIC-2024 was: CM 10-05, paragraph 6, requires that each Contracting Party and non-Contracting Party cooperating with CCAMLR by participating in the CDS shall require that each shipment of <i>Dissostichus</i> spp. imported into, or exported or re-exported from its territory be accompanied by a DED or DRED. The import, export or re-export of <i>Dissostichus</i> spp. without a DED or DRED is prohibited. The import, export or re-export of <i>Dissostichus</i> spp. without a DED or DRED is prohibited. CM 10-05, paragraph 7, requires that DEDs and DREDs must be completed as described in Annex 10-05/A. The use of the e-CDS to generate, validate and complete a DED and/or a DRED is mandatory. A DED and/or DRED is not	Nil Response	Minor non-compliant (level 1)	See paragraphs 4.1.27-28

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			completed nor validated in the eCDS without the verification provided by a government official at section 5 of the DED template ("step 4: Export state confirmation" in eCDS). Without this validation the import State will not have access to the document in the eCDS. Analysis of the eCDS data has identified Peru validated 6 DEDs after the declared export date. Therefore these shipments did not have a completed DED available to accompany them at the time of export. The identified DEDs account for 6 % of Peru's exports and <1 % of all CDS exports. The time difference between the export and validation for the identified documents are: 3 DEDs were issued between 1 - 5 days after declared export date 1 DED was issued between 3 - 5 days after declared export date 1 DED was issued between 11 - 20 days after declared export date 1 DED was issued between 21 - 50 days after declared export date			
44-073	Vanuatu	Hai Feng 718	CM 10-10, paragraph 1, notes that the draft CCAMLR Compliance Report shall include ... issues noted by the Commission as requiring additional information from a Contracting Party in the previous year's CCAMLR Compliance Report. For the following compliance issue under CM 10-09, CC-43 was able to reach a common understanding on needing additional information to clarify when the transshipment notification email was sent to the Secretariat.	We confirm that the notification notice email sent by HAI FENG 718 was received at UTC time 07:54 03 Feb 2024, this email was also copied to fmc@ccamlr.org and data@ccamlr.org The Confirmation notice email sent by HAI FENG 718 was received at UTC time 12:43 09	Compliant	See paragraphs 4.1.29-30

#	Party	Vessel	Implementation summary – Secretariat	Response – Contracting Party	Status	SIC Response
			The Secretariat requested the information on 21 January 2025, 10 June 2025 and 1 July 2025. Vanuatu has not responded to any of these emails. The compliance event considered by SCIC-2024 was: CM 10-09, paragraph 8, prohibits a vessel to tranship within the Convention Area where a prior notification has not been provided. The Secretariat received a confirmation on 9 Feb 2024 1243 UTC from the Hai Feng 718 confirming its transhipment of Krill and Fuel with the Hua Xiang 9 from 07 - 08 Feb 2024. No prior notification was provided.	Feb 2024, this email was also copied to fmc@ccamlr.org and data@ccamlr.com Preliminary Status: Nil Response		

Proposed Contracting Party IUU Vessel List 2025/26 (Conservation Measure 10-06)

No changes recommended by SCIC to the existing [2024/25 CP IUU Vessel List](#)

PRELIMINARY

Proposed Non-Contracting Party IUU Vessel List 2025/26 (Conservation Measure 10-07)

No changes recommended by SCIC to the existing [2024/25 NCP IUU Vessel List](#)

Secretariat Tasking

SCIC agenda item	Topic	Task	SCIC report reference
3.1	e-CDS resource development	SCIC requested the Secretariat continue the development of e-learning CDS modules in 2026 and 2027.	10 (i)
3.1	e-CDS resource development	Requested that the Secretariat develop a workplan in the intersessional period on how this could be implemented in 2027.	10 (i)
3.1	CDS-related Cape Town workshop recommendations	Tasked the Secretariat to make the necessary arrangements and to report back on the implementation of the CDS-related recommendations at SCIC 2026.	15
3.2	Inspection resources intersessional panel	SCIC tasked the Secretariat with making the necessary arrangements to facilitate and support the work of the panel.	21
3.2	Electronic reporting project High priority	SCIC requested that further development take into account integration with internal CCAMLR data holdings, the need for offline data entry capability and consideration of interoperability with relevant external data systems, including the GIES under the PSMA.	23
3.2	AIS and port inspection data holdings proxy analysis	SCIC recognised the usefulness of this analysis and recommended that the Secretariat undertake it on an annual basis. The AIS and port inspection analysis would be reviewed annually for its applicability. SCIC further noted that future analyses should acknowledge the limitations in the accuracy of AIS data and confirmed that such analyses are not to be used for compliance purposes.	25
3.3	Automated VMS movement notifications High priority	SCIC endorsed the Secretariat's continued work to develop an automated VMS movement notification as a matter of priority and highlighted its potential benefits.	29
3.3	Inmarsat	SCIC endorsed the Secretariat's recommendation to discontinue paying for Inmarsat position reports from the	30

		2025/2026 season forward and have Contracting Parties with vessels continuing to report to CCAMLR via the Inmarsat email address to ensure that these positions are redirected, or that vessel operators are instructed to undertake this action.	
3.7	NCP Engagement – Kuwait and UAE	SCIC noted the positive engagement from Kuwait and the United Arab Emirates (UAE) and tasked the Secretariat with continuing to foster these dialogues and others in interested NCPs in the Middle East region. Additionally, SCIC also endorsed the continued engagement with NCPs in the Southeast Asia region	51
3.7	Transshipment NCP strategy	SCIC noted the importance of transshipment in the context of NCP engagement and requested the Secretariat to engage with NCPs that provide transshipment services in the Convention Area to support their understanding of and compliance with CCAMLR Conservation Measures.	52
4	Open-source data analysis and CCEP	In relation to the use of open-source data by the Secretariat within the CCEP, SCIC noted that such data should be objective and reliable before being used for compliance analysis. SCIC requested that the Secretariat further explore this recommendation and provide additional information to SCIC in 2026.	104
5.1	Unidentified gear workplan	SCIC considered the update provided by the Secretariat on the workplan to address unidentified fishing gear in the Convention Area. SCIC acknowledged the progress made in this area and endorsed the extension of the workplan for 2026-2027.	148
6	Fishing notifications High priority	SCIC requests assurances from Ecuador that they will exercise their Flag State responsibilities through implementation of the appropriate monitoring and control measures of the vessel, that the master, charterer, owner, and any beneficial owners have no association with IUU fishing, and that Altar 45 will not carry gillnets while operating within the Convention Area. SCIC tasked the Secretariat to contact Ecuador in this regard	183