

**Informe del Comité Permanente
de Ejecución y Cumplimiento 2023 (SCIC-2023)**

Índice

	Página
Apertura de la reunión	153
Organización de la reunión	153
Estado de aplicación de las medidas y de implementación de los sistemas relacionados con la ejecución y el cumplimiento	153
Sistema de Documentación de Capturas (SDC).....	153
Implementación del SDC	153
Evaluación de propuesta de gasto con cargo al Fondo del SDC	155
Sistema de Documentación de Capturas del Kril	156
Inspección de barcos	157
Sistema de Seguimiento de Barcos (VMS) y actividades de desplazamiento de barcos en el Área de la Convención	157
Promoción del cumplimiento en la CCRVMA	158
Transbordos	159
Implementación del Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA (SOCI)	160
Estrategia para la participación de PNC	160
Propuestas de adopción de nuevas medidas de conservación relativas al cumplimiento y modificación de las medidas existentes.....	161
Medida de Conservación 10-02	161
Medida de Conservación 10-03	161
Medida de Conservación 10-04	162
Medida de Conservación 10-05	163
Medida de Conservación 10-09	163
Medida de Conservación 10-10	163
Medidas de Conservación 21-01 y 21-02	163
Medida de Conservación 23-05	164
Medida de Conservación 24-01	164
Medida de Conservación 31-02	164
Medida de Conservación 41-01	164
Medidas de Conservación 51-01 y 51-07	165
Medida de Conservación 51-06	165
Medida de Conservación 51-XX.....	165
Normas laborales y de seguridad	166
Procedimiento de Evaluación del Cumplimiento de la CCRVMA (PECC)	166
Informe Provisional sobre el Cumplimiento	169
Medida de Conservación 10-02	169
Medida de Conservación 10-03	169
Medida de Conservación 10-04	170
Medida de Conservación 10-05	170
Medida de Conservación 10-09	170
Medida de Conservación 21-03	171
Medida de Conservación 22-07	171

Medida de Conservación 25-03	171
Medida de Conservación 26-01	172
Medida de Conservación 33-03	172
Medida de Conservación 41-01	172
Medida de Conservación 91-05	173
Revisión de la MC 10-10	173
Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR)	
en el Área de la Convención	173
Implementación de la MC 10-08	173
Nivel actual de la pesca INDNR	175
Listas de barcos de pesca INDNR	176
Lista de barcos de pesca INDNR-PNC	176
Lista de barcos de pesca INDNR-PC	176
Notificaciones de pesquerías	182
Asesoramiento del Comité Científico a SCIC	183
Notificaciones de pesquerías	183
Niveles críticos de captura	183
Coincidencia en las estadísticas de marcado	184
Cobertura de observación	184
Planes de investigación	185
Consideración de Segunda Evaluación del Funcionamiento	185
Otros asuntos	185
Apéndice I: Informe de evaluación del cumplimiento de la CCRVMA de 2022/23	187
Apéndice II: Lista propuesta de barcos de pesca INDNR de las Partes no contratantes de 2023/24	228
Apéndice III: Lista de barcos de pesca INDNR de las Partes contratantes de 2022/23	229
Apéndice IV: Información adicional presentada a SCIC por Namibia	230

**Informe de la reunión del Comité Permanente
de Ejecución y Cumplimiento 2023 (SCIC-2023)**
(Hobart, Australia, 16 a 20 de octubre de 2023)

Apertura de la reunión

1. La reunión del Comité Permanente de Ejecución y Cumplimiento (SCIC) se celebró en Hobart, Australia, del 16 al 20 de octubre de 2023.
2. La Presidenta de SCIC, la Sra. M. Engelke-Ros (EE. UU.) dio inicio a la reunión, dio la bienvenida a los Miembros y a los Observadores, y expresó su agradecimiento a la Secretaría por el apoyo que ofrece. La Presidenta también expresó su agradecimiento a los Miembros por el trabajo de preparación de la reunión de SCIC desarrollado durante el período entre sesiones.
3. SCIC aprobó la designación de la Dra. L. Fields (EE. UU.) como Presidenta del Grupo de redacción de las medidas de conservación (GRMC) y expresó su aprecio a la Dra. Fields por su voluntad de asumir el cargo y así facilitar la labor del GRMC.
4. La Presidenta reiteró que aún estaba pendiente la vacante de la Vicepresidencia de SCIC y alentó a los Miembros a nominar a un representante para ese cargo.

Organización de la reunión

5. SCIC consideró su agenda, sin cambios respecto de la aprobada por la Comisión.

Estado de aplicación de las medidas y de implementación de los sistemas relacionados con la ejecución y el cumplimiento

Sistema de Documentación de Capturas (SDC)

Implementación del SDC

6. SCIC tomó nota del informe sobre la implementación del Sistema de Documentación de Capturas de *Dissostichus* spp. (SDC) en 2022/23 (CCAMLR-42/BG/18) y de que 17 Estados miembro, tres Estados adherentes, y una Parte no contratante (PNC) que coopera con la CCRVMA mediante su participación en el SDC implementaron de manera efectiva el SDC.
7. SCIC señaló que en 2022 no se emitió ningún Documento de Captura de *Dissostichus* de Certificación Especial (DCDCE) y que, en 2023, España emitió uno (COMM CIRC 23/105). De conformidad con la Medida de Conservación (MC) 10-05, párrafo 22, SCIC consideró las circunstancias de ese DCDCE de España y elevó una recomendación a la Comisión en el sentido de que no se necesita tomar medidas al respecto.
8. De conformidad con la MC 10-05, anexo 10-05/C, párrafo C9, SCIC dio consideración a la actual condición de Parte cooperante concedida a México. SCIC recordó la discusión en SCIC-2022 (SCIC-2022, párrafo 12) y señaló que había hecho un llamado a los Miembros para

que se pusieran en contacto con México a través de los canales diplomáticos apropiados para facilitar a la Secretaría su tarea de apoyo a México en la implementación de la MC 10-05.

SCIC señaló que los esfuerzos de los Miembros y la Secretaría de establecer contacto con México no habían dado resultado y que, en consecuencia, México no había recibido capacitación para la implementación y aplicación del SDC.

9. SCIC señaló que recientemente se había concedido al Reino de Tailandia (COMM CIRC 23/104) y a la República de Colombia (COMM CIRC 23/112) acceso limitado al SDC a los efectos de verificación de documentos de exportación y de re-exportación que acompañan las importaciones de *Dissostichus spp.* y de emisión de documentos de re-exportación.

10. Colombia hizo la siguiente declaración:

‘Para nosotros es un honor participar por primera vez en una reunión de la CCRVMA, que es fundamental para seguir construyendo el presente y el futuro de los recursos marinos vivos de la Antártida.

Para Colombia, la interacción a nivel internacional con las organizaciones regionales de ordenación pesquera es de suma importancia, y en particular dentro de los múltiples mecanismos para lograr una pesca sostenible y libre de actividades ilegales que afecten la sostenibilidad de los recursos marinos, particularmente en las aguas del océano Austral objeto de ordenación por esta Convención.

Por esta razón, Colombia presentó, dentro de los plazos requeridos, una solicitud a la Secretaría de la Comisión para tener acceso limitado al Sistema de Documentación de Capturas (SDC), que permite el seguimiento de la austromerluza desde el punto de desembarque y a lo largo de todo el ciclo de comercialización, con el fin de lograr su implementación en nuestro país y sumarse a los mecanismos de conservación y uso sostenible de los recursos marinos antárticos.

A este objeto, y con la expresión de nuestro aprecio, gratitud y compromiso, hemos recibido del Secretario de la Comisión en la mañana de hoy, 16 de octubre de 2023, el acceso limitado al Sistema de Documentación de Capturas (SDC) para Colombia.

Finalmente, y con base en lo anterior, también agradecemos a la Comisión el asesoramiento y apoyo que nos puedan brindar en la implementación del Sistema de Documentación de Capturas (SDC) en nuestro país para lograr la adecuada incorporación de este mecanismo, y el fortalecimiento de la participación de Colombia en el marco de los objetivos de la Comisión’.

11. Con relación a la implementación del SDC por la Región de Administración Especial (RAE) de Hong Kong, China recordó que la RAE de Hong Kong aplicó la Convención el 1 de julio de 2020 y ha adoptado la ordenanza 635 sobre la conservación de los recursos vivos marinos antárticos y los reglamentos subsidiarios correspondientes, con el fin de hacer efectiva la implementación de la Convención de la CRVMA. China señaló que, a fecha de 28 de septiembre de 2023, el gobierno de la RAE de Hong Kong ha emitido 46 licencias de importación para 305 toneladas de producto y 32 licencias de re-exportación para 34 toneladas. Asimismo, ha realizado 21 inspecciones aleatorias sin encontrar irregularidades. China reiteró el compromiso del gobierno de la RAE de Hong Kong con los esfuerzos internacionales concertados para la protección y la utilización sostenible de los recursos vivos marinos

antárticos y seguirá desarrollando actividades de seguimiento del comercio de austromerluza. China invitó a la Secretaría y al resto de Partes contratantes a que aporten información a medida que dispongan de ella sobre toda actividad comercial relacionada con capturas ilegales, no declaradas y no reglamentadas (INDNR) de austromerluza, para facilitar la labor de rastreo de capturas sospechosas de ser INDNR que se hayan desembarcado o transbordado en la RAE de Hong Kong y poder actuar al respecto.

12. China señaló incongruencias en la terminología de la geografía regional de China en el documento CCAMLR-42/BG/18. Se solicitó a la Secretaría que haga las modificaciones pertinentes, teniendo en cuenta la práctica seguida en anteriores documentos de la CCRVMA. China también solicitó que la misma norma se aplique también a estadísticas futuras. China expresó su agradecimiento a la Secretaría por esa modificación (CCAMLR-42/BG/18 Rev. 1).

Evaluación de propuesta de gasto con cargo al Fondo del SDC

13. SCIC consideró la propuesta de la Secretaría de gastos relacionados con el Fondo del Sistema de Documentación de Capturas de *Dissostichus* spp. (SDC) (CCAMLR-42/14) y expresó su agradecimiento a la Secretaría por su labor de apoyo al SDC.

14. SCIC tomó nota de la propuesta de celebración de un taller presencial e hizo una reflexión sobre la importancia de las oportunidades de capacitación presencial para el SDC, si bien señaló que se deberían considerar opciones de talleres de formato mixto para maximizar la participación.

15. Corea señaló que no pudo participar en la capacitación en línea ofrecida en 2022 y que, dadas las recientes actualizaciones del SDCe, este es un buen momento para que la Secretaría ofrezca talleres presenciales para la mejora de capacidades.

16. SCIC mostró flexibilidad en cuanto a la fecha de realización de los talleres y señaló su preferencia por que se organice, por lo menos, un taller en la región del sudeste asiático en 2024 o en 2025.

17. Tomando en consideración el requisito de la MC 10-05, anexo 10-05/B, de designar un Comité de Evaluación para estudiar propuestas de gasto con cargo al Fondo del SDC, SCIC convino en que este Comité esté presidido por Reino Unido e integrado por representantes de Argentina, Australia, Estados Unidos (EE. UU.), Francia, Nueva Zelandia y República de Corea (Corea).

18. El Comité de Evaluación del Fondo del SDC expresó su agradecimiento a la Secretaría por la propuesta detallada y recomendó aprobar gastos con cargo al Fondo del SDCe por un monto total de 80 000 AUD durante un período de dos años (2024 y 2025), para financiar las siguientes propuestas:

- (i) un fondo de mantenimiento del SDCe: 20 000 AUD en 2024. El Comité convino en que la contratación de servicios externos de apoyo técnico permitiría responder rápidamente a las necesidades de apoyo a medida que surjan. Dado que esa financiación es solo para el año próximo, el Comité solicitó que la Secretaría prepare una propuesta de financiación multianual para el mantenimiento regular del SDCe, para su consideración por SCIC-2024;

- (ii) talleres de capacitación en línea del SDC, con un coste de 20 000 AUD en 2024 y 2025. El Comité destacó la importancia de la capacitación en línea para el SDC y los positivos comentarios recibidos de los Miembros que participaron en los cursos en línea;
- (iii) capacitación presencial para el SDC, con un coste de 40 000 AUD: dos talleres en el curso de 2024 y 2025. El Comité tomó nota de la Estrategia para la participación de PNC y de las solicitudes de Tailandia y de Colombia, con el fin de aportar apoyo y capacitación para el SDC. El Comité señaló que esto cubriría los costes de viaje del personal de la Secretaría y los costes de la traducción y la interpretación necesarias para cada taller.

19. El Comité de Evaluación del Fondo del SDC también reafirmó la voluntad de celebrar un taller presencial en 2024 o en 2025 centrado en el SDC y en los procedimientos de inspección en puerto como herramienta de apoyo al SDC, taller que fue aprobado por SCIC en 2021 con un presupuesto de 100 000 AUD acordado en su momento.

20. SCIC expresó su agradecimiento al Comité del Fondo del SDC por su labor y aprobó la propuesta de gasto y confirmó su apoyo a la celebración en 2024–2025 del taller presencial aprobado por SCIC en 2021.

21. Sudáfrica recordó que, en su momento, se había acordado celebrar, en Ciudad del Cabo en 2020, un taller presencial centrado en el SDC y en las inspecciones en puerto, pero que la pandemia global había obligado a aplazar su celebración. Sudáfrica reafirmó su compromiso de organizar ese taller en 2024–2025.

Sistema de Documentación de Capturas del Kril

22. SCIC consideró el documento CCAMLR-42/BG/03, que reseña los requisitos técnicos necesarios para un Sistema de Documentación de Capturas de Kril e identifica un número de medidas de conservación que podría ser necesario revisar para poder implementarlo.

23. SCIC expresó su agradecimiento a la Secretaría por la reseña tan detallada presentada en el documento y señaló que está claro que el kril no se puede incorporar al actual SDC de *Dissostichus* spp. Muchos Miembros expresaron su apoyo a las modificaciones de la MC 10-03 para exigir una cobertura de inspección en puerto del 100 %, y de la MC 10-09 para incluir el puerto de desembarque previsto en las notificaciones de transbordo; y a dar continuidad a las discusiones sobre el desarrollo de un SDC del kril y a las mejoras en los sistemas generales de ordenación de la CCRVMA.

24. China señaló que el funcionamiento de un Sistema de Documentación de Capturas ha sido crítico para el combate contra la pesca INDNR de *Dissostichus* spp. y para el control del comercio de los productos derivados. Sin embargo, China recordó su posición declarada en SCIC-2022 (SCIC-2022, párrafo 61) según la cual, dado que no se ha documentado la existencia de un problema de pesca INDNR en las pesquerías de kril, no hay necesidad de desarrollar un Sistema de Documentación de Capturas del kril. Algunos Miembros señalaron que, en ausencia de un mayor seguimiento y transparencia del comercio como los que ofrecería un Sistema de Documentación de Capturas de kril, es difícil demostrar la legalidad de la captura y el comercio del kril.

Inspección de barcos

25. En CCAMLR-42/16, SCIC evaluó la implementación de la MC 10-03 y del Sistema de Inspección en 2022/23. Se señaló que se llevaron a cabo 123 inspecciones en puerto y 14 inspecciones en el mar.

26. SCIC refrendó la propuesta de la Secretaría de modificar la MC 10-03 y de añadir un formulario de inspección en puerto de la CCRVMA alternativo, que los inspectores puedan utilizar en conjunción con el del Acuerdo sobre las Medidas del Estado Rector del Puerto (AMERP) para reducir duplicaciones de tareas de elaboración de informes. SCIC refrendó las modificaciones propuestas a la MC 10-03, incluida la adición de un formulario alternativo de inspección de la CCRVMA (MC 10-03, anexo C), y las refirió a la Comisión para su aprobación.

SCIC señaló que algunos Miembros no son firmantes del AMERP y que podrán seguir realizando las inspecciones en puerto utilizando los formularios de la MC 10-03, anexos A y B.

27. SCIC tomó nota de la recomendación del desarrollo de sistemas de rendición electrónica de informes y solicitó a la Secretaría que elabore un plan de proyecto para el desarrollo de sistemas de rendición electrónica de informes de inspección en puerto, en diferentes modalidades, que se presentaría a SCIC-2024. SCIC alentó a la continuación de los esfuerzos realizados por la Secretaría de desarrollo de recursos para la rendición electrónica de informes por los inspectores.

28. SCIC solicitó a la Secretaría que revise los recursos que están actualmente a disposición de los inspectores y que elabore un plan de proyecto para mejorar la accesibilidad y los contenidos de esos recursos, plan que se presentaría a SCIC-2024.

29. SCIC recibió con agrado la presentación de Chile (CCAMLR-41/BG/01) de un informe de las inspecciones llevadas a cabo por el barco de pabellón chileno OPV-83 *Marinero Fuentealba* en la Subárea 48.1 durante la temporada 2022/23, en que se inspeccionaron un total de seis barcos y se determinó que todos ellos cumplían con todas las medidas de conservación de la CCRVMA.

30. SCIC expresó su agradecimiento a Chile por los esfuerzos dedicados a la realización de actividades de inspección en nombre de todos los Miembros y señaló que esas actividades de inspección benefician a todos los Miembros y son importantes para la lucha contra las actividades de pesca INDNR en el Área de la Convención.

Sistema de Seguimiento de Barcos (VMS) y actividades de desplazamiento de barcos en el Área de la Convención

31. SCIC consideró la implementación del Sistema de Seguimiento de Barcos (VMS) (CCAMLR-42/11) y tomó nota del informe de estado de la labor de desarrollo de notificaciones de desplazamiento automatizadas a partir de los datos VMS.

32. SCIC refrendó la recomendación de que se revisen y renueven los acuerdos SAR con cada uno de los cinco Centros de Coordinación de Rescates Marítimos (Argentina, Australia, Chile, Nueva Zelanda y Sudáfrica).

33. SCIC refrendó la recomendación de modificar la MC 24-01, párrafo 5, para exigir la presentación de notificaciones de desplazamiento de barcos que realicen actividades de pesca de investigación en virtud de la MC 24-01.

34. SCIC informó que el seguimiento de la implementación del requisito de que los barcos tengan instaladas y en funcionamiento unidades AIS de conformidad con la MC 10-02 será responsabilidad de los Miembros. Esto incluye las actividades de inspección y de rendimiento de informes de incidentes. SCIC no aprobó el desarrollo de un plan de proyecto para la incorporación de los datos AIS a los repositorios de datos de la CCRVMA.

35. SCIC refrendó la recomendación de eliminar el apoyo para la transmisión directa a la Secretaría de los datos VMS de las unidades INMARSAT. SCIC señaló al respecto las objeciones de la Secretaría respecto de los gastos, la fiabilidad y la resolución de problemas técnicos de esas unidades, y reiteró que son del mismo orden que las planteadas en otros foros.

36. SCIC refrendó la recomendación de que la Secretaría reevalúe las opciones de alojamiento de los sistemas VMS de la Secretaría (CLS Themis) y las disposiciones consecuentes en la MC 10-04, anexo B, y presente a SCIC-2024 los resultados de este ejercicio, con la inclusión de propuestas de mejoras adecuadas conforme a las prácticas de excelencia actuales.

Promoción del cumplimiento en la CCRVMA

37. SCIC tomó nota de la nueva versión del protocolo de marcado (CCAMLR-42/08 Rev. 2) y recordó la solicitud presentada en SCIC-2022 (SCIC-2022, párrafo 68) para la aclaración de las obligaciones de marcado estipuladas en la MC 41-01, anexo C.

38. SCIC señaló que tanto el Grupo de Trabajo de Evaluación de las Poblaciones de Peces (WG-FSA) como el Comité Científico habían discutido esta nueva versión del protocolo de marcado este año y aprobaron su inclusión en la MC 41-01, anexo C. Algunos Miembros señalaron que la adición de algunas modificaciones al texto podría contribuir a aclarar algunas de las instrucciones del protocolo. Dado que el Comité Científico está estudiando el protocolo y que este será presentado posteriormente a la Comisión, SCIC recomendó a los Miembros que tomen nota del asesoramiento del Comité Científico a la Comisión sobre este tema y que aporten sugerencias según sea necesario.

39. SCIC expresó su agradecimiento a Nueva Zelanda, Corea y la Secretaría por su informe sobre la labor intersesional realizada sobre temas relacionados con los artes de pesca no identificados en el Área de la Convención y con el marcado de los artes, y por el plan bienal de trabajo propuesto (CCAMLR-42/22).

40. SCIC indicó los conocimientos expertos de COLTO y ARK, Observadores de la CCRVMA, y les invitó a participar en el plan de trabajo propuesto. COLTO señaló que está organizando un taller sobre artes de pesca en Noruega, para 2024, que se prevé que trate una serie de cuestiones identificadas en el plan de trabajo.

41. SCIC señaló que la implementación de los cambios en el marcado de artes de pesca podría conllevar un aumento de los costos para la industria y posibles problemas logísticos de aprovisionamiento de artes. Reino Unido también planteó su preocupación por la base de datos centralizada de artes de pesca marcados, incluyendo la necesidad de asegurar la confidencialidad de las marcas.

42. SCIC refrendó las siguientes recomendaciones:
- (i) que la Secretaría realice una encuesta a los Miembros acerca de las normativas y restricciones nacionales en materia de marcado de artes de pesca;
 - (ii) que la Secretaría realice un estudio sobre las prácticas de marcado de artes en los organismos regionales de pesca;
 - (iii) el plan de trabajo propuesto para continuar durante el periodo entre sesiones la labor de desarrollo de un marco para los requisitos de marcado de artes y la recuperación, la manipulación y la notificación de artes no identificados en las pesquerías de la CCRVMA;
 - (iv) el formulario tipo para la notificación de artes no identificados encontrados (anexo II), y que los barcos que operan en el Área de la Convención notifiquen a su Estado de pabellón y a la Secretaría cualquier hallazgo de forma voluntaria hasta que se acuerde un marco a este efecto;
 - (v) que se continúe con la participación en el grupo web sobre este tema y se considere a los participantes adecuados para contribuir al desarrollo del marco.
43. SCIC consideró el documento de la Secretaría que presenta un informe de estado sobre la labor de reforzar el grado de integración de los datos de cumplimiento y mejorar los sistemas de procesamiento de datos (CCAMLR-42/BG/07).
44. SCIC destacó la importancia de esa labor que, concretamente, está generando mejores sistemas de datos que refuerzan la capacidad de la CCRVMA de asegurar el cumplimiento de las medidas de conservación a través del refuerzo de la integración de los datos de cumplimiento y la mejora de los sistemas de procesamiento de datos.
45. SCIC expresó su agradecimiento a la Unión Europea por sus generosas contribuciones financieras a esta labor.
46. SCIC expresó su agradecimiento a Nueva Zelanda por las patrullas de vigilancia aérea notificadas en CCAMLR-42/BG/24, y destacó la importancia de esta actividad para la lucha contra la pesca INDNR.

Transbordos

47. SCIC consideró la aplicación de la MC 10-09 (CCAMLR-42/09) y tomó nota de que en la temporada 2021/22 se registraron 211 transbordos, de los cuales 154 fueron de productos de kril y ninguno de austromerluza.
48. SCIC señaló que los transbordos realizados por barcos de Partes no contratantes son preocupantes, debido a que las medidas de conservación de la CCRVMA no son de cumplimiento obligatorio para ellos. Corea señaló que sus barcos solo realizan transbordos con barcos del pabellón de Partes contratantes y que el Centro de Seguimiento de Pesquerías de Corea hace el seguimiento de todos los productos transbordados.

49. SCIC señaló, además, que los transbordos de recursos vivos marinos capturados en el Área de la Convención de un barco de pesca a un barco de transporte y después a otro barco de transporte podrían generar problemas de trazabilidad de los productos. SCIC señaló que se pueden implementar medidas para mejorar la trazabilidad de los productos, incluidas las medidas especificadas en las Directrices voluntarias de la FAO para los transbordos, como el marcado de las cajas de los productos, el almacenamiento por separado, los planes de gestión del almacenamiento y sistemas de notificación de las capturas a la entrada y a la salida del Área de la Convención.

50. Corea presentó una propuesta conjunta de Corea y la Coalición de la Antártida y del Océano Austral (ASOC) para la celebración de un taller oficioso para mejorar la regulación de los transbordos (CCAMLR-42/BG/21). La propuesta consiste en la organización de un taller en línea en enero de 2024 para desarrollar objetivos que sirvan para reforzar el régimen de cumplimiento de la CCRVMA, con atención especial a los transbordos, pero incluyendo también otras medidas de seguimiento de la Comisión, como el VMS, los observadores y las notificaciones de pesquerías. SCIC señaló que el taller está abierto a todas las Partes contratantes y Observadores, incluidas las partes interesadas de la industria; y alentó a la participación para así celebrar un taller más fructífero.

51. SCIC expresó su agradecimiento a Corea y a ASOC por esta propuesta y apoyó la organización del taller. Algunos Miembros expresaron su intención de participar.

52. SCIC expresó su agradecimiento a ARK por la información presentada en su documento (CCAMLR-42/BG/27), así como las recomendaciones que contiene para la mejora de la seguridad y la transparencia en la pesquería de kril.

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

53. SCIC consideró la implementación del Sistema de Observación Científica Internacional (SOCI) (WG-FSA-2023/07 Rev. 2), que incluye una reseña de las designaciones de observadores del SOCI a bordo de barcos en el Área de la Convención durante la temporada de pesca 2022/23, y un informe de estado sobre el desarrollo y la implementación de los formularios y manuales de datos de la pesca comercial.

Estrategia para la participación de PNC

54. SCIC consideró el estado de implementación del actual plan de acción de la Estrategia para la Participación de PNC para 2023-2024, que fue aprobado por la Comisión en CCAMLR-41 (CCAMLR-41, párrafo 7.11).

55. SCIC tomó nota de las actividades de 2023 de la Secretaría en el marco del actual plan de acción (CCAMLR-42/BG/17). SCIC expresó su aprecio a la Secretaría por los significativos avances realizados hasta la fecha, y señaló las fructíferas solicitudes de cooperación presentadas por la República de Colombia y Reino de Tailandia, y alentó a la Secretaría a que, en 2024, continúe desarrollando actividades similares de fomento de la participación de PNC.

Propuestas de adopción de nuevas medidas de conservación relativas al cumplimiento y modificación de las medidas existentes

Medida de Conservación 10-02

56. Recordando la modificación de la MC 10-02 en SCIC-2022 para exigir a los barcos que mantengan sus Sistemas de Identificación Automática (AIS) encendidos en todo momento dentro del Área de la Convención, la Coalición de Pescadores Legítimos de Austrorreluz (COLTO) aportó información adicional sobre la diferencia entre un sistema AIS y los radares con Ayuda de Trazado de Radar Automático (ARPA) (CCAMLR-42/BG/31). COLTO solicitó que la CCRVMA no mantenga la implementación obligatoria de sistemas AIS en la temporada de pesca próxima, debido a su preocupación por que la obligatoriedad del AIS para los barcos de pesca de austrorreluz pudiera permitir a los operadores INDNR rastrear la presencia de los operadores legales en el Área de la Convención. COLTO reiteró que los radares ARPA y prácticas rigurosas de vigilancia son los enfoques de operación preferidos para evitar colisiones; y señaló que los sistemas AIS son muy susceptibles a sufrir limitaciones operacionales y con frecuencia son mal utilizados.

57. SCIC expresó su agradecimiento a COLTO por la comparación de las tecnologías y reconoció sus preocupaciones; sin embargo, afirmó que no podía apoyar la eliminación de este requisito de la MC 10-02. En tanto que Miembros con responsabilidades de búsqueda y salvamento en el Área de la Convención, Argentina y Chile señalaron que el sistema AIS es una herramienta útil para asegurar la seguridad de la vida humana en el mar.

Medida de Conservación 10-03

58. SCIC consideró la propuesta de la Secretaría de introducir cambios en la MC 10-03 (CCAMLR-42/16) para incorporar el uso de un formulario de inspección de la CCRVMA simplificado en los casos en que se presente junto con un formulario del Acuerdo sobre las Medidas del Estado Rector del Puerto (AMERP) rellenado, cumpliendo así con los requisitos de la MC 10-03.

59. SCIC consideró la propuesta presentada por las delegaciones de Australia, Nueva Zelanda y EE. UU. de enmendar la MC 10-03 (CCAMLR-42/32 Rev. 1) para exigir a las Partes contratantes que realicen inspecciones en puerto de todos los barcos de pesca que transporten especies o productos que no sean *Dissostichus* spp. y que fueron extraídos en el Área de la Convención. Además, se hicieron propuestas para incluir en el anexo 10-03/B referencias a las MC 25-03, 51-01, 51-02, 51-03 y 51-04 para registrar la inspección de los dispositivos de exclusión de mamíferos marinos en artes de arrastre y otras medidas relacionadas con la mitigación de la mortalidad de aves marinas; y la inclusión de códigos de producto para los productos de kril hervido, kril pelado y aceite de kril.

60. SCIC consideró la necesidad de algunas Partes contratantes de generar capacidades para la implementación de ese nuevo requisito: se propuso un aplazamiento de la implementación del nuevo requisito hasta el 1 de enero de 2026, junto con el requisito de que la Comisión revise la medida de conservación en 2025, antes de su entrada en vigor, para considerar si es necesario un aplazamiento adicional.

61. SCIC aprobó y refirió a la Comisión para su aprobación los siguientes puntos: la inclusión en la MC 10-03 de un formulario simplificado de inspección de la CCRVMA, a utilizar junto con el formulario AMERP; el requisito de inspeccionar todos los barcos de pesca que transportan productos de especies diferentes a *Dissostichus* spp. que fueron extraídas en el Área de la Convención, requisito cuya implementación se aplazaría y quedaría sujeto a revisión en 2025, tal y como se señala en el párrafo 60. Asimismo, SCIC aprobó los códigos de producto para kril hervido, kril pelado y aceite de kril, y los refirió a la Comisión para su adopción. SCIC no alcanzó un consenso para la inclusión en el anexo 10-03/B de las referencias a las MC 25-03, 51-01, 51-02, 51-03 y 51-04.

Medida de Conservación 10-04

62. SCIC consideró la propuesta de las delegaciones de Australia, Nueva Zelandia, República de Corea, Reino Unido y EE. UU. para modificar la MC 10-04 (CCAMLR-42/29 Rev. 1) 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 tras su recepción.

63. Algunos Miembros recibieron con agrado la propuesta y destacaron la importancia de la transmisión de datos VMS en tiempo real a efectos de seguimiento de las actividades de pesca. China expresó su preocupación por la factibilidad de la medida, dado que sus procedimientos nacionales exigen la evaluación de los datos VMS recibidos de los barcos antes de poder transmitirlos a la Secretaría.

64. La Secretaría presentó a SCIC información que muestra que los datos VMS notificados directamente a la Secretaría son una parte importante del proceso decisorio de la Secretaría para la previsión del cierre de pesquerías. La explicación de la Secretaría destacó que, cuando los datos VMS muestran que un barco está claramente abandonando el sitio de la pesca en una pesquería para la que se notifican datos por períodos de cinco días, ese barco no se incluirá en las previsiones de cierre, lo que mejora la precisión de la predicción y, posiblemente, permite a los barcos que siguen operando hacerlo por más tiempo. La explicación de la Secretaría señala que, si no hay transmisión de datos VMS en tiempo real, la Secretaría deberá suponer que todos los barcos en el área que no están enviando datos VMS directamente a la Secretaría están pescando y deberán ser incluidos en la predicción. La explicación de la Secretaría señala que ese fue el caso en la temporada 2021/22, lo que resultó en un cierre prematuro de la Subárea 48.1 y una captura final que fue 7,5 % inferior al límite de captura, dado se consideró que los barcos que no transmitían datos VMS directamente a la Secretaría estaban pescando activamente cuando, en realidad, estaban saliendo del área.

65. Muchos Miembros expresaron su agradecimiento a la Secretaría por esta información y explicación tan útiles. China señaló que la información y la explicación aportadas por la Secretaría no son suficientes para verificar la relación intrínseca entre los datos de VMS en tiempo real y la precisión de las predicciones a efectos de cierres de áreas. China solicitó a la Secretaría que aporte más información sobre este tema para considerarlo más en detalle.

66. SCIC no alcanzó un consenso sobre la propuesta de modificación de la MC 10-04. La propuesta se refirió a la Comisión para su ulterior consideración.

Medida de Conservación 10-05

67. SCIC consideró la propuesta de Corea de modificar la MC 10-05 (CCAMLR-42/35) para incluir una exención de muestras biológicas de *Dissostichus* spp. con fines científicos y de investigación que no tienen relación con la comercialización de producto alguno. SCIC señaló que no se pudo alcanzar un consenso sobre esta propuesta. Corea continuará las discusiones sobre la propuesta durante el período entre sesiones.

Medida de Conservación 10-09

68. SCIC consideró una propuesta de modificación de la MC 10-09 para incluir en las notificaciones de transbordo un campo de “puerto de desembarque previsto”, siguiendo el ejemplo de la reseña de requisitos técnicos que se aplicarían a un Sistema de Documentación de Capturas de kril presentada por la Secretaría (CCAMLR--42/BG/03), que destaca que la inclusión de esa información mejoraría el conocimiento de los flujos comerciales de los productos de kril tras su transbordo. SCIC no alcanzó un consenso sobre la propuesta y la remitió a la Comisión para continuar las discusiones.

Medida de Conservación 10-10

69. SCIC consideró la propuesta de la Secretaría de modificar la MC 10-10 (CCAMLR-42/07 Rev. 2) para incluir la calificación de cumplimiento “Consenso no alcanzado” en las categorías de calificación de cumplimiento enumeradas en el anexo B. SCIC señaló que esa calificación sólo debería poder ser utilizada por SCIC o por la Comisión al considerar los informes de cumplimiento y después de haber hecho esfuerzos razonables para alcanzar un consenso. Además, SCIC consideró una propuesta de modificación de la MC 10-10 para aclarar el procedimiento y los plazos de presentación de información a la Secretaría por las Partes contratantes con relación a la compilación de los Informes preliminares de la CCRVMA sobre el cumplimiento. SCIC aprobó las propuestas y las refirió a la Comisión para su adopción.

Medidas de Conservación 21-01 y 21-02

70. SCIC dio consideración a la propuesta presentada por la Unión Europea de modificar las MC 21-01 y 21-02 (CCAMLR-42/27). Se propone especificar, en la MC 21-01, la exigencia de contar con un observador científico a bordo en las pesquerías nuevas y, en la MC 21-02, que los observadores científicos se deben designar de conformidad con el Sistema de Observación Científica Internacional (SOCI). SCIC no pudo alcanzar un consenso sobre la propuesta y la refirió a la Comisión para su consideración más detallada.

Medida de Conservación 23-05

71. SCIC consideró y refrendó la propuesta de la Secretaría (CCAMLR-42/12) de derogar la MC 23-05, dado que los requisitos de notificación de datos de la medida han sido sustituidos por los de recabado de datos biológicos a escalas espacial y temporal más finas de conformidad con los requisitos del SOCI, referidos en varias medidas de conservación en vigor. La propuesta recomienda la eliminación de la referencia a la MC 23-05, junto con las modificaciones concurrentes a las siguientes medidas de conservación: MC 24-01, anexo 41-01/A, MC 41-03, MC 41-04, MC 41-05, MC 41-06, MC 41-07, MC 41-09, MC 41-10, MC 41-11, MC 42-01 y anexo 51-04/A. SCIC aprobó las modificaciones y las refirió a la Comisión para su adopción.

Medida de Conservación 24-01

72. Además de la eliminación de la referencia a la MC 23-05 en la MC 24-01 (párrafo 71), SCIC consideró la propuesta de la Secretaría de modificar la MC 24-01 (CCAMLR-42/11) para incluir las notificaciones de desplazamiento para los barcos que realizan pesca de investigación en virtud de la MC 24-01, párrafos 18 a 20 y anexo 1. SCIC refrendó esta propuesta de modificación de la MC 41-01 y la remitió a la Comisión para su adopción.

Medida de Conservación 31-02

73. SCIC tomó nota de la propuesta de la Federación de Rusia de modificar la MC 31-02 (CCAMLR-42/20) para introducir claridad en los procedimientos de gestión relativos al izado de artes de palangre tras el cierre de pesquerías en las Subáreas 88.1 y 88.2. Algunos Miembros expresaron su aprecio por el documento y señalaron que contiene algunas ideas buenas, pero que necesita de más trabajo. SCIC no alcanzó un consenso sobre la propuesta y la remitió a la Comisión para continuar las discusiones.

Medida de Conservación 41-01

74. Además de la eliminación de la referencia a la MC 23-05 en la MC 41-01 (párrafo 70), SCIC consideró la propuesta de modificación de la MC 41-01 presentada por varios Miembros.

75. SCIC consideró una propuesta de la Unión Europea para definir el cálculo de la distancia entre los puntos medios de una línea que se utiliza en la evaluación de la distancia que separa los lances de investigación conforme a la MC 41-01, anexo B, párrafo 5(i), para dar tratamiento a un problema de incumplimiento de la MC 41-01, anexo B, que había sido considerado en el PECC. SCIC aprobó la modificación de la MC 41-01 y la refirió a la Comisión para su adopción.

76. SCIC consideró una propuesta de Corea para aclarar que los planes de investigación realizados en virtud de la MC 24-01 tendrán precedencia sobre los requisitos de la MC 41-01, anexo B, párrafo 4, con el fin de resolver el incumplimiento que se planteó con relación a la MC 41-01, anexo B, y que había sido considerado en el PECC. SCIC aprobó la modificación de la MC 41-01 y la refirió a la Comisión para su adopción.

77. SCIC consideró una propuesta de Australia para aclarar la responsabilidad de los barcos que operan en virtud de la MC 41-01, anexo B, cuando se plantean problemas de seguridad o decisiones para prevenir la pérdida de artes, situaciones que pueden llevar a suspender un lance de investigación, con el fin de resolver el incumplimiento que se planteó con relación a la MC 41-01, anexo B, y que había sido considerado en el PECC. SCIC aprobó la modificación de la MC 41-01 y la refirió a la Comisión para su adopción.

Medidas de Conservación 51-01 y 51-07

78. SCIC consideró la propuesta de Ucrania (CCAMLR-42/42 Rev. 1) de modificar la MC 51-01 (anexo 1) y la MC 51-07 (CCAMLR-42/17) para aplicar una distribución provisional del nivel crítico de la captura en la pesquería para los sistemas de pesca continua en el Área 48.

79. SCIC señaló que esa propuesta sobrepasa el mandato de SCIC para la provisión de asesoramiento y que se necesitaría información adicional y trabajar más la propuesta antes de poder proponer cambios en la ordenación de esa pesquería.

Medida de Conservación 51-06

80. SCIC consideró la propuesta de las delegaciones de Australia, Nueva Zelanda, Reino Unido y EE. UU. (CCAMLR-42/33 Rev. 1) de actualizar la MC 51-06 para exigir la presencia de un mínimo de un observador por barco, designado de conformidad con el Sistema de Observación Científica Internacional (SOCI).

81. China expresó su opinión de que los observadores nacionales que han recibido la capacitación necesaria para satisfacer los requisitos de recabado de datos asignados a los observadores del SOCI deberían ser considerados observadores del SOCI.

82. Varios Miembros expresaron desacuerdo con esa posición y señalaron que, si bien la capacitación tanto de los observadores nacionales como de los del SOCI puede haber seguido los mismos estándares, el texto del SOCI de la CCRVMA deja claro que los observadores solo se pueden considerar observadores del SOCI si son asignados a un barco de otro Miembro.

83. A pesar de las amplias discusiones habidas sobre este tema, SCIC no pudo alcanzar un consenso sobre el tema ni sobre la propuesta. La propuesta se refirió a la Comisión para su ulterior consideración.

Medida de Conservación 51-XX

84. SCIC consideró la propuesta presentada por las delegaciones de Australia, Nueva Zelanda y EE. UU. de establecer una nueva medida de conservación (MC 51-XX) (CCAMLR-42/30 Rev. 1) que incorporaría una tabla que listaría el número de barcos por Miembro notificados para participar en actividades de pesca de *Euphausia superba* en las Subáreas 48.1, 48.2, 48.3 y 48.4 y en las Divisiones 58.4.1 y 58.4.2. SCIC señaló que esa información ya está disponible en el sitio web de la CCRVMA y los autores de la propuesta la retiraron.

Normas laborales y de seguridad

85. SCIC consideró el documento presentado por EE. UU. (CCAMLR-42/BG/26) en que se propone el establecimiento de un grupo web para facilitar la discusión y el intercambio de información sobre los estándares pertinentes y las prácticas de excelencia para mejorar la seguridad marítima de los barcos y estándares de condiciones de trabajo justas y dignas para todas las tripulaciones a bordo de barcos de pesca de la CCRVMA.

86. Muchos Miembros recordaron que el bienestar de la tripulación es directamente relevante para la operación de los barcos que participan en las pesquerías de la CCRVMA y que, por lo tanto, la CCRVMA debería procurar alinearse con otras organizaciones que trabajan de manera activa para tratar estos temas. Muchos Miembros recordaron que hay precedentes de la consideración de ese tipo de temas por la CCRVMA, dado que nuestra organización ha aprobado disposiciones tanto en medidas de cumplimiento obligatorio como en resoluciones, para tratar la seguridad marítima de los barcos y expresaron la opinión de que este tema cae dentro del área de competencia de la CCRVMA.

87. Algunos Miembros señalaron que la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT) son los organismos con un mandato claro para tratar este tema. China indicó que no podía apoyar el establecimiento de un grupo web.

88. No se logró alcanzar un consenso sobre la propuesta. SCIC expresó su agradecimiento a EE. UU. por su propuesta y algunos Miembros apoyaron el desarrollo de discusiones oficiosas entre los Miembros interesados y las partes interesadas de la industria.

Procedimiento de Evaluación del Cumplimiento de la CCRVMA (PECC)

89. SCIC tomó nota del informe de la Secretaría y el análisis del CEMP (CCAMLR-42/07 Rev. 2) elevado a la consideración de SCIC-2023. El informe señala que, en el período del informe de cumplimiento (1 de julio de 2022 a 30 de junio de 2023), hubo un grado de cumplimiento general elevado (96 %) de la mayoría de las medidas de conservación, y que se detectaron 49 posibles casos de incumplimiento con respecto a la implementación de 12 medidas de conservación por parte de 18 Partes Contratantes.

90. SCIC tomó nota de la solicitud de la Secretaría de esclarecer si es preciso hacer una evaluación de cumplimiento respecto de los DCD y DRED identificados como incompletos durante el proceso de modificación del SDCe. En caso de que estos documentos se completasen ahora, quedarían identificados en el procedimiento de análisis del cumplimiento de la Secretaría. SCIC asesoró que se debería introducir una moratoria para las evaluaciones del cumplimiento de los DED y DRED con más de dos años de antigüedad, ya que se trata de un asunto administrativo. SCIC solicitó a la Secretaría que continúe trabajando directamente con las Partes contratantes y con las Partes no contratantes que participan del SDC para resolver este tema.

SCIC también solicitó a las Partes que respondan a las consultas de la Secretaría respecto del método de descarte adecuado para los documentos incompletos (p. ej., eliminación de duplicados, archivo).

91. Argentina hizo la siguiente declaración:

‘Argentina desea expresar su preocupación en relación con el Informe Resumido de Cumplimiento de la CCRVMA. Recordamos que la Argentina advirtió tanto en la COMM CIRC 23/50 como en la COMM CIRC 23/77, de mayo y julio, respectivamente, sobre la pesca de austromerluza negra en esta temporada en la Subárea 48.3 de la CCRVMA por parte de los buques pesqueros de bandera británica *Argos Helena*, *Nordic Prince* y *Argos Georgia*, sin contar con una Medida de Conservación que la habilite, y por consiguiente en violación de la Convención CRVMA, y en particular de la MC 31-01. Posteriormente, en COMM CIRC 23/95 y COMM CIRC 23/101 la Argentina volvió a solicitar a la Secretaría que esos tres buques sean incluidos en el Informe Resumido de Cumplimiento.

La Argentina también desea señalar que, en su COMM CIRC 23/58 del 2 de junio, la Secretaría no estableció un límite temporal para que los Miembros remitan casos de incumplimiento. Además, la Secretaría mantuvo durante los últimos años la práctica habitual de remitir el “Informe Preliminar de Cumplimiento” al cierre del plazo establecido por la MC 10-10, esto es 75 días antes del comienzo de la reunión, que en 2023 fue el 2 de agosto. Este año la Secretaría se apartó notoriamente de esta práctica, enviando dicho Informe 12 días antes de esta fecha (el 21 de julio), sin informar previamente a las Partes. La Nota de Argentina es de fecha 25 de julio, por lo que teniendo en cuenta lo antedicho, consideramos que la Argentina cumplió con los plazos previstos por la MC. En COMM CIRCs posteriores solicitamos una Rev. 1 del Informe Preliminar de Cumplimiento, sin embargo, esto no fue realizado por la Secretaría.

Argentina desea señalar que los mencionados tres buques de bandera británica no están dicho Informe porque la Secretaría cambió de manera inconsulta las fechas que tenemos establecidas desde hace mucho tiempo para la circulación del mismo. Por esta razón, la Argentina fue perjudicada. Argentina espera que a futuro la Secretaría no modifique las costumbres históricamente establecidas y que, en caso de hacerlo, avise a los Miembros previamente para evitar que éstos sean perjudicados.

Finalmente, estamos abiertos a cualquier sugerencia que ayude a que todos tengamos previsibilidad, objetividad y transparencia, necesarias para trabajar de manera eficiente y para que ninguna parte sea perjudicada.’

92. Argentina hizo la siguiente declaración:

‘Los tres barcos de pabellón de Reino Unido no cumplieron con la MC 31-01. Esta medida de conservación determina que la Comisión deberá adoptar límites de captura u otras medidas equivalentes para regular la pesca en la Subárea 48.3. Debido a que la MC 41-02, que permite la implementación de la MC 31-01, no se volvió a adoptar en 2022, no hay una forma lógica de cumplir con la MC 31-01. Argentina considera que estos tres casos de incumplimiento relacionados con los barcos de pabellón de Reino Unido que pescaron esta temporada en la Subárea 48.3 deben clasificarse como “incumplimiento grave” (nivel 3) en el Informe Provisional de la CCRVMA sobre el Cumplimiento que SCIC adopte para someterlo a la consideración de la Comisión.’

93. Reino Unido hizo la siguiente declaración:

‘Reino Unido rechaza cualquier sugerencia de que la pesquería de austromerluza negra en la zona marítima de las Georgias del Sur y las Sándwich del Sur, dentro de la Subárea 48.3, se desarrolla en contravención de la Convención de la CCRVMA o de cualquier medida de conservación. Reino Unido reitera el razonamiento detallado que ha dado anteriormente para fundamentar esta postura, incluyendo lo declarado en las CIRC COMM 22/51 y 23/97, así como en la reunión de la Comisión del año pasado.

En particular, Reino Unido rechaza cualquier sugerencia de que la pesquería opera en contravención de la MC 31-01. En consonancia con sus declaraciones anteriores sobre esta cuestión, incluyendo las de la COMM CIRC 22/51, Reino Unido reitera que la MC 31-01 no exige que exista una autorización explícita de la Comisión para pescar dentro de la Subárea 48.3. Más bien, la MC 31-01 implica la expectativa de que la Comisión considere para cada temporada si se requieren limitaciones de captura, o medidas equivalentes, para una especie en particular y, de acuerdo con la Convención, que lo haga basándose en los mejores conocimientos científicos disponibles. Sin embargo, la adopción de una medida de este tipo es competencia de la Comisión y, por tanto, está sujeta a la Convención y al Reglamento de la Comisión. La medida no hace inferencia sobre si la Comisión decidirá actuar o cómo lo hará. Por consiguiente, si la Comisión no puede llegar a un consenso sobre la adopción de una medida, no se aplicará ninguna limitación de capturas de la CCRVMA, ni medida equivalente alguna. Esta es la única interpretación congruente con el texto de la MC 31-01, con el Reglamento y con la larga historia de la pesquería de la Subárea 48.3. Esta es la razón por la que Reino Unido cuenta con disposiciones nacionales de ordenación para la Subárea 48.3, que se encuentra dentro de nuestras aguas jurisdiccionales’.

94. Ucrania reitera su posición de que la falta de consenso para adoptar una medida de conservación que regule la pesca en la Subárea 48.3 se debió a una decisión política no fundamentada en los mejores datos científicos disponibles y representa un desacuerdo bilateral entre Miembros.

95. Argentina hizo la siguiente declaración:

‘Argentina lamenta profundamente que el Reino Unido evite, una vez más, las consecuencias que se deben derivar del accionar contrario a las normas de la CCRVMA en la Subárea 48.3 este año, en particular la clara violación por parte de sus buques de la MC 31-01. Pedimos encarecidamente a todos los Miembros evitar que situaciones como estas se repitan en el futuro en pos del buen funcionamiento de esta Convención.’

96. Estados Unidos hizo la siguiente declaración:

‘En nuestra opinión, la pesca en la Subárea 48.3 no debe llevarse a cabo a menos que exista una medida de conservación aplicable de la CCRVMA que establezca las condiciones necesarias sobre límites de capturas, límites de capturas accesorias, medidas de mitigación, recabado y notificación de datos y otros requisitos. Durante décadas, no se ha practicado pesca comercial en el área de la Convención sin una medida específica aplicable a la pesquería. Las medidas de conservación aportan claridad, transparencia y rendimiento de cuentas con relación a la pesca y a otras actividades que tienen lugar en el Área de la Convención. Señalamos que la conducta poco cooperativa de Rusia en los

dos últimos años va en contra de la forma en que debe funcionar la CCRVMA. Los Miembros de la CCRVMA tienen la obligación de basar sus decisiones en los mejores conocimientos científicos disponibles. Estamos interesados en trabajar con todos los Miembros para encontrar una forma de resolver esta situación’.

97. Uruguay se sumó a la declaración de Estados Unidos.

98. SCIC consideró modificar la MC 10-10 para aclarar el procedimiento y los plazos de presentación de información a la Secretaría por las Partes contratantes para que la Secretaría pueda compilar los informes preliminares de la CCRVMA sobre el cumplimiento.

Informe Provisional sobre el Cumplimiento

99. Conforme a la MC 10-10, párrafo 3 (i), SCIC consideró los 49 casos de posible incumplimiento contenidos en el Informe Resumido de la CCRVMA sobre el Cumplimiento (CCAMLR-42/07 Rev. 2). Tras consulta, SCIC adoptó su Informe Provisional del Cumplimiento anual (apéndice I), para su ulterior consideración por la Comisión, de conformidad con la MC 10-10. En la mayoría de los casos, SCIC acordó evaluar la calificación preliminar asignada por la Parte contratante pertinente.

Medida de Conservación 10-02

100. SCIC consideró la implementación de la MC 10-02 por parte de Reino Unido, en cuanto al otorgamiento de permisos a los barcos que operan en el Área de la Convención.

101. Argentina expresó que no reconoce ningún supuesto gobierno de las islas Georgias del Sur y Sándwich del Sur. Argentina también señaló que haría una declaración al respecto bajo el punto de la agenda “Otros asuntos” durante la reunión de la Comisión.

Medida de Conservación 10-03

102. SCIC consideró la implementación de la MC 10-03, párrafo 5, por parte de Sudáfrica, en tres instancias de incumplimiento en cuanto al requisito de realizar una inspección en puerto dentro de las 48 horas del ingreso a puerto. SCIC concordó con la calificación preliminar de “incumplimiento leve” (nivel 1) en dos de los casos, y destacó que el tercero de los casos se refería a un barco que no transportaba especies de recursos vivos marinos antárticos, por lo que convino en asignar a este caso la calificación de “cumple”. Corea solicitó que, al procesar y evaluar dichas notificaciones a los efectos de cumplimiento, la Secretaría tenga en consideración el lugar de extracción de las especies que consta en los informes de inspecciones en puerto.

103. SCIC consideró la implementación de la MC 10-03, párrafo 8, por cuatro Partes contratantes, respecto de la presentación de un informe de inspección en puerto a la Secretaría fuera del plazo de los 30 días desde la realización de la inspección.

Medida de Conservación 10-04

104. SCIC consideró la implementación de la MC 10-04, párrafo 2, por parte de Francia, con respecto al requisito de que todos los barcos de pesca deban disponer de un transmisor automático de la posición (ALC) que cumpla con los estándares mínimos estipulados en la MC 10-04, anexo 10-04/C, y cuyos datos no puedan ser manipulados.

105. SCIC consideró la implementación de la MC 10-04, párrafo 13, por parte China, Francia, Nueva Zelandia, con relación al requisito exigido a los Estados del pabellón de notificar 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.

Medida de Conservación 10-05

106. SCIC consideró la implementación de la MC 10-05, párrafo 6, por parte de siete Partes contratantes, con respecto a la prohibición de exportación o reexportación de toda austromerluza que no esté acompañada de un documento de exportación de *Dissostichus* (DED) o un documento de reexportación de *Dissostichus* (DRED).

107. Con respecto a la implementación de la MC 10-05, párrafo 6, por parte de Chile, Corea, Nueva Zelandia, Perú, Estados Unidos y Uruguay, SCIC convino en asignar a los seis casos una calificación de cumplimiento de “incumplimiento leve” (nivel 1).

108. Con relación a la aplicación de la MC 10-05, párrafo 6, por parte de Perú, SCIC señaló que Perú no había presentado una respuesta a su informe preliminar de incumplimiento y que había participado del taller de capacitación en línea sobre el SDC organizado por la Secretaría en 2022. SCIC indicó que Perú presentó una respuesta durante la reunión que sería circulada mediante una Circular de la Comisión tan pronto como sea posible.

109. Uruguay agradeció a la Secretaría por su asistencia y por el taller de capacitación del SDC ofrecido, y expresó su intención de capacitar a más funcionarios para garantizar la emisión oportuna de los documentos.

Medida de Conservación 10-09

110. SCIC consideró la implementación por tres Partes contratantes 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.

111. SCIC consideró la implementación por tres Partes contratantes 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, de conformidad con los párrafos 2 y 3 de esa medida.

112. SCIC indicó que se documentó la respuesta de la República de Panamá (Panamá) con relación a dos de los casos, que se remitieron a los departamentos legales respectivos para dar inicio a las sanciones administrativas. SCIC solicitó a Panamá que le rindiera informes con información adicional sobre el estado de las sanciones aplicadas en esos casos.

113. SCIC consideró la implementación de la MC 10-09, párrafo 8, con relación a dos Partes contratantes, que prohíbe a cualquier barco realizar transbordos dentro del Área de la Convención para los cuales no se haya enviado notificación previa.

114. SCIC señaló que, en los tres los casos de incumplimiento de Panamá, las notificaciones habían sido enviadas a la Secretaría, pero que, debido a un error técnico, habían sido bloqueadas por el filtro antispam de la cuenta de correo electrónico. SCIC indicó que la Secretaría había adoptado medidas para resolver el inconveniente técnico y evitar que esto volviera a ocurrir.

Medida de Conservación 21-03

115. SCIC consideró la aplicación de la MC 21-03, párrafo 2, por parte de Noruega, que estipula que las notificaciones de pesca de los barcos deben incluir la información prescrita en la MC 10-02, párrafo 3, con respecto a cada barco propuesto para participar en la pesquería.

Medida de Conservación 22-07

116. SCIC consideró la implementación de la MC 22-07, párrafo 9, por parte de Japón, que estipula que las Zonas de Riesgo para EMV permanecerán cerradas a toda pesquería hasta que el Comité Científico examine cada caso y la Comisión determine las acciones de ordenación pertinentes.

117. Japón señaló que había tomado medidas para fortalecer las regulaciones nacionales y que el barco de pesca adoptaría medidas preventivas voluntarias para garantizar que los artes no sean arrastrados por una Zona de Riesgo, mediante el establecimiento de zonas intermediarias de no pesca de 0,5 millas náuticas adicionales y de la notificación precautoria del ingreso a una zona cercana a un área de riesgo de EMV.

118. SCIC indicó que la recuperación de artes de pesca dentro de la zona de riesgo de EMV se debió a motivos operativos fuera del control del barco, y que las líneas se habían calado fuera de la Zona de Riesgo de EMV. SCIC convino en asignar una calificación de cumplimiento de “cumple”.

Medida de Conservación 25-03

119. SCIC consideró la implementación de la MC 25-03, anexo 25-03/A, párrafo (iv), por parte de Noruega, que estipula que las tasas de observación de choques con los cables de control de la red y con los de arrastre deberá alcanzar una cobertura de observación a bordo de, por lo menos, el 5 % del tiempo de pesca activa total. SCIC solicitó más asesoramiento al Presidente del Comité Científico, tal y como se menciona en los párrafos 172 a 175 (punto 7 de la agenda) del presente informe.

Medida de Conservación 26-01

120. SCIC consideró la implementación de la MC 26-01, párrafo 5, por parte de Chile, que establece que se deberán cortar en trozos de aproximadamente 30 cm todas las cintas de embalaje una vez retiradas de las cajas, y luego quemarlos a la mayor brevedad en el incinerador de a bordo.

Medida de Conservación 33-03

121. SCIC consideró la implementación de la MC 26-01, párrafo 5, por parte de Ucrania. La medida requiere que un barco de pesca se traslade 5 millas náuticas cuando la captura secundaria de cualquier especie sea igual o superior a 1 tonelada y que no vuelva por un período mínimo de cinco días a ningún lugar a una distancia de menos de 5 millas náuticas del lugar donde la captura secundaria excedió de 1 tonelada.

Medida de Conservación 41-01

122. SCIC consideró la implementación de la MC 41-01, anexo B, párrafo 5(i), por parte de España, que establece que cada lance de investigación deberá realizarse a una distancia de, por lo menos, 3 millas náuticas de cualquier otro lance de investigación, y la distancia se medirá desde el punto medio geográfico de cada lance de investigación.

123. La Unión Europea señaló que la medida de conservación no especifica cómo se debería calcular la distancia entre los puntos medios de los palangres, considerando que los palangres no se calan en sentido lineal. Agregó, además, que la nota al pie 2 permite el calado del 50 % de las líneas de investigación dentro de esas 3 millas náuticas y que, en esta instancia, el 54 % de los lances de investigación se hicieron dentro del límite de las 3 millas náuticas, y que este exceso mínimo podría deberse a que las líneas no se calan linealmente.

124. SCIC estuvo de acuerdo en asignar una calificación de cumplimiento de “se necesita interpretación de SCIC” y consideró hacer una modificación a la MC 41-01 para aclarar que, a los efectos de evaluar la aplicación de esta disposición, se deberá utilizar el punto medio geográfico calculado a partir de un lance/virado, y que el cálculo del punto medio geográfico se determinará como el punto medio entre las posiciones notificadas del punto inicial y el punto final del lance, suponiendo una línea recta entre ambas posiciones.

125. SCIC consideró la implementación de la MC 41-01, anexo B, párrafo 5(ii), por parte de Corea y Ucrania, que requiere que para que un lance sea designado como lance de investigación en la pesca de palangre, este tenga un mínimo de 3500 y un máximo de 5000 anzuelos.

126. Corea y Ucrania indicaron que la investigación científica en la Subárea 88.3 se rige por las MC 24-01 y 24-05, y no por el anexo B de la MC 41-01. SCIC solicitó más asesoramiento al Presidente del Comité Científico, como se menciona en el párrafo 175 (correspondiente al punto 7 de la agenda) y confirmó la calificación de “cumple” asignada por Corea y Ucrania.

127. SCIC consideró la implementación de la MC 41-01, anexo B, párrafo 5(ii) y párrafo 5(iii), por parte de Australia. El párrafo 5(iii) estipula que en cada lance de

investigación, el tiempo de reposo mínimo será de seis horas (360 minutos), que se medirá desde el momento en que concluye el calado hasta el momento en que comienza el virado.

128. SCIC tomó nota de que los barcos se encontraron con dificultades operativas en el calado de los artes de pesca en dos instancias y que, por lo tanto, habían tenido que abortar la operación de calado. SCIC convino en asignar una calificación de cumplimiento de “calificación de cumplimiento no asignada” y consideró modificar la MC 41-01 con el fin de permitir abortar lances de investigación por motivos de seguridad y de evitar el extravío de artes.

Medida de Conservación 91-05

129. SCIC consideró la implementación de la MC 91-05, párrafo 24, por parte de España, que requiere que los Estados del pabellón presenten a la Secretaría la notificación pertinente antes del ingreso de sus barcos de pesca al AMP de la Región del Mar de Ross (AMPRMR). La Unión Europea tomó nota del error en la respuesta cometido por la Parte contratante y aclaró que la demora en la notificación de ingreso al AMP fue de 3 horas y 18 minutos.

Revisión de la MC 10-10

130. SCIC consideró la propuesta de la Secretaría de modificar la MC 10-10 con relación a las calificaciones de cumplimiento (CCAMLR-42/07 Rev. 2) y refrendó la recomendación de incorporar la calificación de cumplimiento “Consenso no alcanzado” en las categorías de calificación de cumplimiento enumeradas en el anexo B de esa medida. SCIC coincidió en que la calificación de cumplimiento “Consenso no alcanzado” no podrá ser asignada por las Partes contratantes en su respuesta a los Informes preliminares de la CCRVMA sobre el cumplimiento y solo podrá ser asignada por SCIC o la Comisión en última instancia. SCIC recordó que, en los últimos años, ha habido una serie de casos extraordinarios en que SCIC no pudo llegar a un consenso en casos concretos y expresó que la incorporación de esta calificación ahorraría tiempo a SCIC en la implementación del PECC y, de ser adoptada por la Comisión, entraría en vigor el año entrante.

Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) en el Área de la Convención

Implementación de la MC 10-08

131. SCIC señaló que, en el informe sobre la implementación de la MC 10-08 (CCAMLR-42/13), se identificaron 17 casos en los que podría haber sido necesario un informe en virtud de la MC 10-08, pero no hay constancia documental de que tal informe se hubiera presentado. SCIC expresó su agradecimiento a la Secretaría por el informe y señaló la importancia de que las Partes Contratantes cumplan sus obligaciones en virtud de la MC 10-08, destacó que es fundamental conocer la propiedad efectiva de los barcos y observó que los capitanes, patrones de pesca y propietarios beneficiarios son a menudo de nacionalidad diferente a la del Estado del pabellón del barco asociado a las actividades INDNR. El SCIC recomendó que la Secretaría siguiera informando sobre la aplicación de la MC 10-08.

132. España extendió su agradecimiento a la Secretaría y a las demás Partes Contratantes por la ayuda prestada para desarrollar sus investigaciones, reconoció los desafíos que se presentan cuando hay una falta de información o vaguedades en el conocimiento de los datos de cara a esta labor y facilitó la siguiente declaración con información relativa a la aplicación por parte de España de la MC 10-08:

- (i) *El Shaddai* – España señala que hay pruebas de que un ciudadano español constaba en los registros como patrón de pesca. Se inició una investigación pero, debido a que la legislación nacional estipula que las acciones administrativas han prescrito, no se pudo concluir. Sin embargo, España recibió una dirección de correo electrónico de contacto en Sudáfrica para discutir el asunto más en detalle con el fin de investigar e iniciar acciones judiciales según diera lugar.
- (ii) *Amorinn (ex-Iceberg II)* – La información presentada por la CCRVMA data de 2003–2004 y, por lo tanto, la legislación española estipula que el caso ha prescrito.
- (iii) *Antony (ex-Urgora)* – El *Antony*, junto con el *Northern Warrior*, fue objeto de operación *Operation Flags*, que llegó a la conclusión de que la compañía World Oceans Fishing SL es el administrador, propietario, armador y gestor único del *Antony*. Como resultado de una investigación realizada en 2016, se inspeccionó el *Antony* en el puerto de Vigo y se concluyó infracción por la operación de un barco apátrida, por la presentación de documentación falsa y por la participación en operaciones conjuntas con el *Itziar II*, incluido en listas de barcos de pesca INDNR. El *Antony* se incluyó en la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC de la CCRVMA tras solicitud de España y actualmente está retenido en el puerto de Vigo, cuya autoridad ha solicitado una declaración de abandono para facilitar su subhasta y desguace.
- (iv) *Challenge (ex-Perseverance)* – Tras la inclusión por la CCRVMA del *Perseverance* en la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC, España emitió una decisión sancionadora que imponía una multa a la compañía española Oceanic Fishing S.A., propietaria del *Perseverance*. Se impusieron sanciones adicionales al propietario panameño del barco *Mar De Neptuno* y al capitán de nacionalidad chilena que estaba a cargo del barco cuando entró en el puerto de Vigo sin haber solicitado permiso de acceso al puerto, así como a la compañía panameña que constaba como propietario del *Mar De Neptuno*. Un dictamen confirmó la sanción impuesta a la compañía española Oceanic Fishing S.A., propietaria del barco. Como consecuencia de la información recibida, según la cual esa persona estaba registrada como armador (operador) del barco *Perseverance*, se le solicitó un informe de las relaciones que tenía con el barco en cuestión y con la compañía panameña de comercio Mar de Neptuno, que era la propietaria del barco. Se hizo la misma solicitud al representante legal de la compañía antes mencionada, quien negó la existencia de cualquier relación entre sus clientes y el Sr. Juan A. Argibay Pérez. A través de la embajada de España en Panamá, se solicitó información a este país sobre las compañías propietarias del *Perseverance* y de esta manera se consiguieron todos los certificados. También se solicitó información a la Dirección General de Policía sobre si alguna de las tres personas nombradas en la documentación del Registro Comercial de Panamá como directores de las compañías mencionadas más arriba eran de nacionalidad española. La respuesta

de ese organismo fue negativa. Si bien no se pudo establecer relación entre el armador y el *Perseverance*, esa persona ha sido sancionada en el marco de la operación SPARROW por su relación con el barco de pesca ilegal *Viking*, incluido en las listas de pesca INDNR de la CCRVMA desde 2004. Esa persona ha sido acusada de la comisión de un delito muy grave por su participación en la operación, la gestión y la propiedad del barco *Viking*.

133. España reiteró su compromiso en la lucha contra la pesca INDNR y pidió que se actualice la información sobre estos ciudadanos propios.

134. Corea agradeció a la Secretaría por el documento y proporcionó información actualizada respecto a la propiedad del barco *Nika*, e indicó que el propietario del barco era *Marine Fisheries*, con base en las islas Marshall. Corea solicitó que se actualizara la información sobre el barco de acuerdo a esto.

135. SCIC recordó a las Partes Contratantes sus obligaciones en virtud de la MC 10-08 y mantuvo su llamado a que se presenten los informes necesarios de conformidad con la MC 10-08, párrafo 3. Si bien SCIC reconoció el valor de disponer de mecanismos adecuados para facilitar la presentación de estos informes, no llegó a un consenso para encargar a la Secretaría estudiar otras opciones para hacerlo. SCIC tomó nota de la recomendación de considerar la viabilidad de exigencias de plazos de presentación o de requisitos de presentación de informes provisionales, pero reconoció que las Partes Contratantes pueden necesitar distintos plazos para emprender las acciones formales apropiadas dentro de sus procedimientos nacionales y no consideró necesario seguir trabajando en este sentido.

Nivel actual de la pesca INDNR

136. SCIC tomó nota del resumen de la Secretaría de los conjuntos de datos de la CCRVMA con el fin de realizar evaluaciones del riesgo de pesca INDNR y apoyar las actividades de seguimiento, control y vigilancia (SCV), según se detalla en el documento CCAMLR-42/BG/13 Rev. 1. Adicionalmente, SCIC tomó nota de las diversas fuentes de datos disponibles para las Partes Contratantes para planificar y realizar actividades de vigilancia e inspección y señaló, además, que las Partes Contratantes podrían considerar poner esta guía a disposición de los responsables de la planificación y realización de actividades de seguimiento, control y vigilancia.

137. SCIC estudió el informe provisional presentado por INTERPOL (CCAMLR-42/BG/14), en el que INTERPOL informa sobre los avances en sus actividades en curso. SCIC expresó su reconocimiento por el trabajo de INTERPOL y apoyó una mayor cooperación entre la CCRVMA e INTERPOL.

138. SCIC examinó la información contenida en el documento CCAMLR-42/BG/15, que sienta las bases para que los Miembros debatan y estudien las posibilidades de mejorar la colaboración y el intercambio de información en el seno de la CCRVMA, así como las posibilidades de aumentar el flujo de información externa a disposición de la CCRVMA.

139. SCIC tomó nota de la cooperación en curso de la Secretaría con organizaciones internacionales y regionales para combatir la pesca INDNR y para mejorar el control del cumplimiento, tal y como se detalla en el documento CCAMLR-42/BG/16.

Listas de barcos de pesca INDNR

Lista de barcos de pesca INDNR-PNC

140. SCIC dio consideración a la Lista provisional de barcos de pesca INDNR-PNC contenida en el documento CCAMLR-42/15 Rev. 2.

141. SCIC tomó nota de la inclusión de un nuevo barco, el *Cobija* (ex-*Cape Flower*, número OMI 7330399) en el Proyecto de lista de barcos de pesca INDNR-PNC en virtud de la MC 10-07, párrafo 9(iv), por realizar, de acuerdo a informes, actividades pesqueras en la División 58.4.3b entre febrero y junio de 2020 contrarias a otras medidas de conservación de la CCRVMA, con menoscabo de la consecución del objetivo de la Convención de conformidad con el artículo XXII de la Convención. SCIC reconoció que el *Cobija* fue incluido en el Proyecto de lista de barcos de pesca INDNR-PNC sobre la base de la información que la Célula Analítica Conjunta (JAC) de la Red Internacional de Seguimiento, Control y Vigilancia (*MCS Network*) proporcionó a la Secretaría, y tomó nota de la información adicional proporcionada al respecto por Panamá, INTERPOL, Mauricio y Bolivia.

142. SCIC extendió su agradecimiento a quienes contribuyeron información pertinente al caso y recomendó a la Comisión la inclusión del *Cobija* en la Lista propuesta de barcos de pesca INDNR-PNC (apéndice II).

Lista de barcos de pesca INDNR-PC

143. SCIC examinó la Lista provisional de barcos de pesca INDNR-PC, como se detalla en CCAMLR-42/15 Rev. 2, en el que se señala que no ha habido nuevas incorporaciones en la lista.

144. Argentina hizo la siguiente declaración:

‘Argentina desea referirse a un tema que no es nuevo y es conocido por todos los Miembros, a saber, los buques de pabellón del Reino Unido que pescaron austromerluza negra en la Subárea 48.3 esta temporada sin una medida de conservación de la Comisión que lo autorizara. La Argentina presentó en mayo de este año la COMM CIRC 23/50, en la cual advirtió que toda pesca dirigida a *Dissostichus eleginoides* en la Subárea 48.3 sería ilegal al no realizarse bajo el amparo de una medida de conservación que la autorice, violando así la MC 31-01 y por ende la Convención CRVMA. En adición, el Reino Unido informó oficialmente que esta temporada habría actividad pesquera de austromerluza negra en 48.3, y Rusia envió una Nota, también en mayo, en la que señaló que dicha pesca sería ilegal. Lo mencionado nos pareció suficiente razón para que los buques *Argos Georgia*, *Argos Helena* y *Nordic Prince* sean incluidos en el proyecto de lista de barcos INDNR-PC, pero esto no fue así.

Al respecto, teniendo en cuenta lo estipulado en la MC 10-06, párrafo 10, Argentina remitió COMM CIRCs adicionales, respetando los plazos indicados, para que los mencionados buques sean incorporados a la lista de barcos INDNR-PC. Tampoco fueron incorporados.’

145. Reino Unido hizo la siguiente declaración:

‘La Medida de Conservación 10-06 establece una secuencia clara y consensuada para la elaboración de las listas de barcos de pesca INDNR. La Secretaría elabora la Lista provisional de barcos de pesca INDNR basándose en la información que ha recibido y, una vez distribuida, no puede ser modificada. Tampoco se pueden añadir barcos adicionales al crear la Lista provisional de barcos de pesca INDNR. El párrafo 10 permite a los Miembros presentar información adicional con posterioridad, incluida información sobre barcos a añadir a la lista, pero el párrafo 12 deja claro que SCIC examina esa información junto con la Lista provisional de barcos de pesca INDNR. Posteriormente, SCIC deberá decidir si esos barcos deben figurar en una lista.

La Medida de Conservación 10-10 también establece una secuencia de pasos clara y ya acordada para el Procedimiento de Evaluación del Cumplimiento. Una vez que la Secretaría ha distribuido el Informe preliminar de la CCRVMA sobre el cumplimiento al Miembro en cuestión, no se prevé su modificación por la recepción de información nueva sobre acusaciones de incumplimiento.

En el caso de los barcos registrados en Reino Unido que acaba de mencionar Argentina, Reino Unido rechaza totalmente la afirmación de que estos barcos cumplan los criterios para ser incluidos en la Lista INDNR-PC propuesta

Reino Unido también señala que ya ha expuesto anteriormente su postura en la que rechaza la cuestión de fondo del supuesto incumplimiento en relación con este caso, lo que incluye la información de las CIRC COMM 23/97 y 22/51.

Como acaba de confirmar la Secretaría, Reino Unido también señala que estas cuestiones se debatieron ampliamente el año pasado y no se pudo llegar a un consenso, por lo que estamos de acuerdo en que no hay mandato para tomar tal decisión sobre sus actividades de conformidad con la MC 10-06 o la MC 10-10.

Dicho lo anterior, Reino Unido respeta el derecho de Argentina a plantear este asunto para su debate en SCIC; Reino Unido responderá sobre las cuestiones de fondo en el momento oportuno’.

146. Ucrania hizo la siguiente declaración:

‘En cuanto a la evaluación de las actividades de los barcos de pesca en la Subárea 48.3, debemos señalar nuestro enfoque compartido.

Al igual que antes, consideramos que la situación de las medidas de conservación de la CCRVMA en relación con la pesca de merluza negra en la Subárea 48.3 está muy alejada de las necesidades reales del enfoque precautorio de stocks. Esta situación ha sido provocada por el bloqueo de la prórroga de la medida de conservación pertinente por parte de la Federación de Rusia, y debería considerarse más bien como un ataque técnico por parte de un Miembro de la CCRVMA en relación con el otro Miembro de la CCRVMA, y sólo tiene razones políticas. Afirmando como un hecho que una acción rusa tan destructiva ha empujado la cuestión de la pesca de austromerluza en la Subárea 48.3 del área de responsabilidad de la CCRVMA al área bilateral, nos gustaría señalar que una opinión sobre los derechos soberanos de Reino Unido o Argentina en relación

con algunos territorios de la Subárea 48.3 está fuera de la competencia de la delegación ucraniana en la CCRVMA. Consideramos que este aspecto es una razón importante por la que la delegación ucraniana se abstiene de apoyar la iniciativa de incluir en la Lista de barcos INDNR a los barcos de pesca de Reino Unido que participaron en la pesca de austromerluza negra en la Subárea 48.3 en la temporada de pesca 2022/23, y este enfoque sería absolutamente el mismo en el caso de barcos de Argentina que realizaran actividades similares’.

147. Argentina hizo la siguiente declaración:

‘Argentina reitera la solicitud de incluir los barcos del pabellón de Reino Unido en la Lista Propuesta de Barcos INDNR-PC, ya que pescaron en contravención del marco legal de la CCRVMA, contribuyendo así a hacer menguar la eficacia de las medidas de conservación de nuestra organización. Estos barcos no cumplieron con las medidas de conservación vigentes, ya que incumplieron la MC 31-01 (1986) al pescar austromerluza negra en la Subárea 48.3 en 2022 sin una medida de conservación de la Comisión que lo autorizara. Asimismo, realizaron actividades de pesca en una pesquería que se cerró debido a que en 2022 no se readoptó la MC 41-02. En concreto, los barcos realizaron actividades prohibidas según los incisos (iii) y (viii) del párrafo 5 de la MC 10-06, ya que pescaron en áreas cerradas y en contravención de la MC 31-01.

Argentina señala que únicamente un Miembro, el Reino Unido, pescó en la Subárea 48.3 a pesar de saber que la MC 41-02 no había sido readoptada y que la MC 31-01 requiere que la pesca sea autorizada por una medida de conservación. Asimismo, es importante destacar que otros Miembros que pescaron allí en el pasado no lo hicieron estos años, y que otros Miembros han rechazado la importación de austromerluza de esta pesquería, sabiendo que esas acciones eran contrarias a la CCRVMA.

Las medidas unilaterales tomadas por el Reino Unido no están autorizadas por la Declaración del Presidente de 1980 ni por el derecho internacional, dada la existencia de una disputa de soberanía entre Argentina y el Reino Unido sobre esta área. Asimismo, Argentina considera que esto constituye una grave contravención de las normas de la CCRVMA, y que se deben tomar acciones firmes y claras para evitar que hechos de esta naturaleza se repitan en el futuro.

El argumento de que la ausencia de una prohibición expresa para la explotación de una pesquería habilita a realizar capturas pese a la inexistencia de una medida de conservación que la autorice resulta no sólo contrario a CCRVMA sino también sumamente peligroso. De aplicar dicho razonamiento, y basándose en este accionar británico, cualquier Miembro podría bloquear el consenso a una medida de conservación, obteniendo así vía libre para pescar fuera del marco de CCRVMA. Queda claro entonces que dicha justificación es contraria al objetivo de la CCRVMA, a los principios que guiaron su adopción y a la práctica del organismo en las últimas cuatro décadas.

En principio, Argentina coincide con el Reino Unido y otros Miembros en que hubo una sola parte que no permitió que se adoptara una medida de conservación, Rusia, lo cual generó una situación no deseada. No obstante, la actitud de un Miembro, en este caso Rusia, no puede justificar que otro Miembro tome medidas unilaterales que van en contra de la Convención CRVMA.’

148. Uruguay hizo la siguiente declaración:

‘Uruguay apoya la postura argentina sobre este tema, en lo que respecta la forma y el fondo, ambos están ligados. Uruguay entiende que ante la ausencia de medida de conservación correspondientes los barcos mencionados no deberían pescar en la zona. De lo contrario, ¿para que se adoptan medidas de conservación? Entendemos aquí el principio que determina que todo lo que no está prohibido está permitido no aplica, esto por la propia razón de ser de las medidas de conservación, la conservación como propio objetivo de esta Convención.’

149. Brasil y China se alinearon con las declaraciones de Argentina y destacaron que las acciones unilaterales solo pueden llevar a una agravación del conflicto y a más disputas, en contra de la letra y del espíritu de la Convención.

150. Reino Unido hizo la siguiente declaración:

‘En respuesta a Argentina, Uruguay, Brasil y China, Reino Unido reitera que, tal y como se declara en la COMM CIRC 23/97, y reflejando la postura que ya hemos expuesto anteriormente en detalle y que se refleja en el informe y en los resultados de la última reunión de la CCRVMA, Reino Unido rechaza por completo cualquier afirmación de que los barcos de Reino Unido que operan en la pesquería de austromerluza en Georgia del Sur, con licencia de las autoridades británicas, puedan calificarse de ilegales, no declarados o no reglamentados (INDNR) en virtud de la Medida de Conservación 10-06.

No existe ninguna base sobre la que se pueda suponer que ninguno de estos barcos haya participado en alguna de las actividades mencionadas en la MC 10-06, párrafo 5. En particular, Reino Unido rechaza la sugerencia de que hayan pescado en contravención de ninguna medida de conservación, incluida la MC 31-01. Esos barcos participaron en una pesquería bajo medidas de conservación cuyo objetivo era para cumplir plenamente con la Convención de la CRVMA y todas las medidas de conservación que se han adoptado en virtud de esta, y sujeta a un límite de captura al menos tan precautorio como el que habría adoptado la Comisión, de no ser por las acciones de Rusia en la última reunión de la Comisión.

Reino Unido no tiene ninguna duda sobre su posición respecto de la cuestión de la soberanía, bien conocida por todos los delegados.

Aunque la pesca en el área de la Convención debe llevarse a cabo de conformidad con los principios de conservación, la Convención en sí no contiene ninguna prohibición de pesca, ni el requisito de que la pesca se deba autorizar explícitamente. Cualquier prohibición o requisito de autorización debe encontrarse en una medida de conservación.

Por lo tanto, Reino Unido rechaza totalmente la afirmación de que estos barcos cumplen los criterios para ser incluidos en la lista INDNR-PC propuesta’.

151. Además, Noruega se hizo eco de la declaración de Reino Unido en el sentido de que la causa de este problema es el comportamiento de una parte tercera a lo largo de muchos años. Noruega recordó que el objetivo de la Convención, declarado con claridad en el artículo II, que es la conservación de los recursos vivos marinos antárticos, donde la conservación incluye la

utilización racional. Las discusiones de SCIC se deberían centrar en cuestiones pertinentes a la CCRVMA. Finalmente, Noruega concluyó afirmando que no está de acuerdo con el punto de vista expresado por algunos Miembros de que la no renovación de la MC 41-02 dio lugar a una prohibición general o cierre de las pesquerías de la Subárea 48.3. Noruega recordó la intervención de Ucrania y brindó su apoyo a los temas políticos planteados.

152. Corea expresó la opinión que la ausencia de medidas de conservación no debería significar el cierre o la prohibición automática de la pesca sin una consideración exhaustiva del contexto pertinente y de otras medidas alternativas, y que se necesita una consideración adicional por parte de la Comisión.

153. Argentina hizo la siguiente declaración:

‘La Argentina lamenta que el Reino Unido rechace la inclusión de los buques *Nordic Prince*, *Argos Helena* y *Argos Georgia* en la Lista Propuesta INDNR-PC, cuando resulta claro que dichos barcos pescaron en violación del marco legal de CCRVMA, contribuyendo así a menoscabar la eficacia de las medidas de conservación de nuestra organización. Como ya se ha explicado aquí en la Reunión del año pasado, y detalladamente en CCAMLR-41/BG/36, dichos buques no están cumpliendo con las medidas de conservación vigentes, ya que violan la Medida de Conservación 31-01 (1986) al pescar austromerluza negra en la subárea 48.3 en 2023 sin una medida de conservación de la Comisión que lo autorice.

La letra y el espíritu de la MC 31-01 mandan que las condiciones para la pesca de *Dissostichus eleginoides* en la Subárea 48.3 sean determinadas por la Comisión sobre la base de los datos científicos más exactos disponibles y por consenso. Los límites de captura para las pesquerías, entre otras condiciones, se fijan de manera multilateral en el marco de nuestra organización. Por este motivo resulta tan perjudicial el razonamiento del Reino Unido con respecto a la pesquería de austromerluza negra esta temporada en 48.3, dado que termina por socavar el consenso implícito sobre la necesidad de pescar con un límite de captura fijado por CCRVMA dentro del Área de la Convención.

Precisamente por lo indicado en la MC 31-01, ningún Miembro tiene el derecho de establecer unilateralmente las condiciones de pesca para una pesquería permitida en 48.3, incluido el límite máximo de captura.

Sin embargo, eso es exactamente lo que hizo el Reino Unido esta temporada, arrogándose el derecho de definir unilateralmente todos los parámetros hasta ahora incluidos en la MC 41-02.

De continuar esta situación esta Convención corre serios riesgos de detener los progresos alcanzados a lo largo de las últimas cuatro décadas en la administración de recursos vivos marinos antárticos’.

154. SCIC señaló que no se alcanzó consenso para la inclusión de los barcos de pabellón de Reino Unido *Argos Georgia*, *Argos Helena*, y *Nordic Prince* en la Lista provisional de barcos de pesca INDNR-PC.

155. SCIC consideró la COMM CIRC 23/113, que proporciona un resumen de las acciones emprendidas por Sudáfrica con respecto al barco de pabellón de Sudáfrica *El Shaddai* y una solicitud para eliminarlo de la Lista de barcos de pesca INDNR-PC en virtud de la MC 10-06, párrafo 14(ii) y (iv).

156. Sudáfrica señaló que el Director de la Fiscalía Pública de Sudáfrica se había negado a imputar al barco porque entendía que el barco estaba autorizado a pescar en la Zona 51 de la FAO, en las Subáreas 58.6 y 58.7 de la CCRVMA y en altamar. Además, Sudáfrica declaró que había adoptado una serie de medidas para evitar que se repitieran actividades similares, en particular:

- (i) correcciones y adiciones a las licencias de pesca en altamar;
- (ii) mejora de las condiciones relativas a los permisos y condiciones de la austromerluza negra;
- (iii) actualización del sistema de seguimiento de barcos para incluir específicamente los límites de las OROP;
- (iv) contactos con los propietarios, titulares de derechos y representantes del *El Shaddai*;
- (v) compromiso de enmendar la Ley de Recursos Vivos Marinos.

157. Australia señaló que sería más apropiado considerar la solicitud de eliminación de la lista en virtud de la MC 10-06, párrafo 14(iv), y no en virtud de la MC 10-06, párrafo 14(ii), dado que Sudáfrica no había emprendido acciones eficaces en respuesta a las actividades INDNR, ya que no se había producido ningún procedimiento judicial ni se había impuesto ninguna sanción. En cuanto a los posibles motivos para eliminar el barco de la Lista de barcos de pesca INDNR-PC en virtud de la MC 10-06, párrafo 14(iv), Australia expresó su preocupación sobre si las medidas tomadas por Sudáfrica eran suficientes para garantizar que el barco no se volvería a involucrar en actividades de pesca INDNR. Australia señaló que el ámbito y área de aplicación de las licencias y permisos de pesca en altamar presentados por Sudáfrica no eran lo suficientemente claros, lo que incluía su aplicación al Área de la CCRVMA.

158. Algunos Miembros se mostraron de acuerdo con Australia y expresaron su agradecimiento a Sudáfrica por la información facilitada y por las acciones emprendidas hasta la fecha, pero señalaron que no había base suficiente para retirar el barco de Lista de barcos de pesca INDNR-PC, en parte, porque las medidas tomadas por Sudáfrica siguen su curso. Estos Miembros alentaron a Sudáfrica a seguir explorando vías para tomar medidas, incluyendo medidas administrativas y civiles contra el propietario del barco, e invitaron a Sudáfrica a informar a SCIC sobre los cambios introducidos en las nuevas licencias y permisos de pesca en altamar y en la legislación pertinente para demostrar que se han cumplido los requisitos de la MC 10-06, párrafos 14(ii) o (iv).

159. No se alcanzó consenso para la eliminación del *El Shaddai* de la Lista de barcos de pesca INDNR-PC.

160. SCIC convino en que no se han introducido cambios en la Lista de barcos de pesca INDNR-PC adoptada en la reunión pasada. El apéndice III contiene la Lista de barcos de pesca INDNR-PC adoptada en CCAMLR-41, para la consideración de la Comisión.

Notificaciones de pesquerías

161. SCIC tomó nota del informe de la Secretaría sobre notificaciones de pesquerías correspondiente a 2023/24 (CCAMLR-42/BG/08 Rev. 1).

162. Señalando el retraso de Namibia en la presentación de la evaluación de impacto sobre EMV correspondiente a la notificación de pesquería del *Helena Ndume* en las Subáreas 88.1 y 88.2, Namibia expresó su sorpresa por que se hubiera planteado esta cuestión. Namibia señaló que, en el momento de la presentación de la notificación, recibieron un correo electrónico que indicaba la presentación satisfactoria de la notificación. SCIC señaló que Namibia había presentado información adicional a SCIC (apéndice IV) en que explicaba las dificultades que había encontrado para la presentación de una notificación por primera vez. La notificación de las actividades de pesca del *Helena Ndume* se refirió a la Comisión para que la considerara más en detalle.

163. Australia expresó su agradecimiento a Namibia por las explicaciones adicionales. Australia señaló que no se ha cumplido con todos los requisitos de las MC 21-02 y 22-06 y que, concretamente, la Secretaría no recibió una evaluación preliminar de pesca de fondo dentro del plazo que finalizaba el 1 de junio. Australia recordó que, en situaciones anteriores en que las notificaciones se presentaron incompletas o después del 1 de junio, no se permitió pescar a los barcos. Australia recordó, además, la obligación de las Partes contratantes con respecto a la MC 22-06, párrafo 6.

164. Reino Unido hizo la siguiente declaración:

‘Con respecto a la notificación de la Federación de Rusia para participar en la pesquería de austromerluza del mar de Ross, Reino Unido desea expresar su preocupación por que la Federación de Rusia todavía no haya rendido informes ni a SCIC ni a la Comisión sobre una serie de solicitudes realizadas en los últimos años en relación con las actividades de sus barcos. En particular, Rusia no ha proporcionado más información sobre la investigación y el enjuiciamiento del ciudadano ruso que era el capitán del *STS-50* (conocido como barco de pesca INDNR), tal como se solicitó en SCIC-2018 (párrafo 108); no ha proporcionado datos ni información pertinentes conforme a la solicitud de SCIC-2019 (párrafo 119) con el fin permitir el análisis de los barcos que participaban la pesquería del mar de Ross (Subárea 88.1) cuando se recuperaron artes que habían sido calados antes de la apertura de la pesquería. Rusia tampoco ha proporcionado información adicional relativa a la conducta del *Palmer* en 2021 (cuando el barco fue detectado en el lugar de pesca conocido como “Long Ridge” en la Subárea 88.1, al norte de los 70° S, en el momento en que esa zona estaba cerrada a toda pesca). De hecho, Rusia ha cuestionado en el pasado la validez de la inspección y de los informes sobre la conducta de este barco. A este respecto, Reino Unido expresa su preocupación por el grado de seguridad que se pueda ofrecer a la Comisión con relación al cumplimiento de la normativa de la CCRVMA y al respeto del Sistema de Inspección de la CCRVMA y del Sistema de Observación Científica Internacional por parte del barco ruso actualmente notificado. En vista de todo esto, Reino Unido no es favorable a dar su consentimiento a la participación de este barco en la pesquería del mar de Ross esta temporada y está interesado en saber si otros Miembros son favorables a hacerlo.’

165. Algunos Miembros señalaron también que esperan respuesta de Rusia sobre las investigaciones de seguimiento de casos de incumplimiento planteados en el pasado sobre el *Palmer*, entre otras cosas, y que esto plantea dudas sobre su capacidad de ejercer un control adecuado sobre sus barcos.

166. ASOC apoyó las intervenciones previas sobre la notificación de Rusia y señaló que, dadas las pruebas que inculpan al *Palmer* y que no se ha presentado un informe final sobre las investigaciones, la aprobación de esa notificación supondría un precedente desafortunado.

167. SCIC recomendó todas las notificaciones presentadas a la Comisión, excepto las del barco de pabellón ruso *Yugo Vostok 5* y el de pabellón de Namibia *Helena Ndume*, para las que no se pudo alcanzar un consenso.

Asesoramiento del Comité Científico a SCIC

168. La Presidenta de SCIC dio consideración al asesoramiento del Presidente Comité Científico, el Dr. D. Welsford (Australia) sobre diversos temas, incluidas las notificaciones de pesquerías, los niveles críticos de captura, el índice de la coincidencia de las estadísticas de mercado, los cables de control de la red, la cobertura de observación y los planes de investigación.

Notificaciones de pesquerías

169. El Presidente del Comité Científico señaló el caso de la presentación con retraso de la evaluación de impacto sobre ecosistemas marinos vulnerables (EMV) por Namibia, parte de su notificación de pesquería para la realización de actividades de pesca de fondo en las Subáreas 88.1 y 88.2. El Presidente del Comité Científico señaló que, este año, el Comité Científico no tuvo tiempo de analizar las evaluaciones de impacto sobre EMV, y que la Comisión debía pronunciarse sobre este tema.

Niveles críticos de captura

170. El Presidente del Comité Científico informó a SCIC de las discusiones relativas a las modificaciones propuestas a la MC 51-07 en lo relativo a los niveles críticos de la captura en la pesquería de kril, y recordó que el Comité Científico está teniendo discusiones activas sobre otros temas relacionados con este, tales que los planes de investigación y una propuesta de simposio que se celebraría conjuntamente con la reunión de WG-EMM, además de otras discusiones interdisciplinarias sobre el tema.

Coincidencia en las estadísticas de marcado

171. El Presidente del Comité Científico informó a SCIC sobre la recomendación del Comité Científico de que se establezca un objetivo del 80 % para el índice de la coincidencia de las estadísticas de marcado, manteniendo al mismo tiempo el actual umbral mínimo de cumplimiento del 60 %. El Presidente del Comité Científico señaló, además, que los barcos cuya estadística de coincidencia esté entre el 60 % y el 80 % serían identificados por la Secretaría y que WG-FSA estudiaría sus casos para comprender mejor las posibles causas de un desempeño inferior en la coincidencia del marcado.

Cobertura de observación

172. SCIC señaló los requisitos de la MC 25-03, anexo 25-03/A, que exigen una cobertura de observación de los cables de control de la red de un mínimo del 5 % del tiempo de pesca activa total y preguntó al Presidente del Comité Científico cuánto tiempo llevaría a un observador cumplir con ese requisito. El Presidente del Comité Científico señaló que esa tasa de cobertura de observación se podría alcanzar mediante la realización de dos períodos diarios de 15 minutos (total: ~ 30 minutos por día).

173. Además, SCIC solicitó asesoramiento del Presidente del Comité Científico con relación a cómo se implementan los requisitos del SOCI en las pesquerías de palangre de austromerluza y sobre el valor de desplegar observadores del SOCI en esas pesquerías, y también en las pesquerías de kril. El Presidente del Comité Científico destacó la importancia de tener observadores científicos independientes a bordo de los barcos y señaló que la información que esos observadores aportan es crítica para conocer los efectos, tanto directos como indirectos, de la pesca. El Presidente del Comité Científico señaló, además, que los observadores científicos a bordo de los barcos de pesca de palangre tienen un grado alto de capacitación, aportan información fundamental para muchos aspectos de la ordenación de las pesquerías y que la ampliación de la cobertura de observación al 100 % en los barcos de pesca de kril está empezando a dar dividendos similares.

174. SCIC preguntó al Presidente del Comité Científico si la observación mediante imágenes de video podría sustituir a la observación en cubierta y, por lo tanto, permitiría cumplir con los requisitos descritos en el anexo 25-03/A. El Presidente del Comité Científico señaló que las observaciones de video de los cables de control de la red son suficientes, pero recordó que no hay un procedimiento formal para el análisis de la información contenida en las grabaciones de video. El Presidente del Comité Científico alentó a los Miembros a que presenten evaluaciones formales de grabaciones de video para ayudar en esas evaluaciones.

175. SCIC tomó nota del comentario del Presidente del Comité Científico de que los observadores científicos a bordo de los barcos de pesca de kril son, mayoritariamente, observadores nacionales, y le preguntó si la modificación del requisito para hacer que la cobertura de observación por observadores del SOCI fuera del 100 % aportaría beneficios. El Presidente del Comité Científico recordó que no ha habido análisis formales sobre las diferencias entre ambos tipos de observador, y señaló que el Comité Científico está trabajando activamente en el modo de recabar esa información y que podría presentar asesoramiento adicional al respecto para su consideración por la Comisión.

Planes de investigación

176. SCIC solicitó el asesoramiento del Presidente del Comité Científico sobre la implementación de los planes de investigación en virtud de la MC 41-01, anexo B. El Presidente del Comité Científico señaló que la MC 41-01 es ambigua y que se debería dar preferencia a la consideración del plan de investigación, y destacó que este es evaluado por el Comité Científico y por sus grupos de trabajo y que el grado de detalle de esos planes se ajusta al asesoramiento más actualizado.

Consideración de Segunda Evaluación del Funcionamiento

177. SCIC consideró el informe de avance de la Segunda Evaluación del Funcionamiento (PR2) (CCAMLR-42/06), que aporta un resumen de las acciones implementadas desde CCAMLR-XXXVII. Se alentó a SCIC a que, junto a la Comisión y al Comité Científico, se embarque en la tarea de identificar acciones adicionales.

178. SCIC expresó su agradecimiento a la Secretaría por compilar el informe de estado y destacó el valor del seguimiento anual de los avances en la implementación de las recomendaciones de la PR2, y destacó áreas específicas en que se han hecho avances, otras en que se siguen presentando propuestas, y otras en las que hay temas pendientes de tratar y que deberían recibir atención (p. ej., las recomendaciones 12 (transbordos) y 13 (INDNR) de la PR2, además de las relativas al cambio climático).

179. SCIC alentó a los Miembros a considerar el siguiente paso a dar en la Evaluación del Funcionamiento, en el plazo de 1 o 2 años, que podría centrarse en un número limitado de prioridades en una serie de áreas temáticas identificadas.

Otros asuntos

180. SCIC consideró el borrador de propuesta de código de conducta para las reuniones, talleres, grupos de trabajo y eventos —tanto presenciales como en línea, y a los que el código se refiere con el término general de “eventos”— de la CCRVMA, presentado por Australia, Francia, República de Corea y EE. UU. (CCAMLR-42/24 Rev. 1).

181. SCIC agradeció la oportunidad de considerar el proyecto de Código de Conducta, acogió con agrado el trabajo realizado en el periodo entre sesiones y señaló que SCAF ya lo había considerado y que la Comisión lo haría seguidamente. Muchos Miembros expresaron su firme apoyo a la necesidad de un Código de Conducta y respaldaron la recomendación de SCAF de que su implementación se extendiera a todos los actos de la CCRVMA, incluidos los celebrados a escala internacional.

182. Un Miembro planteó cuestiones relacionadas con la necesidad de un Código de Conducta para los eventos de la CCRVMA y expresó sus preocupaciones sobre su implementación, pero SCIC reconoció que estas cuestiones eran más apropiadas para ser debatidas por la Comisión. SCIC esperaba con interés los resultados de estos debates.

183. La Secretaría presentó el documento CCAMLR-42/BG/28, que informa sobre su participación en el taller sobre búsqueda y salvamento (SAR), organizado por el Consejo de Administradores de Programas Nacionales Antárticos (COMNAP) y el Programa Antártico Australiano. El taller brindó la oportunidad de dar a conocer los acuerdos de la CCRVMA con los Centros de Coordinación de Rescates Marítimos (CCRM) para el intercambio de información en apoyo de las operaciones de búsqueda y salvamento en vivo.

184. ASOC presentó el documento CCAMLR-42/BG/30, que proporciona información acerca del desarrollo de directrices y nuevas normativas por parte de la OMI para mejorar la seguridad de los barcos de pesca que operan en aguas polares y reducir el impacto de los buques de pesca en el medio ambiente marino polar. El documento señala que la CCRVMA ha adoptado resoluciones (Resoluciones 23/XXIII y 34/XXX) que abordan aspectos de seguridad de los barcos de pesca, que ahora también están cubiertos por las directrices de la OMI. Además, ASOC recomendó a los Miembros que exijan el uso de las nuevas directrices a todos los barcos de pesca con licencia, permiso o autorización de la CCRVMA. Adicionalmente, ASOC señaló que, en junio de 2023, la OMI adoptó enmiendas al Convenio SOLAS y al Código Polar que exigirán que los barcos de pesca con una eslora mínima de 24 m adopten medidas obligatorias de navegación y planificación del viaje a partir del 1 de enero de 2026. El documento recomienda además que, dado que han transcurrido dos años desde que se aprobaron las directrices de la OMI para los barcos que operan en aguas polares, era oportuno que la CCRVMA comenzara a recopilar experiencias sobre la aplicación de las directrices. El documento también presenta información sobre los trabajos que se están realizando en la OMI para reducir la contaminación marina por plásticos procedente de los barcos, incluidos los artes de pesca perdidos o desechados y los plásticos procedentes de pinturas y sistemas anti-incrustantes. ASOC solicitó a la CCRVMA que desarrolle un plan de acción para abordar la contaminación por plásticos de todo tipo y origen en los barcos de pesca.

185. SCIC expresó su agradecimiento a los autores por esta información actualizada aportada y señaló el largo y continuo apoyo de la CCRVMA a los estrictos estándares de seguridad marítima para los barcos de pesca en el Área de la Convención. Varios Miembros expresaron su apoyo al desarrollo del Código Polar y señalaron que la CCRVMA también tiene la responsabilidad de abordar la cuestión de la seguridad marítima de los barcos, conforme a las medidas de conservación y a las resoluciones en vigor y siguiendo las conclusiones de la última Evaluación del Funcionamiento.

186. La Presidenta hizo un llamado a candidaturas para la Vicepresidencia de SCIC, pero no se recibió ninguna.

187. La Presidenta expresó su agradecimiento a todos los delegados, así como a los intérpretes y al personal de la Secretaría por su dedicada labor durante la reunión. SCIC también expresó su aprecio a la Secretaría y su agradecimiento a la Presidenta por su liderazgo constructivo y eficiente a lo largo de toda la reunión.

Informe de la CCRVMA sobre el Cumplimiento de 2022/23

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
MC 10-02					
Reino Unido	Argos Georgia	<p>La MC 10-02, párrafo 1, establece que toda Parte contratante prohibirá la pesca a los barcos de su pabellón en el Área de la Convención, excepto cuando se realiza conforme a una licencia emitida por la Parte contratante. Dicha licencia deberá estipular las áreas, especies y períodos específicos para los que se autoriza la pesca.</p> <p>La Secretaría entiende que “pesca” incluye el calado e izado de artes de pesca.</p> <p>Reino Unido expidió una licencia al <i>Argos Georgia</i> para actividades pesqueras dirigidas a <i>Dissostichus</i> spp en la Subárea 48.3 para el periodo comprendido entre el 1 de mayo y el 14 sep 2022.</p> <p>Los datos mensuales de captura y esfuerzo a escala fina (datos C2) comunicaron lo siguiente: el arrastre número 187 comenzó a izarse a las 04:53 UTC del 15 sep 2022 y finalizó su izado a las 10:49 UTC del 15 sep 2022; el arrastre número 188 comenzó a izarse a las 12:09 UTC del 15 sep 2022 y finalizó su izado a las 18:08 UTC del 15 sep 2022.</p> <p>La Secretaría notificó el problema a Reino Unido, que proporcionó la siguiente explicación: “la pesca de austromerluza opera durante el período invernal para evitar la interacción con las aves marinas reproductoras. En años anteriores (y este año) esto ha significado que la temporada de pesca se cierra el 14 sep cada año.</p>	<p>La medida de conservación 32-01 (2001) indica que temporada de pesca para todas las especies en el Área de la Convención comienza el 1 de diciembre y finaliza el 30 de noviembre del año siguiente, a menos que se disponga lo contrario en otras medidas de conservación.</p> <p>La MC 31-02 (2007) describe las prácticas para el cierre de pesquerías, donde creemos que se origina el entendimiento de la Secretaría sobre la definición de pesca declarada. Dada la ausencia de una notificación de cierre por parte de la Secretaría, y la falta de fundamento para que emita una, la MC 31-02 no es relevante para la regulación de la pesquería en cuestión.</p> <p>En lo que respecta a la pesquería de austromerluza negra en la parte de la zona marítima de Georgia del Sur y las Islas Sandwich del Sur (‘la zona marítima de Georgia del Sur’) que se encuentra dentro de la Subárea estadística 48.3, Reino Unido siempre ha aplicado medidas de ordenación basadas en los mejores datos científicos disponibles y en el enfoque precautorio. Como tal, la temporada de austromerluza negra en la Subárea 48.3 está limitada para evitar interacciones con aves marinas reproductoras. Esto fue reconocido en</p>	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		Las condiciones de la licencia establecen que la pesquería se cierra el 14 de septiembre a las 23:59 (UTC-2). Todos los barcos que operan en la pesquería recibieron por correo electrónico un recordatorio del cierre el 14 de septiembre a las 08:49, en el que se indicaba que no se debía calar ningún arte después de las 23:59 (UTC-2) del 14 de septiembre. Todos los barcos acataron esta instrucción.	<p>la MC 41-02 (2019) y desde 2019, esta medida de precaución ha continuado dentro de las medidas nacionales aplicadas por el Gobierno de Georgia del Sur e Islas Sándwich del Sur.</p> <p>Como requisito de la licencia nacional, el calado de artes está prohibido después de la notificación de cierre de la pesquería. Los operadores de pesca recibieron por correo electrónico un recordatorio del cierre el 14 de septiembre a las 08:49, en el que se indicaba que no se debía calar ningún arte después de las 23:59 (UTC-2) del 14 de septiembre. Todos los barcos acataron esta instrucción.</p> <p>Medidas adicionales: Ninguna</p> <p>Calificación preliminar: cumple</p>		
Reino Unido	Nordic Prince	<p>La MC 10-02, párrafo 1, establece que toda Parte contratante prohibirá la pesca a los barcos de su pabellón en el Área de la Convención, excepto cuando se realiza conforme a una licencia emitida por la Parte contratante. Dicha licencia deberá estipular las áreas, especies y períodos específicos para los que se autoriza la pesca.</p> <p>La Secretaría entiende que “pesca” incluye el calado e izado de artes de pesca.</p> <p>Reino Unido expidió una licencia al <i>Nordic Prince</i> para actividades pesqueras dirigidas a <i>Dissostichus</i> spp en la Subárea 48.3 para el periodo comprendido entre el 1 de mayo y el 14 sep 2022.</p>	<p>La medida de conservación 32-01 (2001) indica que temporada de pesca para todas las especies en el Área de la Convención comienza el 1 de diciembre y finaliza el 30 de noviembre del año siguiente, a menos que se disponga lo contrario en otras medidas de conservación.</p> <p>La MC 31-02 (2007) describe las prácticas para el cierre de pesquerías, donde creemos que se origina el entendimiento de la Secretaría sobre la definición de pesca declarada. Dada la ausencia de una notificación de cierre por parte de la Secretaría, y la falta de fundamento para que emita una, la MC 31-02 no es relevante para la regulación de la pesquería en cuestión.</p>	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>Los datos mensuales de captura y esfuerzo a escala fina (datos C2) comunicaron lo siguiente: el arrastre número 195 comenzó a izarse a las 03:40 UTC del 15 sep 2022 y finalizó su izado a las 11:20 UTC del 15 sep 2022; el arrastre número 196 comenzó a izarse a las 13:20 UTC del 15 sep 22 y finalizó su izado a las 20:45 UTC del 15 sep 2022.</p> <p>La Secretaría notificó el problema a Reino Unido, que proporcionó la siguiente explicación: “la pesca de austromerluza opera durante el período invernal para evitar la interacción con las aves marinas reproductoras. En años anteriores (y este año) esto ha significado que la temporada de pesca se cierra el 14 sep cada año.</p> <p>Las condiciones de la licencia establecen que la pesquería se cierra el 14 de septiembre a las 23:59 (UTC-2). Todos los barcos que operan en la pesquería recibieron por correo electrónico un recordatorio del cierre el 14 de septiembre a las 08:49, en el que se indicaba que no se debía calar ningún arte después de las 23:59 (UTC-2) del 14 de septiembre. Todos los barcos acataron esta instrucción.</p>	<p>En lo que respecta a la pesquería de austromerluza negra en la parte de la zona marítima de Georgia del Sur y las Islas Sandwich del Sur (‘la zona marítima de Georgia del Sur’) que se encuentra dentro de la Subárea estadística 48.3, Reino Unido siempre ha aplicado medidas de ordenación basadas en los mejores datos científicos disponibles y en el enfoque precautorio. Como tal, la temporada de austromerluza negra en la Subárea 48.3 está limitada para evitar interacciones con aves marinas reproductoras. Esto fue reconocido en la MC 41-02 (2019) y desde 2019, esta medida de precaución ha continuado dentro de las medidas nacionales aplicadas por el Gobierno de Georgia del Sur e Islas Sándwich del Sur.</p> <p>Como requisito de la licencia nacional, el calado de artes está prohibido después de la notificación de cierre de la pesquería. Los operadores de pesca recibieron por correo electrónico un recordatorio del cierre el 14 de septiembre a las 08:49, en el que se indicaba que no se debía calar ningún arte después de las 23:59 (UTC-2) del 14 de septiembre. Todos los barcos acataron esta instrucción.</p>		
			<p>Medidas adicionales: Ninguna</p>		
			<p>Calificación preliminar: cumple</p>		

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
MC 10-03					
Sudáfrica		<p>La MC 10-03, párrafo 5, exige que las inspecciones se realicen dentro del plazo de las 48 h desde la entrada en puerto.</p> <p>El <i>Sae In Champion</i>, barco de pabellón de Corea, entró en el puerto sudafricano de Ciudad del Cabo a las 06:00 del 18 jul 2022 y fue inspeccionado a las 13:30 del 20 jul 2022.</p> <p>Tiempo de demora de la inspección después del plazo de 48 h: 7 h.</p>	<p>Sudáfrica respondió en relación con <i>Sae In Champion</i>, barco de pabellón de Corea, que entró en el puerto sudafricano de Ciudad del Cabo a las 06:00 del 18 jul 2022 y fue inspeccionado a las 13:00 del 20 jul 2022. Tiempo de demora de la inspección después del plazo de 48 h: 7 h. Esto se debió principalmente a las nuevas inspecciones del sector pesquero que tuvieron que realizar los funcionarios de control pesquero en el puerto de Ciudad del Cabo y sus alrededores, y a la limitada capacidad de los funcionarios de control pesquero en aquel momento.</p> <p>Medidas adicionales: No se requieren nuevas medidas y, desde entonces, se ha aumentado la capacidad de los oficiales de control pesquero .</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Cumple	V. párrafo 102
Sudáfrica		<p>La MC 10-03, párrafo 5, exige que las inspecciones se realicen dentro del plazo de las 48 h desde la entrada en puerto.</p> <p>El <i>Antarctic Endurance</i>, barco de pabellón Noruega, entró en el puerto sudafricano de Ciudad del Cabo a las 08:27 del 29 sep 2022 y fue inspeccionado a las 09:20 del 6 oct 2022.</p> <p>Sudáfrica señaló que la huelga en el puerto de Ciudad del Cabo impedía el acceso de los inspectores.</p> <p>Tiempo de demora de la inspección después del plazo de 48 h: 168 h.</p>	<p>El <i>Antarctic Endurance</i>, barco de pabellón Noruega, entró en el puerto sudafricano de Ciudad del Cabo a las 08:27 del 29 sep 2022 y fue inspeccionado a las 09:20 del 6 oct 2022. Sudáfrica señaló que la huelga en el puerto de Ciudad del Cabo impedía el acceso de los inspectores. Tiempo de demora de la inspección después del plazo de 48 h: 168 h. Los funcionarios de Control de la Pesca de Sudáfrica, responsables de la inspección, consultarán y cooperarán con los socios de inspección para hacer frente a futuros</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			<p>incidentes similares para llevar a cabo las inspecciones antes de la fecha límite.</p> <p>Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>		
Sudáfrica		<p>La MC 10-03, párrafo 5, exige que las inspecciones se realicen dentro del plazo de las 48 h desde la entrada en puerto.</p> <p>El <i>Tronio</i>, barco de pabellón de España, entró en el puerto sudafricano de Ciudad del Cabo a las 08:00 del 17 may 2023 y fue inspeccionado a las 14:40 del 22 may 2023.</p> <p>Sudáfrica señaló en su comunicación que “debido a la gran afluencia de barcos de pesca comercial locales y extranjeros la semana anterior, el equipo de comunicaciones pasó por alto la notificación de entrada en puerto del <i>Tronio</i>”.</p> <p>Tiempo de demora de la inspección después del plazo de 48 h: 78 h y 40 m.</p>	<p>El <i>Tronio</i>, barco de pabellón de España, entró en el puerto sudafricano de Ciudad del Cabo a las 08:00 del 17 may 2023 y fue inspeccionado a las 14:40 del 22 may 2023. Sudáfrica señaló en su comunicación que “debido a la gran afluencia de barcos de pesca comercial locales y extranjeros la semana anterior, el equipo de comunicaciones pasó por alto la notificación de entrada en puerto del <i>Tronio</i>”. Tiempo de demora de la inspección después del plazo de 48 h: 78 h y 40 m. Se ha asignado prioridad a las notificaciones de barcos locales y extranjeros y se ha mejorado el seguimiento gracias a la capacidad adicional de los funcionarios de control pesquero y al sistema de seguimiento de barcos.</p> <p>Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
Australia		<p>La MC 10-03, párrafo 8, exige la remisión del informe de inspección en puerto a la Secretaría dentro de los 30 días desde la fecha de inspección (o a la mayor brevedad cuando haya instancias de incumplimiento).</p> <p>La inspección del <i>Antarctic Aurora</i>, barco de pabellón de Australia, se llevó a cabo el 11 dic 2022 por funcionarios portuarios de Australia y el informe de inspección en puerto se envió el 2 may 2023.</p> <p>Australia señaló en su presentación que “debido a un error administrativo, el informe de inspección en puerto adjunto no se ha presentado en el plazo de 30 días desde la inspección en puerto, tal y como se exige de conformidad con la MC 10-03, párrafo 8. Este error administrativo fue identificado durante una auditoría interna rutinaria de Australia del sistema de gestión de casos de informes de inspección en puerto de la CCRVMA ”.</p> <p>Tiempo de demora de la inspección después del plazo de 30 días: 112 días.</p>	<p>Australia realizó una auditoría interna rutinaria de sus informes de inspección e identificó que el informe de inspección en puerto en cuestión no había sido enviado a la Secretaría de la CCRVMA. Esto se debió a un error administrativo, ya que el informe no fue entregado por el oficial inspector al equipo correcto para su envío a la Secretaría de la CCRVMA. Australia alertó a la Secretaría de la CCRVMA y proporcionó el informe tan pronto como se identificó este error. Australia ha revisado sus procedimientos internos, incluyendo la provisión de más orientación a los oficiales de inspección en puerto para garantizar que este error no se repita.</p> <p>Medidas adicionales: Ninguna</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
Mauricio		<p>La MC 10-03, párrafo 8, exige la remisión del informe de inspección en puerto a la Secretaría dentro de los 30 días desde la fecha de inspección (o a la mayor brevedad cuando haya instancias de incumplimiento).</p> <p>La inspección del <i>Cape Arkona</i>, barco de pabellón de Australia, se llevó a cabo el 27 feb 2023 por funcionarios portuarios de Mauricio y el informe de inspección en puerto se envió el 2 abr 2023.</p> <p>Tiempo de demora de la inspección después del plazo de 30 días: 4 días.</p>	<p>Mauricio se ha comprometido firmemente a cumplir todas las medidas de conservación de la CCRVMA, incluida la MC 10-03 relativa a la transmisión del informe de inspección portuaria en los 30 días siguientes a la inspección de un barco. Hubo un ligero retraso en la transmisión de los informes de inspección portuaria de los barcos de pesca <i>Isla Eden</i> y <i>Cape Arkona</i>, que hicieron escala en el puerto de Port-Louis en diciembre de 2022 y febrero de 2023, respectivamente, ya que los informes se presentaron 4 días después de la fecha límite. En el caso del <i>Isla Eden</i>, el retraso se debió a que su desembarque coincidió con la temporada festiva, cuando muchos oficiales estaban de vacaciones; mientras que en el caso del</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			<p><i>Cape Arkona</i>, el retraso se debió a un ordenador defectuoso que impidió el cálculo del informe electrónico. Se han tomado las medidas correctoras necesarias y, en los siguientes desembarques de barcos que transportan merluza negra, los informes de inspección en puerto se han presentado dentro del plazo de 30 días.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>		
Mauricio		<p>La MC 10-03, párrafo 8, exige la remisión del informe de inspección en puerto a la Secretaría dentro de los 30 días desde la fecha de inspección (o a la mayor brevedad cuando haya instancias de incumplimiento).</p> <p>La inspección del <i>Isla Eden</i>, barco de pabellón de Australia, se llevó a cabo el 17 dic 2022 por funcionarios portuarios de Mauricio y el del informe de inspección en puerto se envió el 20 ene 2023.</p> <p>Tiempo de demora de la inspección después del plazo de 30 días: 4 días.</p>	<p>Mauricio se ha comprometido firmemente a cumplir todas las medidas de conservación de la CCRVMA, incluida la MC 10-03 relativa a la transmisión del informe de inspección portuaria en los 30 días siguientes a la inspección de un barco. Hubo un ligero retraso en la transmisión de los informes de inspección portuaria de los barcos de pesca <i>Isla Eden</i> y <i>Cape Arkona</i>, que hicieron escala en el puerto de Port-Louis en diciembre de 2022 y febrero de 2023, respectivamente, ya que los informes se presentaron 4 días después de la fecha límite. En el caso del <i>Isla Eden</i>, el retraso se debió a que su desembarque coincidió con la temporada festiva, cuando muchos oficiales estaban de vacaciones; mientras que en el caso del <i>Cape Arkona</i>, el retraso se debió a un ordenador defectuoso que impidió el cálculo del informe electrónico. Se han tomado las medidas correctoras necesarias y, en los siguientes desembarques de barcos que transportan merluza negra, los informes de inspección en puerto se han presentado dentro del plazo de 30 días.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
Nueva Zelandia		<p>La MC 10-03, párrafo 8, exige la remisión del informe de inspección en puerto a la Secretaría dentro de los 30 días desde la fecha de inspección (o a la mayor brevedad cuando haya instancias de incumplimiento).</p> <p>La inspección del <i>San Aspiring</i>, barco de pabellón de Nueva Zelandia, se llevó a cabo el 14 feb 2023 por funcionarios portuarios de Nueva Zelandia y el informe de inspección en puerto se envió el 17 may 2023.</p> <p>Tiempo de demora de la inspección después del plazo de 30 días: 3 días.</p>	<p>Este caso relacionado con la MC 10-03, párrafo 3, fue un error administrativo de la Parte Contratante.</p> <p>Debido a un error de comunicación entre los funcionarios neozelandeses, se pasó por alto la transmisión del informe de inspección portuaria a la Secretaría dentro del plazo establecido.</p> <p>En el informe de inspección no se señalaron problemas de cumplimiento. El barco no operaba en el Área de la Convención de la CRVMA pero participaba en la pesquería exploratoria de la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur y cumplía plenamente todas las medidas exigidas.</p> <p>Los funcionarios neozelandeses han actualizado las instrucciones de formación para garantizar que este problema no vuelva a producirse.</p> <p>Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
Reino Unido		<p>La MC 10-03, párrafo 8, exige la remisión del informe de inspección en puerto a la Secretaría dentro de los 30 días desde la fecha de inspección (o a la mayor brevedad cuando haya instancias de incumplimiento).</p> <p>La inspección del <i>Argos Georgia</i>, barco de pabellón de Reino Unido, se llevó a cabo el 19 sep 2022 por funcionarios portuarios</p>	<p>Según se comunicó a la Secretaría al momento del envío, se produjeron problemas técnicos con la transmisión del informe de inspección en puerto debido a una actualización del sistema informático. Esto provocó que se bloqueara el envío de un correo electrónico con archivos de gran tamaño adjuntos sin que se notificara a los</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>de Reino Unido y el informe de inspección en puerto se envió el 23 oct 2022.</p> <p>En el envío del informe de inspección en puerto se observó que el funcionario tenía un problema técnico con su servicio de correo electrónico que impedía la transmisión del informe.</p> <p>Tiempo de demora de la inspección después del plazo de 30 días: 4 días.</p>	<p>sistemas. El problema se identificó y los tres informes de inspección se presentaron inmediatamente después. Se ha consultado con el departamento competente y se han actualizado los procedimientos para evitar este tipo de problemas en el futuro.</p> <p>Medidas adicionales: Ninguna</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>		
Reino Unido		<p>La MC 10-03, párrafo 8, exige la remisión del informe de inspección en puerto a la Secretaría dentro de los 30 días desde la fecha de inspección (o a la mayor brevedad cuando haya instancias de incumplimiento).</p> <p>La inspección del <i>Argos Helena</i>, barco de pabellón de Reino Unido, se llevó a cabo el 17 sep 2022 por funcionarios portuarios de Reino Unido y el informe de inspección en puerto se envió el 20 oct 2022.</p> <p>Tiempo de demora de la inspección después del plazo de 30 días: 3 días.</p>	<p>Según se comunicó a la Secretaría al momento del envío, se produjeron problemas técnicos con la transmisión del informe de inspección en puerto debido a una actualización del sistema informático. Esto provocó que se bloqueara el envío de un correo electrónico con archivos de gran tamaño adjuntos sin que se notificara a los sistemas. El problema se identificó y los tres informes de inspección se presentaron inmediatamente después. Se ha consultado con el departamento competente y se han actualizado los procedimientos para evitar este tipo de problemas en el futuro.</p> <p>Medidas adicionales: Ninguna</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
Reino Unido		<p>La MC 10-03, párrafo 8, exige la remisión del informe de inspección en puerto a la Secretaría dentro de los 30 días desde la fecha de inspección (o a la mayor brevedad cuando haya instancias de incumplimiento).</p> <p>La inspección del <i>Nordic Prince</i>, barco de pabellón de Reino Unido, se llevó a cabo el 17 sep 2022 por funcionarios portuarios de Reino Unido y el informe de inspección en puerto se envió el 20 oct 2022.</p> <p>Tiempo de demora de la inspección después del plazo de 30 días: 3 días.</p>	<p>Según se comunicó a la Secretaría al momento del envío, se produjeron problemas técnicos con la transmisión del informe de inspección en puerto debido a una actualización del sistema informático. Esto provocó que se bloqueara el envío de un correo electrónico con archivos de gran tamaño adjuntos sin que se notificara a los sistemas. El problema se identificó y los tres informes de inspección se presentaron inmediatamente después. Se ha consultado con el departamento competente y se han actualizado los procedimientos para evitar este tipo de problemas en el futuro.</p> <p>Medidas adicionales: Ninguna</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
MC 10-04					
Francia	Atlas Cove	<p>La MC 10-04, párrafo 2, establece cada barco de pesca debería disponer de un transmisor automático de la posición (ALC) que cumpla con los requisitos mínimos estipulados en el anexo 10-04/C, párrafo 4, en el que se define que sus datos no se pueden ser manipulados.</p> <p>El informe de inspección del <i>Atlas Cove</i> correspondiente a la inspección realizada por Francia el 26 feb 2023 señala lo siguiente:</p> <p>Conclusiones del inspector:</p> <p>“Se ha notificado al capitán y al operador irregularidades relativas al control de la lista de tripulantes. Estas irregularidades están sujetas a procesos reglamentarios nacionales. Se debe examinar</p>	<p>Francia confirma que la inspección en puerto realizada a bordo del barco el 26 feb 2023 determinó que el dispositivo de transmisión de datos VMS podía ser potencialmente manipulado y que el sistema debería volver a examinarse. Sin embargo, no se observó ninguna manipulación fraudulenta. El problema se ha resuelto y el informe de inspección en puerto posterior, fechado el 28 jun 2023, confirmó que el dispositivo cumplía con los requisitos de la CCRVMA. El barco solo faena en aguas bajo jurisdicción nacional en Kerguelén y Crozet.</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		los sistemas a prueba de manipulación de las bodegas, ya que es posible que no sean a prueba de manipulaciones. No hay pruebas concluyentes de que el dispositivo de transmisión de datos VMS no pueda manipularse, el sistema debe examinarse. No hay pruebas de que se hayan verificado las balanzas a bordo. Faltan etiquetas en algunos de los bultos descargados (peso introducido manualmente), la trazabilidad de los productos está comprometida”.	Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)		
China	Shen Lan	<p>La MC 10-04, párrafo 13, exige a los Estados del pabellón enviar a la Secretaría la correspondiente notificación de desplazamiento dentro del plazo de las 24 h de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.</p> <p>Se proporcionó una notificación de movimiento a la Secretaría a las 01:32 UTC del 12 dic 2022 para el <i>Shen Lan</i> notificando la entrada en la Subárea 48.6 a las 20:00 UTC del 14 dic 2022.</p> <p>Retraso tras el plazo de 24 h: 42 h 28 min.</p>	<p>China presentó una notificación por adelantado a las 01:32 UTC del 12 dic 2022 para notificar la hora estimada (20:00 UTC del 14 dic 2022) en la que el <i>Shen Lan</i> planeaba entrar en Área de la Convención de la CRVMA desde la Subárea 48.6 y la intención de esta entrada de acuerdo con la MC 10-04, párrafo 13. Sin embargo, el <i>Shen Lan</i> no pudo entrar en la Subárea 48.6 como estaba previsto debido a un fallo del equipo, y permaneció en alta mar fuera del Área de la Convención de la CRVMA para realizar el mantenimiento del equipo hasta el 19 dic 2022.</p> <p>Finalmente, el <i>Shen Lan</i> entró en el Área de la Convención desde la Subárea 48.3 a las 18:21 UTC del 19 Dic 2022, y China presentó la notificación de entrada a las 01:55 UTC del 20 dic 2022, es decir, 24 horas después de la entrada.</p> <p>Medidas adicionales:</p> <p>En caso de que vuelva a ocurrir algo similar, intentaremos identificar el motivo y notificarlo oportunamente.</p> <p>Calificación preliminar: cumple</p>	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
Francia	Atlas Cove	<p>La MC 10-04, párrafo 13, exige a los Estados del pabellón enviar a la Secretaría la correspondiente notificación de desplazamiento dentro del plazo de las 24 h de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.</p> <p>El 2 feb 2023, a las 06:30 UTC, se envió a la Secretaría una notificación de movimiento del <i>Atlas Cove</i> para su entrada en la Subárea 58.6 y notificó la hora de entrada de las 23:38 UTC del 29 ene 2023.</p> <p>Retraso tras el plazo de 24 h: 2 días 6 h 52 min.</p>	<p>Francia reconoce que la notificación se efectuó fuera del plazo de 24 horas. Se han enviado recordatorios a la autoridad competente del centro de seguimiento de pesquerías.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
Francia	Ile Bourbon	<p>La MC 10-04, párrafo 13, exige a los Estados del pabellón enviar a la Secretaría la correspondiente notificación de desplazamiento dentro del plazo de las 24 h de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.</p> <p>Se proporcionó una notificación de movimiento a la Secretaría a las 08:16 UTC del 27 abr 2023 para el <i>Ile Bourbon</i> para la entrada en la División 58.4.4b y notificó la hora de entrada a las 01:50 UTC del 23 abr 2023.</p> <p>Tras identificar que se había retrasado el envío el informe de movimiento, la Secretaría notificó a los funcionarios de contacto franceses de VMS. Éstos señalaron que se había cometido un error que había provocado el retraso en el envío de datos.</p> <p>Retraso tras el plazo de 24 h: 3 días 6 h 26 min.</p>	<p>El centro de seguimiento de pesquerías notificó inicialmente a la Secretaría de la CCRVMA, dentro del plazo (23/04/2023), sobre un desplazamiento entre las Subáreas 58.5.1 (Kerguelén) y 58.6 (Crozet). La Secretaría de la CCRVMA se puso en contacto con el centro de seguimiento de pesquerías unos días más tarde (27/04/2023) indicando que, según sus datos, el barco había atravesado la Subárea 58.4.4b para dirigirse hacia de la Subárea 58.5.1 a la 58.6. En consecuencia, también era necesaria una notificación de entrada en la Subárea 58.4.4b, relacionada con el desplazamiento del 23 de abril. En cuestión de horas, el centro de seguimiento de pesquerías proporcionó una notificación corregida en la misma fecha (27 de abril).</p> <p>Francia reconoce que debería haberse enviado una notificación inicial y se ha recordado a las autoridades competentes del centro de seguimiento de pesquerías.</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			<p>Medidas adicionales: No fue necesario, el centro de seguimiento de pesquerías nacional proporcionó la notificación de entrada para 58.4.4b en cuanto la Secretaría se puso en contacto con él sobre este asunto.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>		
Nueva Zelandia	San Aotea II	<p>La MC 10-04, párrafo 13, exige a los Estados del pabellón enviar a la Secretaría la correspondiente notificación de desplazamiento dentro del plazo de las 24 h de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.</p> <p>Se presentó a la Secretaría una notificación de desplazamiento a las 01:10 UTC del 28 nov 2022 para la entrada de <i>San Aotea II</i> en la Subárea 88.1 y notificó la hora de entrada de las 13:51 UTC del 26 nov 2022.</p> <p>Retraso tras el plazo de 24 h: 11 h 19 min.</p>	<p>De acuerdo con los requisitos de la MC 10-04, párrafo 13, el 27 nov 2022, el barco envió una notificación de entrada por correo electrónico antes de entrar en la Subárea 88.1. Sin embargo, hubo un error en la dirección de correo electrónico de la Secretaría que se utilizó.</p> <p>Los funcionarios neozelandeses no se percataron del error hasta que la Secretaría se puso en contacto con el Ministerio para Industrias Primarias el 28 de noviembre para informar de la no recepción de la notificación de entrada. Una revisión de la notificación recibida por los funcionarios el 27 de noviembre reveló que se había utilizado una dirección de correo electrónico incorrecta. Los funcionarios neozelandeses reenviaron la notificación original a la Secretaría y solicitaron que el barco hiciera lo mismo.</p> <p>Este problema se planteó al operador en su momento y los funcionarios neozelandeses le dieron instrucciones para que se asegurara de que el barco tuviera especial cuidado al enviar las notificaciones de entrada y salida.</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales.		
			Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)		
MC 10-05					
Australia		<p>La MC 10-05, párrafo 6, exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exija que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.</p> <p>La MC 10-05, párrafo 7, exige que los DED y DRED se completen como se describe en el anexo 10-05/A. La utilización del SDCe para generar, validar y rellenar un DED o un DRED es obligatoria. Un DED y/o DRED no se completa ni se valida en el SDCe sin la verificación proporcionada por un funcionario del Estado correspondiente en la sección 5 del formulario tipo del DED ('paso 4: confirmación del Estado de exportación' en el SDCe). Sin esta validación, el Estado importador no tendrá acceso al documento en el SDCe.</p> <p>El análisis de los datos del SDCe identificó que Australia validó 3 DED después de la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, estos cargamentos no tenían DED completos que los acompañaran en el momento de la exportación.</p> <p>Los DED identificados representan el 2 % de las exportaciones de Australia y <1 % de todas las exportaciones del SDC.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es la siguiente: 2 DED se expidieron entre 3 y 5 días después de la fecha de exportación declarada; 1</p>	<p>Dos DED se expidieron 3 días después de la fecha de exportación declarada. Estos incidentes se produjeron durante el periodo anual de cierre de oficinas del Gobierno de Australia en Navidad y la no expedición del DED no se identificó durante la exportación. Australia ha revisado sus procedimientos internos para reforzar los controles adecuados para cumplir los requisitos de exportación en todo momento, incluidos los periodos vacacionales.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p> <p>Australia ha revisado la información disponible en el DED, que se identificó como expedido entre 21 y 50 días después de la fecha de exportación declarada. Un error tipográfico en el formulario DED indicaba una fecha de exportación incorrecta (07/09/2022). La fecha de exportación correcta era 07/10/2022. El DED se expidió el 29/09/2022, es decir, antes de la exportación.</p> <p>Calificación preliminar: cumple</p> <p>Medidas adicionales: Ninguna</p>	<p>Incumplimiento leve Nivel 1</p> <p>Cumple</p>	<p>No se requiere tomar medidas adicionales</p>

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>DED se expidió entre 21 y 50 días después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>En el sitio web figura un listado de los números de los DED, que hace la función de archivo adjunto a este registro.</p>			
Chile		<p>La MC 10-05, párrafo 6, exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exija que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.</p> <p>La MC 10-05, párrafo 7, exige que los DED y DRED se completen como se describe en el anexo 10-05/A. La utilización del SDCe para generar, validar y rellenar un DED o un DRED es obligatoria. Un DED y/o DRED no se completa ni se valida en el SDCe sin la verificación proporcionada por un funcionario del Estado correspondiente en la sección 5 del formulario tipo del DED ('paso 4: confirmación del Estado de exportación' en el SDCe). Sin esta validación, el Estado importador no tendrá acceso al documento en el SDCe.</p> <p>El análisis de los datos del SDCe identificó que Chile validó 4 DED después de la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, estos cargamentos no disponían de un DED cumplimentado para acompañarlos en el momento de la exportación. Los DED identificados representan <1 % de las exportaciones de Chile y < 1 % de todas las exportaciones del SDC.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es la siguiente: 2 DED se expidieron entre 6 y 10 días después de la fecha de exportación declarada; 2 DED se expidieron entre 21 y 50 días después de la fecha de exportación declarada.</p>	<p>En cuanto a la identificación de los DED validados después de la fecha de exportación declarada, dos de los cuatro DED identificados como validados a posteriori lo fueron 32 días después de la exportación. Estos dos hechos se produjeron antes de la plena aplicación de las medidas correctoras anunciadas en la reunión anterior (CCAMLR-41), es decir, las modificaciones de los procedimientos de control en los sistemas electrónicos, y requirieron la aprobación manual de un funcionario de control de pesquería. Los otros 2 DED, validados 6 y 8 días después de la exportación respectivamente, se debieron a un error humano. Los funcionarios de control no completaron el paso 4 en el SDCe, aunque en ambos casos los envíos tenían otros DED validados a tiempo. La omisión fue detectada por las autoridades del puerto de destino, tomando medidas correctoras.</p> <p>No obstante y como medida correctora para evitar nuevos errores, la autoridad nacional competente que valida los DED continuará trabajando en la optimización de los procedimientos internos a fin de fortalecer las capacidades de los funcionarios responsables de extender los certificados de exportación dentro de los plazos establecidos.</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		En el sitio web figura un listado de los números de los DED, que hace la función de archivo adjunto a este registro.	Creemos importante destacar que Chile, si bien genera una gran cantidad de documentación dada su condición de principal usuario del sistema SDCE (alrededor del 50 % de los DED), ha implementado medidas efectivas para enfrentar estos eventos de incumplimiento, reduciendo significativamente el número de DED validados a posteriori a un 0,3 % (4 casos). (Fig. 1. Ilustra la evolución de los casos de incumplimiento en las tres últimas temporadas)		
			Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)		
República de Corea		<p>La MC 10-05, párrafo 6, exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exija que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.</p> <p>La MC 10-05, párrafo 7, exige que los DED y DRED se completen como se describe en el anexo 10-05/A. La utilización del SDCE para generar, validar y rellenar un DED o un DRED es obligatoria. Un DED y/o DRED no se completa ni se valida en el SDCE sin la verificación proporcionada por un funcionario del Estado correspondiente en la sección 5 del formulario tipo del DED ('paso 4: confirmación del Estado de exportación' en el SDCE). Sin esta validación, el Estado importador no tendrá acceso al documento en el SDCE.</p> <p>El análisis de los datos del SDCE identificó que Australia validó 3 DRED después de la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, estos cargamentos no disponían de un DRED cumplimentado para acompañarlos en el momento de la</p>	Los incidentes de tuvieron lugar en julio y agosto de 2022, justo después de que la Secretaría de la CCRVMA enviara el borrador del Informe de Cumplimiento que contenía los incidentes similares correspondientes al periodo comprendido entre el 1 de julio y el 30 jun 2022. Como respuesta a estos casos identificados, Corea informó que el gobierno coreano investigó estos incidentes y descubrió que el requisito del conocimiento de desembarque en la normativa nacional provocaba las discrepancias entre la fecha de exportación (fecha de emisión del conocimiento de desembarque) y la emisión de los DED. El Servicio Nacional de Gestión de la Calidad de los Productos Pesqueros de Corea (NFQS) modificó los procedimientos internos para permitir la 'comprobación del (borrador del) conocimiento de desembarque', de modo que se pueda emitir un DED antes de que se haya completado la carga del cargamento, solo	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>exportación. Los DrED identificados representan 7 % de las exportaciones de Corea y <1 % de todas las exportaciones del SDC.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es la siguiente: 3 DRED se expidieron entre 3 y 5 días después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>En el sitio web figura un listado de los números de los DRED, que hace la función de archivo adjunto a este registro.</p>	<p>después de lo cual se emitirá el conocimiento de desembarque confirmado. El NFQS proporcionó educación y formación a los funcionarios emisores, así como a los exportadores, para que tuvieran claro que cualquier cargamento de austromerluza debe ir acompañado de DED antes de salir de los puertos coreanos.</p> <p>Todas las medidas correctoras pertinentes se completaron el 30 ago 2022, y desde entonces no se ha producido ningún otro incidente. Los incidentes descritos en el Informe de Cumplimiento de este año tuvieron lugar antes de estas acciones correctivas y se encontraban en el mismo ‘conjunto’ de casos de incumplimiento detallados en el Informe de Cumplimiento del año pasado, todos los cuales se habían abordado plenamente a través de las medidas completadas el 30 ago 2022. Por lo tanto, Corea no considera estos incidentes ‘graves, frecuentes o persistentes’. Más bien, como la aparente recurrencia de la identificación de estos posibles problemas de cumplimiento en esta temporada no es en realidad la repetición de los mismos incidentes, sino que se debe al proceso administrativo en el que el período de evaluación se cortó en medio de una serie de incidentes, que han sido completamente rectificadas el año anterior. Por lo tanto, Corea asigna ‘incumplimiento menor’ para ser congruente con la evaluación del año pasado.</p> <p>Como conjunto de acciones complementarias, el NFQS envió el 11 ago 2023 una instrucción oficial a sus oficinas regionales recordándoles la implementación de la MC 10-05. El NFQS</p>		

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			<p>también emprendió actividades de divulgación dirigidas a exportadores y agentes de aduanas el 11 ago 2023. La oficina regional de Busan, que gestiona el mayor número de DED y DRED, ha designado funcionarios dedicados a este asunto. El NFQS va a publicar en octubre un manual de gestión de DCD para funcionarios emisores, exportadores y agentes de aduanas.</p> <p>Medidas adicionales: Como conjunto de acciones complementarias, el NFQS envió el 11 ago 2023 una instrucción oficial a sus oficinas regionales recordándoles la implementación de la MC 10-05. El NFQS también emprendió actividades de divulgación dirigidas a exportadores y agentes de aduanas el 11 ago 2023. La oficina regional de Busan, que gestiona el mayor número de DED y DRED, ha designado funcionarios dedicados a este asunto. El NFQS va a publicar en octubre un manual de gestión de DCD para funcionarios emisores, exportadores y agentes de aduanas.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>		
Nueva Zelandia		La MC 10-05, párrafo 6 , exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exija que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.	<p>La investigación de los asuntos señalados ha puesto de manifiesto dos problemas distintos relacionados con la expedición tardía de cuatro DED.</p> <p>Se expidieron dos DED 3 días después de la fecha de exportación declarada debido a un cambio en el programa de embarque de los</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>La MC 10-05, párrafo 7, exige que los DED y DRED se completen como se describe en el anexo 10-05/A. La utilización del SDCe para generar, validar y rellenar un DED o un DRED es obligatoria. Un DED y/o DRED no se completa ni se valida en el SDCe sin la verificación proporcionada por un funcionario del Estado correspondiente en la sección 5 del formulario tipo del DED ('paso 4: confirmación del Estado de exportación' en el SDCe). Sin esta validación, el Estado importador no tendrá acceso al documento en el SDCe.</p> <p>El análisis de los datos del SDCe identificó que Nueva Zelanda validó 4 DED después de la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, estos cargamentos no disponían de un DED cumplimentado para acompañarlos en el momento de la exportación. Los DED identificados representan <5 % de las exportaciones de Nueva Zelanda y <1 % de todas las exportaciones del SDC.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es la siguiente: 3 DED se expidieron entre 3 y 5 días después de la fecha de exportación declarada; 1 DED se expidió entre 6 y 10 días después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>En el sitio web figura un listado de los números de los DED, que hace la función de archivo adjunto a este registro.</p>	<p>barcos que transportan el producto de austromerluza desde Nueva Zelanda. Este cambio afectó a 5 contenedores de producto, los DED de 3 de los cuales se expidieron antes de la fecha de exportación. Los funcionarios recibieron una solicitud de documentación para los dos contenedores restantes 6 días antes de la fecha original prevista para la exportación. En un principio, los contenedores se transportaban de un puerto a otro y luego se transbordaban a otro portacontenedores para su exportación. La empresa armadora introdujo un cambio en el programa de transporte que dio lugar a la decisión de no transferir los contenedores del barco original y exportar la carga directamente. Esto provocó que los dos DED se expidieran después de la fecha de salida del barco. Los funcionarios del SDC neozelandés tomaron la decisión de expedir los documentos de exportación después de la salida en lugar de permitir que el producto llegara a su destino sin documentación alguna.</p> <p>Los dos DED restantes se modificaron tras recibirse una solicitud del importador del producto para elaborar DED separados para cada contenedor incluido en los cargamentos. Los documentos originales se expidieron antes de la fecha de exportación indicada en los DED y contenían detalles para dos contenedores de producto en cada uno. Tras el envío de los documentos al importador, se solicitó la expedición de DED independientes para cada contenedor. Los funcionarios de exportación del SDC accedieron a expedir documentos adicionales para separar los contenedores con</p>		

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			<p>la condición de que todas las solicitudes futuras enviadas por el exportador se ajustaran a las especificaciones del importador.</p> <p>Los funcionarios neozelandeses han discutido estas cuestiones con los exportadores de productos de austromerluza y han reiterado que no se atenderá ninguna solicitud futura de expedición de documentos después de la fecha de exportación.</p> <p>Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>		
Perú		<p>La MC 10-05, párrafo 6, exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exija que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.</p> <p>La MC 10-05, párrafo 7, exige que los DED y DRED se completen como se describe en el anexo 10-05/A. La utilización del SDCe para generar, validar y rellenar un DED o un DRED es obligatoria. Un DED y/o DRED no se completa ni se valida en el SDCe sin la verificación proporcionada por un funcionario del Estado correspondiente en la sección 5 del formulario tipo del DED ('paso 4: confirmación del Estado de exportación' en el SDCe). Sin esta validación, el Estado importador no tendrá acceso al documento en el SDCe.</p> <p>El análisis de los datos del SDCe identificó que Perú validó 1 DED después de la fecha de exportación declarada. Por lo tanto,</p>	No se recibió respuesta	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 108

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>estos cargamentos no disponían de un DED cumplimentado para acompañarlos en el momento de la exportación. El DED identificado representa 1 % de las exportaciones de Perú y < 1 % de todas las exportaciones del SDC.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es la siguiente: 1 DED se expidió entre 1 y 2 días después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>El número de documento DED individual está disponible como anexo a este registro en el sitio web.</p>			
Estados Unidos América		<p>La MC 10-05, párrafo 6, exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exija que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.</p> <p>La MC 10-05, párrafo 7, exige que los DED y DRED se completen como se describe en el anexo 10-05/A. La utilización del SDCE para generar, validar y rellenar un DED o un DRED es obligatoria. Un DED y/o DRED no se completa ni se valida en el SDCE sin la verificación proporcionada por un funcionario del Estado correspondiente en la sección 5 del formulario tipo del DED ('paso 4: confirmación del Estado de exportación' en el SDCE). Sin esta validación, el Estado importador no tendrá acceso al documento en el SDCE.</p> <p>El análisis de los datos del SDCE identificó que Estados Unidos validó 2 DRED después de la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, estos cargamentos no disponían de un DRED cumplimentado para acompañarlos en el momento de la exportación. Los DRED identificados representan 1 % de las</p>	<p>Se trataba de un error administrativo del que no se tuvo conocimiento hasta que se implantó la nueva interfaz para el SDCE en mayo de 2023. Los envíos documentados con estos DRED iban acompañados de un DRED, pero carecían de la validación gubernamental de la exportación. Gracias a las mejoras introducidas en el SDCE, ahora será evidente cuándo un DED/DRED no ha sido validado, lo que evitará que esto ocurra en el futuro.</p> <p>Medidas adicionales: No se requieren medidas adicionales</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>exportaciones de Estados Unidos y <1 % de todas las exportaciones del SDC.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es la siguiente: 1 DRED se expidió entre 21 y 50 días después de la fecha de exportación declarada; 1 DED se expidió entre 101 y 200 días después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>En el sitio web figura un listado de los números de los DRED, que hace la función de archivo adjunto a este registro.</p>			
Uruguay		<p>La MC 10-05, párrafo 6, exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exija que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.</p> <p>La MC 10-05, párrafo 7, exige que los DED y DRED se completen como se describe en el anexo 10-05/A. La utilización del SDCe para generar, validar y rellenar un DED o un DRED es obligatoria. Un DED y/o DRED no se completa ni se valida en el SDCe sin la verificación proporcionada por un funcionario del Estado correspondiente en la sección 5 del formulario tipo del DED ('paso 4: confirmación del Estado de exportación' en el SDCe). Sin esta validación, el Estado importador no tendrá acceso al documento en el SDCe.</p> <p>El análisis de los datos del SDCe identificó que Uruguay validó 27 DED después de la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, estos cargamentos no disponían de un DED cumplimentado para acompañarlos en el momento de la exportación. Los DED identificados representan 20 % de las exportaciones de Uruguay y 1 % de todas las exportaciones del SDC.</p>	<p>Se constatan los incumplimientos descritos por un funcionamiento incorrecto en la certificación de las exportaciones por parte del organismo oficial de control pesquero. Los problemas identificados derivan de la rotación de personal y escasa coordinación administrativa para finalizar los documentos en el tiempo requerido.</p> <p>Uruguay continúa con el esfuerzo de mejorar el sistema de certificación de productos de la pesca dentro del esquema e-SDC. Se han capacitado nuevos funcionarios técnicos con la colaboración de la Secretaría de la CCRVMA e implementando una estrategia nacional para el control en el sistema electrónico que permita coordinar, agilizar y simplificar procedimientos.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es la siguiente: 4 DED expedidos entre 3 y 5 días después de la fecha de exportación declarada; 2 DED expedidos entre 6 y 10 días después de la fecha de exportación declarada; 8 DED expedidos entre 11 y 20 días después de la fecha de exportación declarada; 10 DED expedidos entre 21 y 50 días después de la fecha de exportación declarada; 3 DED expedidos entre 51 y 100 días después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>En el sitio web figura un listado de los números de los DED, que hace la función de archivo adjunto a este registro.</p>			
MC 10-09					
Noruega	<i>Antarctic Provider</i>	<p>La MC 10-09, párrafo 2, expresa que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, notifique 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. La MC 10-09, párrafo 3, aclara que este requisito de notificación incluye el transbordo de artículos que no sean recursos vivos marinos recolectados, carnada o combustible.</p> <p>La Secretaría recibió una notificación a las 12:57 UTC del 18 jul 2022 del <i>Antarctic Provider</i> notificando su intención de transbordar combustible con el <i>Saga Sea</i> a las 12:00 UTC del 19 jul 2022.</p> <p>El capitán del barco hizo constar en la presentación de la notificación lo siguiente: “debido a un malentendido, el informe no fue enviado dentro de las 72 h requeridas”</p> <p>Diferencia de tiempo: 23 horas y 3 minutos.</p>	<p>Nuestras investigaciones han confirmado que el barco no envió la notificación a la Secretaría al menos 72 horas antes de la operación de transbordo prevista.</p> <p>Se mantuvo un diálogo estrecho entre las autoridades noruegas y los barcos o sus dueños sobre la importancia de cumplir con la MC 10-09. Antes del inicio de la temporada de pesca 2021/22 se implementaron nuevos procedimientos a bordo de los barcos. Dichos procedimientos han reducido el espacio para errores manuales y el nivel de cumplimiento ha aumentado significativamente en comparación con temporadas anteriores. Las autoridades de Noruega continuarán trabajando con los barcos y sus propietarios para mejorar aún más la comprensión y el cumplimiento de la MC 10-09.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
Noruega		<p>La MC 10-09, párrafo 5, establece que cada Estado de pabellón confirmará a la Secretaría la información proporcionada para un transbordo en un plazo de 3 días hábiles después de haber realizado el transbordo, de acuerdo con los párrafos 2 y 3.</p> <p>La Secretaría recibió notificaciones de los barcos de pabellón de Noruega <i>Antarctic Provider</i>, el 19 jul 2022 a las 15:10 UTC; y <i>Saga Sea</i>, el 20 jul 2022 a las 10:20 UTC, sobre su intención de transbordar tripulación y provisiones del 20 al 22 jul 2022.</p> <p>Ni el <i>Antarctic Provider</i>, ni el <i>Saga Sea</i> ni Noruega confirmaron este transbordo.</p>	<p>Nuestras investigaciones han confirmado que el barco no proporcionó la confirmación requerida para el transbordo de tripulación y provisiones del 20 al 22 jul 2022.</p> <p>Se mantuvo un diálogo estrecho entre las autoridades noruegas y los barcos o sus dueños sobre la importancia de cumplir con la MC 10-09. Antes del inicio de la temporada de pesca 2021/22 se implementaron nuevos procedimientos a bordo de los barcos. Dichos procedimientos han reducido el espacio para errores manuales y el nivel de cumplimiento ha aumentado significativamente en comparación con temporadas anteriores. Las autoridades de Noruega continuarán trabajando con los barcos y sus propietarios para mejorar aún más la comprensión y el cumplimiento de la MC 10-09.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
Panamá	<i>Cool Girl</i>	<p>La MC 10-09, párrafo 2, expresa que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, notifique 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. La MC 10-09, párrafo 3, aclara que este requisito de notificación incluye aclarar el transbordo de artículos que no sean recursos vivos marinos recolectados, carnada o combustible.</p> <p>La Secretaría recibió una notificación a las 21:10 UTC del 22 jul 2022 del <i>Cool Girl</i> en la que manifestó su intención de transbordar kril con el <i>Fu Yuan Yu 9818 a</i> las 00:00 UTC del 25 jul 2022.</p> <p>Aviso previo de transbordo recibido 50 horas 50 minutos antes del transbordo.</p>	<p>Panamá considera que la información proporcionada por la Secretaría de la CCRVMA es correcta y ha comunicado a sus barcos la obligación de cumplir con los plazos establecidos para la notificación de actividades en esta área regulada y de vigilar su cumplimiento. Se considera introducir mejoras en los plazos de entrega. El barco ha informado que cumplirá con los criterios de la Comisión.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
Panamá	<i>Cool Girl</i>	<p>La MC 10-09, párrafo 5, establece que cada Estado de pabellón confirmará a la Secretaría la información proporcionada para un transbordo en un plazo de 3 días hábiles después de haber realizado el transbordo, de acuerdo con los párrafos 2 y 3.</p> <p>La Secretaría recibió una confirmación del <i>Fu Yuan Yu 9818</i> a las 02:57 UTC del 28 jul 2022 de su transbordo de kril del 25 al 27 jul 2022 con el <i>Cool Girl</i>.</p> <p>Ni el <i>Cool Girl</i> ni Panamá confirmaron este transbordo.</p>	<p>Para esta actividad, Panamá informa de que recibió la notificación previa el mismo día que recibió la confirmación del transbordo, el 27 jul 2022 a las 18:53 UTC. El barco no cumplió con el plazo de 72 horas de notificación previa establecido por la Comisión, por lo tanto, esta actividad se realizó sin autorización de Panamá. La falta de notificación de esta actividad fue documentada y remitida al departamento jurídico para la evaluación e inicio de un proceso administrativo sancionador.</p> <p>Calificación preliminar: no cumple (nivel 2)</p>	No cumple (nivel 2)	V. párrafo 112
Panamá	<i>Cool Girl</i>	<p>La MC 10-09, párrafo 5, establece que cada Estado de pabellón confirmará a la Secretaría la información proporcionada para un transbordo en un plazo de 3 días hábiles después de haber realizado el transbordo, de acuerdo con los párrafos 2 y 3.</p> <p>La Secretaría recibió una confirmación del <i>Fu Yuan Yu 9818</i> a las 02:53 UTC del 28 jul 2022 de su transbordo de suministros, piezas de repuesto y cajas realizado el 26 jul 2022 con el <i>Cool Girl</i>.</p> <p>Ni el <i>Cool Girl</i> ni Panamá confirmaron este transbordo.</p>	<p>Esta actividad no fue notificada, ni confirmada a Panamá, por parte de este barco, por lo que omitió informar sus actividades a las autoridades competentes. Como resultado, Panamá documentó y elaboró un informe de evento que fue enviado al departamento legal para la evaluación y apertura de un proceso administrativo sancionador.</p> <p>Calificación preliminar: no cumple (nivel 2)</p>	No cumple (nivel 2)	V. párrafo 112
Panamá	<i>Frio Olympic</i>	<p>La MC 10-09, párrafo 8, prohíbe a cualquier barco realizar transbordos dentro del Área de la Convención para los cuales no se haya enviado notificación previa.</p> <p>La Secretaría recibió una confirmación a las 11:23 UTC del 28 may 2023 del <i>Frio Olympic</i> en la que se comprobó el transbordo de kril con el <i>Sae In Leader</i> del 27 al 28 may 2023.</p> <p>Ni el <i>Frio Olympic</i> ni Panamá proporcionaron notificación previa alguna.</p>	<p>Panamá considera que la información proporcionada por la Secretaría de la CCRVMA es correcta y ha comunicado a sus barcos la obligación de cumplir con los plazos establecidos para la notificación de actividades en esta área regulada y de vigilar su cumplimiento. Se consideran mejoras en los plazos de entrega. El barco ha informado que cumplirá con los criterios de la Comisión.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
Panamá	<i>Frio Olympic</i>	<p>La MC 10-09, párrafo 8, prohíbe a cualquier barco realizar transbordos dentro del Área de la Convención para los cuales no se haya enviado notificación previa.</p> <p>La Secretaría recibió una confirmación a las 22:51 UTC del 29 may 2023 del <i>Frio Olympic</i> en la que se comprobó el transbordo de kril con el <i>Sejong</i> del 28 al 29 may 2023.</p> <p>Ni el <i>Frio Olympic</i> ni Panamá proporcionaron notificación previa alguna.</p>	<p>Panamá evidencia en este informe el cumplimiento de la actividad realizada por el barco <i>Frio Olympic</i>, y que presentó la notificación previa a las 11:42 UTC del 24 may 2023 , con copia a la Secretaría de la Comisión. La notificación previa fue con 94 horas de anticipación, por lo tanto, cumple con el plazo de 72 horas previas establecido por la Comisión. Esta actividad se realizó con la autorización de Panamá (anexos 2 y 2.1).</p> <p>Calificación preliminar: cumple</p>	Cumple	V. párrafo 114
Panamá	<i>Frio Olympic</i>	<p>La MC 10-09, párrafo 8, prohíbe a cualquier barco realizar transbordos dentro del Área de la Convención para los cuales no se haya enviado notificación previa.</p> <p>La Secretaría recibió una confirmación a las 05:40 UTC del 03 may 2023 del <i>Frio Olympic</i> en la que se comprobó el transbordo de kril con el <i>Long Fa</i> del 01 al 03 jun 2023.</p> <p>Ni el <i>Frio Olympic</i> ni Panamá proporcionaron notificación previa alguna.</p>	<p>Panamá evidencia el cumplimiento para el reporte de esta actividad realizada por el barco <i>Frio Olympic</i>, y que presentó la pre-notificación el día 27/05/23 a las 21:41 hora UTC, con copia a la Secretaría de la Comisión. Tiempo previo de reporte 110 horas de anticipación, por lo tanto, se cumple con el plazo previo de 72 horas establecidas por la comisión. Esta actividad se llevó a cabo con la autorización por parte de Panamá. (anexos 3 y 3.1).</p> <p>Calificación preliminar: cumple</p>	Cumple	V. párrafo 114
Panamá	<i>Frio Olympic</i>	<p>La MC 10-09, párrafo 8, prohíbe a cualquier barco realizar transbordos dentro del Área de la Convención para los cuales no se haya enviado notificación previa.</p> <p>La Secretaría recibió una confirmación a las 16:47 UTC del 22 may 2023 del <i>Frio Olympic</i> en la que se comprobó el transbordo de kril con el <i>Long Fa</i> del 20 al 22 may 2023.</p> <p>Ni el <i>Frio Olympic</i> ni Panamá proporcionaron notificación previa alguna.</p>	<p>Panamá evidencia en este informe el cumplimiento de la actividad realizada por el barco <i>Frio Olympic</i>, y que presentó la notificación previa a las 18:21 UTC del 23 may 2023 , con copia a la Secretaría de la Comisión. La notificación previa fue con 480 h de anticipación, por lo tanto, cumple con el plazo de 72 horas previas establecido por la Comisión. Esta actividad se realizó con la autorización de Panamá (anexos 1 y 1.1).</p>	Cumple	V. párrafo 114

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
Calificación preliminar: cumple					
Federación de Rusia	<i>Frio Antwerp</i>	<p>La MC 10-09, párrafo 2, expresa que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, notifique 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. La MC 10-09, párrafo 3, aclara que este requisito de notificación incluye aclarar el transbordo de artículos que no sean recursos vivos marinos recolectados, carnada o combustible.</p> <p>La Secretaría recibió una notificación a las 12:42 UTC del 21 jul 2023 del <i>Frio Antwerp</i> en la que manifestó su intención de transbordar kril con el <i>Sejong a</i> las 09:00 UTC del 24 abr 2023.</p> <p>Aviso previo de transbordo recibido 68 horas 18 minutos antes del transbordo.</p>	<p>De acuerdo con el contrato de fletamento por tiempo de fecha 30 ene 2023, la empresa griega Lavinia actuó como operador del barco durante el período de tiempo especificado. Según los resultados de la investigación, se reveló que el capitán del barco envió información sobre los transbordos previstos al operador del barco. Al mismo tiempo, debido a un malentendido entre el operador y la tripulación del barco, hubo problemas para determinar la persona responsable de transmitir los datos a la Secretaría de la CCRVMA. Mientras duró la investigación, el capitán del barco fue suspendido de sus funciones hasta que aprobara la certificación de conocimiento de los requisitos de las organizaciones internacionales.</p> <p>Medidas adicionales: Información más detallada a los representantes de los armadores sobre la administración de los transbordos en el ámbito de regulación de la CCRVMA.</p>	No cumple (nivel 2)	No se requiere tomar medidas adicionales
Calificación preliminar: no cumple (nivel 2)					
Federación de Rusia	<i>Frio Antwerp</i>	<p>La MC 10-09, párrafo 5, establece que cada Estado de pabellón confirmará a la Secretaría la información proporcionada para un transbordo en un plazo de 3 días hábiles después de haber realizado el transbordo, de acuerdo con los párrafos 2 y 3.</p> <p>La Secretaría recibió una confirmación del <i>Sae In Leader a</i> las 05:19 UTC del 30 abr 2023 de su transbordo de kril del 29 y 30 abr 2023 con el <i>Frio Antwerp</i>.</p>	<p>De acuerdo con el contrato de fletamento por tiempo de fecha 30 ene 2023, la empresa griega Lavinia actuó como operador del barco durante el período de tiempo especificado. Según los resultados de la investigación, se reveló que el capitán del barco envió información sobre los transbordos previstos al operador del barco. Al mismo tiempo, debido a un malentendido entre el operador y la tripulación del barco, hubo</p>	No cumple (nivel 2)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		Ni el <i>Frio Antwerp</i> ni la Federación Rusa confirmaron este transbordo.	<p>problemas para determinar la persona responsable de transmitir los datos a la Secretaría de la CCRVMA. Mientras duró la investigación, el capitán del barco fue suspendido de sus funciones hasta que aprobara la certificación de conocimiento de los requisitos de las organizaciones internacionales.</p> <p>Medidas adicionales: Información más detallada a los representantes de los armadores sobre la administración de los transbordos en el ámbito de regulación de la CCRVMA.</p> <p>Calificación preliminar: no cumple (nivel 2)</p>		
Federación de Rusia	<i>Frio Antwerp</i>	<p>La MC 10-09, párrafo 5, establece que cada Estado de pabellón confirmará a la Secretaría la información proporcionada para un transbordo en un plazo de 3 días hábiles después de haber realizado el transbordo, de acuerdo con los párrafos 2 y 3.</p> <p>La Secretaría recibió una confirmación del <i>Sae In Leader</i> a las 08:47 UTC del 14 may 2023 de su transbordo de kril del 13 y 14 abr 2023 con el <i>Frio Antwerp</i>.</p> <p>Ni el <i>Frio Antwerp</i> ni la Federación Rusa confirmaron este transbordo.</p>	De acuerdo con el contrato de fletamento por tiempo de fecha 30 ene 2023, la empresa griega Lavinia actuó como operador del barco durante el período de tiempo especificado. Según los resultados de la investigación, se reveló que el capitán del barco envió información sobre los transbordos previstos al operador del barco. Al mismo tiempo, debido a un malentendido entre el operador y la tripulación del barco, hubo problemas para determinar la persona responsable de transmitir los datos a la Secretaría de la CCRVMA. Mientras duró la investigación, el capitán del barco fue suspendido de sus funciones hasta que aprobara la certificación de conocimiento de los requisitos de las organizaciones internacionales.	No cumple (nivel 2)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			<p>Medidas adicionales: Información más detallada a los representantes de los armadores sobre la administración de los transbordos en el ámbito de regulación de la CCRVMA.</p> <p>Calificación preliminar: no cumple (nivel 2)</p>		
Federación de Rusia	<i>Frio Antwerp</i>	<p>La MC 10-09, párrafo 8, prohíbe a cualquier barco realizar transbordos dentro del Área de la Convención para los cuales no se haya enviado notificación previa.</p> <p>La Secretaría recibió una confirmación del <i>Sae In Leader</i> a las 05:19 UTC del 30 abr 2023 de su transbordo de kril del 29 y 30 abr 2023 con el <i>Frio Antwerp</i>.</p> <p>Ni el <i>Frio Antwerp</i> ni la Federación Rusa confirmaron este transbordo.</p>	<p>De acuerdo con el contrato de fletamento por tiempo de fecha 30 ene 2023, la empresa griega Lavinia actuó como operador del barco durante el periodo de tiempo especificado. Según los resultados de la investigación, se reveló que el capitán del barco envió información sobre los transbordos previstos al operador del barco. Al mismo tiempo, debido a un malentendido entre el operador y la tripulación del barco, hubo problemas para determinar la persona responsable de transmitir los datos a la Secretaría de la CCRVMA. Mientras duró la investigación, el capitán del barco fue suspendido de sus funciones hasta que aprobara la certificación de conocimiento de los requisitos de las organizaciones internacionales.</p> <p>Medidas adicionales: Información más detallada a los representantes de los armadores sobre la administración de los transbordos en el ámbito de regulación de la CCRVMA.</p> <p>Calificación preliminar: no cumple (nivel 2)</p>	No cumple (nivel 2)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
MC 21-03					
Noruega	<i>Antarctic Endurance</i>	<p>La MC 21-03, párrafo 2, estipula que las notificaciones de pesca de los barcos deben incluir la información prescrita en la MC 10-02, párrafo 3, con respecto a cada barco propuesto para participar en la pesquería.</p> <p>La MC 10-02, párrafo 3(xiii), exige que cada Parte Contratante proporcione a la Secretaría información sobre la licencia expedida en un plazo de siete (7) días a partir de su expedición y antes de que el barco pesque en el Área de la Convención.</p> <p>El informe #2298 del observador científico de la campaña del <i>Antarctic Endurance</i> correspondiente al periodo comprendido entre el 2 dic 2022 y el 18 ene 2023 se indicaba lo siguiente: “El observador obtuvo un diagrama de la red utilizada por el barco (facilitado por el capitán), sin embargo, no coincidía con la especificación de la CCRVMA en el sitio web (véase 118438-104908-antarctic-endurancenet.pdf (ccamlr.org)) (figura 1, figura 2)”.</p> <p>La información sobre el tipo de arte proporcionada en el sitio web de la CCRVMA se utiliza como parte del procedimiento de notificación, en particular la cumplimentación de la MC 21-03, anexo A.</p>	<p>El diagrama dibujado a mano proporcionado por el capitán a bordo del barco muestra que la longitud de la red es de 130 m. Sin embargo, este dibujo muestra únicamente la red de arrastre. El intermediario y el copo no están incluidos. El diagrama de la página web de la CCRVMA muestra una red de 185 m. Este dibujo también incluye el intermediario (unos 30 m) y el copo (unos 30 m). Sobre esta base, consideramos que la descripción que figura en el sitio web, presentada en el marco del procedimiento de notificación, refleja correctamente el arte utilizado.</p> <p>Calificación preliminar: cumple</p>	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales
MC 22-07					
Japón	<i>Shinsei Maru No. 8</i>	<p>La MC 22-07, párrafo 9, establece que las Zonas de Riesgo de EMV permanecerán cerradas para todas las pesquerías hasta que los detalles sean examinados por el Comité Científico, y la Comisión determine las acciones de ordenación.</p> <p>La MC 22-07, párrafo 2 (v), define a 'Zona de Riesgo' a la que tiene un radio de 1 milla náutica a partir del punto medio de la sección de la línea de la cual se recuperaron 10 o más unidades indicadoras de EMV. El Registro de EMV de la CCRVMA se encuentra disponible en: https://www.ccamlr.org/es/document/data/ccamlr-vme-registry</p>	<p>(1) Hemos investigado el lance 13, incluyendo la comprobación con los datos de VMS y los documentos pertinentes a bordo.</p> <p>(2) La posición en la que se inició el lance 13 no es -176.43.37 (la posición registrada e informada en C2), sino -176.13.37. Volveremos a presentar el C2 modificado lo antes posible.</p> <p>(3) Siguiendo la definición de ‘lance’ especificada en el Manual de recabado de datos</p>	Cumple	V. párrafos 116 a 118

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>El <i>Shinsei Maru</i> comunicó en los datos C2 del 14 dic 2022, en el lance 13, una latitud y longitud iniciales de 75° 2,24 S y 176° 43,37 O; y una latitud y longitud finales de 75° 7,6 S y 176° 13,09 O.</p> <p>Este lance atravesó nueve Zonas de Riesgo de EMV: 88.1_1666588.1_1666788.1_1666888.1_1666988.1_1667588.1_1667688.1_1667788.1_16683_88.1_16684.</p> <p>Se adjunta a esta acta una representación gráfica.</p>	<p>del formulario C2 para pesquerías de palangre (versión de 2023), la tripulación a bordo del barco registra la posición en la que se iza la última ancla como posición final del lance.</p> <p>(4) Teniendo en cuenta (3), -176.21.33, la posición de final de lance comunicada en C2, se considera la posición en la que se izó la última ancla del lance 13. Por otra parte, los datos de VMS indicaban que el barco se encontraba en una posición diferente de la posición de final de lance comunicada a las 05:24 h del 15 de diciembre, la hora de final de lance comunicada en C2.</p> <p>(5) Basándose en los datos de VMS, los documentos pertinentes a bordo y las entrevistas con la tripulación, se presume lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aunque el barco izó la última ancla en la posición de final de lance comunicada, la corriente marina y los hielos flotantes hicieron que, por defecto, la línea se enredara y quedara a la deriva. - Incluso después de izar la última ancla, el barco tuvo que seguir intentando recuperar el cabo enredado que quedaba a la deriva bajo el mar. - El momento en que se recuperó todo la línea enredada se consideró la hora de finalización del lance en el C2. <p>En el proceso de recuperación, el barco entró en la Zona de Riesgo de EMV.</p> <p>(6) Nos gustaría solicitar al SCIC que discuta si la MC 22.07, párrafo 9, que prohíbe la pesca dentro de la zona, se aplica o no a este caso.</p>		

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			<p>Medidas adicionales: Planeamos tomar las acciones apropiadas contra el barco y el armador de acuerdo con las normativas nacional, teniendo en cuenta la decisión y discusión del SCIC.</p> <p>Calificación preliminar: se necesita interpretación de SCIC.</p>		
MC 25-03 (2021)					
Noruega	<i>Antarctic Sea</i>	<p>La MC 25-03 (2021), párrafo 1, establece está prohibido el uso de cables de control de la red. Sin embargo, la MC 25-03, nota al pie 2, permite su uso en barcos que utilicen redes de arrastre continuo siguiendo las especificaciones del anexo 25-03/A.</p> <p>El anexo 25-03/A, párrafo (iv), exige los siguientes requisitos para las tasas de observación de choques con los cables de control de la red y con los de arrastre: “(a) cada barco que participe en la prueba deberá alcanzar una cobertura de observación a bordo de por lo menos el 5 % del tiempo de pesca activa total”.</p> <p>La Secretaría interpretó que el requisito de observaciones de, al menos, el 5 % del tiempo total de pesca activa, requiere que las observaciones sean completadas por un observador en cubierta siguiendo los protocolos descritos en el SOCI.</p> <p>WG-IMAF-2022/11 se presentó a WG-IMAF-2022 e informa sobre las pruebas realizadas en la temporada 2021/22, de conformidad con el anexo 25-03/A, párrafo (v)(i). El informe señala (tabla 1) que el tiempo de arrastre para el <i>Antarctic Sea</i> fue de 1248 horas y el tiempo observado desde cubierta fue de 59 horas, lo que da una tasa de observación del 4,7 %.</p>	<p>A tenor de la MC 25-03 (2021), anexo 25-03/A, párrafo (i), “los observadores realizarán observaciones de la mortalidad incidental relacionada con el cable de control de la red, el de arrastre y el dispositivo(s) de mitigación, por lo menos, dos veces al día durante la pesca”. El anexo 25-03/A, párrafo (iv), exige los siguientes requisitos para las tasas de observación de choques con los cables de control de la red y con los de arrastre: “(a) cada barco que participe en la prueba deberá alcanzar una cobertura de observación a bordo de por lo menos el 5 % del tiempo de pesca activa total”. En este párrafo, no se describe con claridad que las observaciones deban realizarse en cubierta.</p> <p>Los cables de arrastre y los cables de control de la red a bordo de los barcos de kril de Noruega en la temporada 2021/22 se controlaron de acuerdo con los siguientes protocolos (también descritos en WG-IMAF-2022/11):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3 observaciones de 15 minutos de choques con cables de arrastre realizadas cada día desde la cubierta o el puente. 	Cumple	V. párrafo 119

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			<ul style="list-style-type: none"> • 4 observaciones de video de 15 minutos realizadas cada día por el observador científico en altamar. • Revisión adicional de video por parte de los observadores científicos en tierra para aumentar la cobertura de seguimiento en la banda de babor de cada barco a ~20% (<i>Antarctic Endurance</i> y <i>Saga Sea</i>) o ~10% (<i>Antarctic Sea</i>). <p>Estos protocolos se debatieron durante una reunión de los equipos en 2020 y, posteriormente, en un grupo web.</p> <p>Como se muestra en WG-IMAF-2022/11, tabla 1, las 3 observaciones realizadas en cubierta dieron una tasa de observación del 4,7 %. El resto del requisito del 5 % se alcanzó con las 4 observaciones diarias de 15 minutos realizadas en altamar. No obstante, estas observaciones en el mar no se reflejan claramente en la tabla 1, ya que la tabla no diferencia entre las observaciones de video realizadas en altamar y las realizadas en tierra.</p> <p>En opinión de Noruega, el protocolo de seguimiento descrito en el documento WG-IMAF-2022/11 se ajusta a los requisitos de la MC 25-03, anexo 1 (2021).</p> <p>En cualquier caso, debe destacarse que WG-IMAF-2022/11, que constituye la base para este caso, sólo cubre el periodo entre abril y junio, y no la temporada de pesca en su conjunto.</p>		
			Calificación preliminar: cumple		

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
Noruega	Saga Sea	<p>La MC 25-03 (2021), párrafo 1, establece está prohibido el uso de cables de control de la red. Sin embargo, la MC 25-03, nota al pie 2, permite su uso en barcos que utilicen redes de arrastre continuo siguiendo las especificaciones del anexo 25-03/A.</p> <p>El anexo 25-03/A, párrafo (iv), exige los siguientes requisitos para las tasas de observación de choques con los cables de control de la red y con los de arrastre: “(a) cada barco que participe en la prueba deberá alcanzar una cobertura de observación a bordo de por lo menos el 5 % del tiempo de pesca activa total”.</p> <p>La Secretaría interpretó que el requisito de observaciones de, al menos, el 5 % del tiempo total de pesca activa, requiere que las observaciones sean completadas por un observador en cubierta siguiendo los protocolos descritos en el SOCI.</p> <p>WG-IMAF-2022/11 se presentó a WG-IMAF-2022 e informa sobre las pruebas realizadas en la temporada 2021/22, de conformidad con el anexo 25-03/A, párrafo (v)(i). El informe señala (tabla 1) que el tiempo de arrastre para el <i>Saga Sea</i> fue de 1153 horas y el tiempo observado desde cubierta fue de 56 horas, lo que da una tasa de observación del 4,8 %.</p>	<p>A tenor de la MC 25-03 (2021), anexo 25-03/A, párrafo (i), “los observadores realizarán observaciones de la mortalidad incidental relacionada con el cable de control de la red, el de arrastre y el dispositivo(s) de mitigación, por lo menos, dos veces al día durante la pesca”. El anexo 25-03/A, párrafo (iv), exige los siguientes requisitos para las tasas de observación de choques con los cables de control de la red y con los de arrastre: “(a) cada barco que participe en la prueba deberá alcanzar una cobertura de observación a bordo de por lo menos el 5 % del tiempo de pesca activa total”. En este párrafo, no se describe con claridad que las observaciones deban realizarse en cubierta.</p> <p>Los cables de arrastre y los cables de control de la red a bordo de los barcos de kril de Noruega en la temporada 2021/22 se controlaron de acuerdo con los siguientes protocolos (también descritos en WG-IMAF-2022/11):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3 observaciones de 15 minutos de choques con cables de arrastre realizadas cada día desde la cubierta o el puente. • 4 observaciones de video de 15 minutos realizadas cada día por el observador científico en altamar. • Revisión adicional de video por parte de los observadores científicos en tierra para aumentar la cobertura de seguimiento en la banda de babor de cada barco a ~20% (<i>Antarctic Endurance</i> y <i>Saga Sea</i>) o ~10% (<i>Antarctic Sea</i>). 	Cumple	V. párrafo 119

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			<p>Estos protocolos se debatieron durante una reunión de los equipos en 2020 y, posteriormente, en un grupo web.</p> <p>Como se muestra en WG-IMAF-2022/11, tabla 1, las 3 observaciones realizadas en cubierta dieron una tasa de observación del 4,8 %. El resto del requisito del 5 % se alcanzó con las 4 observaciones diarias de 15 minutos realizadas en altamar.</p> <p>No obstante, estas observaciones en el mar no se reflejan claramente en la tabla 1, ya que la tabla no diferencia entre las observaciones de video realizadas en altamar y las realizadas en tierra.</p> <p>En opinión de Noruega, el protocolo de seguimiento descrito en el documento WG-IMAF-2022/11 se ajusta a los requisitos de la MC 25-03, anexo 1 (2021).</p> <p>En cualquier caso, debe destacarse que WG-IMAF-2022/11, que constituye la base para este caso, sólo cubre el periodo entre abril y junio, y no la temporada de pesca en su conjunto.</p> <p>Calificación preliminar: cumple</p>		
Medida de Conservación 26-01					
Chile	<i>Puerto Ballena</i>	<p>La MC 26-01, párrafo 5, establece que se deberán cortar en trozos de aproximadamente 30 cm todas las cintas de embalaje una vez retiradas de las cajas, y luego quemarlas a la mayor brevedad en el incinerador de a bordo.</p> <p>El informe #2386 del observador científico de la campaña del <i>Puerto Ballena</i> para el periodo del 9 dic 2022 al 14 feb 2023</p>	<p>En relación con este suceso, la información recabada del observador científico y del armador confirma la existencia de cintas de plástico de embalaje. Éstas fueron retiradas y cortadas de acuerdo con la MC 26-01. Sin embargo, las dudas con respecto a la capacidad del incinerador de a bordo del barco hicieron</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		señala lo siguiente: “este barco dispone de una máquina termoselladora de cintas de plástico utilizada para el embalaje de cajas con subproductos, para HGT de <i>D. mawsoni</i> de 1 a 10 kg y HGT de macroúridos. Las cintas falladas se almacenaban en bolsas de rafia junto con nailon y otros desperdicios que no se incineraron ya que el incinerador con el que cuenta el barco no está habilitado para reducir dichos plásticos.	que las cintas no se quemaran inmediatamente, sino que se almacenaran y se incineraran una vez que el barco abandonó el Área de la CCRVMA. Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)		
MC 33-03					
Ucrania	<i>Koreiz</i>	<p>La MC 33-03, párrafo 5, exige que un barco se desplace 5 N cuando la captura secundaria de cualquier especie sea igual o superior a 1 t y no deberá regresar a ningún punto dentro de las 5 N en las que la captura secundaria excedió de 1 t durante un período de al menos cinco días.</p> <p>La MC 33-03, párrafo 3, establece para esta medida que se considerará a ‘<i>Macrourus spp.</i>’ como a una especie única. Una milla náutica equivale a 1852 metros. Cinco millas náuticas equivalen a 9260 metros.</p> <p>El <i>Koreiz</i> en la Subárea 88.1 comunicó para el lance número 62, que finalizó a las 14:25 UTC del 27 ene 2023, un total de capturas secundarias de 1,57 t de <i>Macrourus spp.</i></p> <p>La distancia a la línea calada más cercana (línea número 67, a las 17:29 UTC del 28 ene 2023) se calculó en 5335 metros (2,9 N).</p> <p>Se adjunta a esta acta una representación gráfica.</p>	<p>Se consideró e investigó el incidente. Tripulación instruida para evitar la misma situación en el futuro.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
MC 41-01					
Australia	<i>Antarctic Aurora</i>	<p>La MC 41-01, anexo B, párrafo 5 (ii), establece que cada lance de investigación tendrá un mínimo de 3500 anzuelos, y 5000 anzuelos como máximo.</p> <p>El <i>Antarctic Aurora</i> operaba en la División 58.4.2 y, en sus datos C2 del 5 al 6 feb 2023, comunicó 1 lance individual que constaba de 1131 anzuelos con el objetivo de pesca de investigación (‘R’).</p>	<p>El barco se encontró con dificultades operativas en el calado de los artes de pesca (lance #51). Un cajón se caló inadvertidamente sin estar atado al cajón siguiente y, por lo tanto, no tenía boyas en un extremo. Para evitar la pérdida del arte, el barco abortó el calado y recogió</p>	Calificación de cumplimiento no asignada	V. párrafos 127 a 128

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>En la presentación C2 para el lance 51 se indicó “lance abortado ya que la línea no estaba atada, se recogió inmediatamente”. No se comunicó ninguna captura para este lance en los datos C2.</p>	<p>inmediatamente el arte, con lo que no desplegó todo el número de anzuelos previsto.</p> <p>A falta de orientaciones sobre la recopilación de datos en caso de lances o viradas abortados o fallidos, el lance o virada se registró en el formulario C2.</p> <p>Australia sugiere que se modifique el formulario C2 para facilitar el registro de los lances no operativos que se cancelan debido a problemas de operación.</p> <p>Medidas adicionales: Australia sugiere que se modifique el formulario C2 para facilitar el registro de los lances no operativos que se cancelan debido a problemas de operación.</p> <p>Calificación preliminar: se necesita interpretación de SCIC.</p>		
Australia	<i>Antarctic Aurora</i>	<p>El MC 41-01, anexo B, párrafo 5 (ii), estipula que en cada lance de investigación, el tiempo de reposo mínimo será de seis horas (360 minutos), que se medirá desde el momento en que concluye el calado hasta el momento en que comienza el virado.</p> <p>El <i>Antarctic Aurora</i> operaba en la División 58.4.2 y, en sus datos C2 del 5 al 6 feb 2023, comunicó 2 lances que tuvieron menos de 6 horas de tiempo de reposo con fines de pesca de investigación (‘R’).</p> <p>El arrastre 51 terminó de calarse a las 22:30 del 5 feb 2023 y comenzó a transportarse a las 23:20 del 5 feb 2023. El tiempo de remojo fue de 50 minutos. El arrastre 54 terminó de calarse</p>	<p>El barco se encontró con dificultades operativas en el calado de los artes de pesca (lance #51). Un cajón se caló inadvertidamente sin estar atado al cajón siguiente y, por lo tanto, no tenía boyas en un extremo. Para evitar la pérdida del arte, el barco abortó el calado y recogió inmediatamente el arte, con lo que no se cumplió con el tiempo en reposo requerido.</p> <p>El barco sufrió un fallo eléctrico durante las operaciones de pesca (lance 54) y se quedó sin electricidad durante 4 horas. Para evitar que se enredara el arte de pesca, la tripulación cortó la línea principal y dio por terminado el lance.</p>	Calificación de cumplimiento no asignada	V. párrafos 127 a 128

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>el 6 feb 2023 a las 11:11 y comenzó a transportarse el 6 feb 2023 a las 15:59. El tiempo de reposo fue de 288 minutos.</p> <p>En el informe C2 se indica que en el lance 51 “se interrumpió el lance porque el cabo no estaba atado, se recogió inmediatamente”; y en el lance 54 “se rompió el cabo, se recogió el segundo cabo y el barco estuvo detenido 4 horas”.</p> <p>No se comunicó ninguna captura para el lance 51 en los datos C2.</p>	<p>El arte se recogió antes de su tiempo completo de inmersión para evitar la pérdida del arte, debido a la preocupación por la profundidad de la línea cortada y las fuertes corrientes, que, si se hubiera respetado el tiempo total de reposo, se habrían dificultado los esfuerzos de recuperación.</p> <p>Australia sugiere que se modifique el formulario C2 para facilitar el registro de los lances no operativos que se cancelan debido a problemas de operación.</p> <p>Medidas adicionales: Australia sugiere que se modifique el formulario C2 para facilitar el registro de los lances no operativos que se cancelan debido a problemas de operación.</p> <p>Calificación preliminar: se necesita interpretación de SCIC.</p>		
República de Corea	Greenstar	<p>La MC 41-01, anexo B, párrafo 5 (ii), establece que cada lance de investigación tenga un mínimo de 3500 anzuelos, y un máximo de 5000 anzuelos.</p> <p>El <i>Greenstar</i> realizó operaciones de pesca en la Subárea 88.3 en virtud de la MC 24-05 (Pesca con fines de investigación realizada con arreglo a la MC 24-01) y notificó en sus datos C2 del 24 feb 2023 al 31 mar 2023, los que detallaban 97 lances individuales que consistían en 5640 anzuelos por lance con fines de pesca de investigación (‘R’).</p>	<p>La MC 41-01 (Medidas generales para las pesquerías exploratorias de <i>Dissostichus spp.</i> en el Área de la Convención durante la temporada 2022/23) regula las pesquerías exploratorias, y las áreas pertinentes en las que se notificaron barcos de pabellón Corea que operaron en la temporada son las Divisiones Estadísticas 88.1, 88.2 y 58.4.1. La MC 41-01, anexo B, es parte fundamental de esta medida de conservación, y se aplica a las pesquerías exploratorias especificadas en la MC 21.02, párrafo 6(iii), que deben presentar un Plan de Investigación, a saber, la Subárea</p>	Cumple	V. párrafos 125 a 126

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			<p>estadística 48.6 y las Divisiones estadísticas 58.4.1, 58.4.2 y 58.4.3a. La investigación científica en 88.3, sin embargo, se rige por la MC 24-01 (Aplicación de medidas de conservación a la investigación científica) y la MC 24-05 (Pesca con fines de investigación realizada con arreglo a la MC 24-01) y no por la MC 41-05, anexo B, que establece que los lances de investigación designados comprenderán para palangres, al menos, 3500 anzuelos y no más de 5000 anzuelos.</p>		
			<p>El <i>Greenstar</i> lleva a cabo investigaciones científicas en la Subárea 88.3 desde 2016, siguiendo los planes de investigación modificados aprobados por el Comité Científico. Sus planes de investigación indican la longitud de los palangres (RB1-5: 11 000 m, otros: 7000 m) en lugar del número de anzuelos. Desde 2018, el <i>Greenstar</i> ha estado llevando a cabo actividades de investigación conjuntas con Ucrania, y ha estado utilizando más de 5000 anzuelos (máximo) cada temporada cuando se convierte de la longitud de las líneas al número de anzuelos. Para facilitar la consulta, Corea ha adjuntado el plan de investigación presentado en septiembre de 2022 para su revisión en WG-FSA. No se planteó ninguna cuestión sobre el contenido del plan de investigación y fue aprobado por el Comité Científico. Si hubiera algún elemento que no fuera congruente con los requisitos de la medida de conservación de la CCRVMA, el plan no se habría aprobado.</p>		

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			<p>En conclusión, el posible problema de cumplimiento identificado por la Secretaría no se aplica al <i>Greenstar</i>, que no se rige por la MC 41-01, que son las “medidas generales para las pesquerías exploratorias” y su anexo B, que se aplica a la Subárea estadística 48.6 y a las Divisiones estadísticas 58.4.1, 58.4.2 y 58.4.3a.</p> <p>Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales</p> <p>Calificación preliminar: cumple</p>		
España	<i>Tronio</i>	<p>La MC 41-01, anexo B, párrafo 5 (i), establece que cada lance de investigación deberá realizarse a una distancia de por lo menos 3 M de cualquier otro lance de investigación, y la distancia se medirá desde el punto medio geográfico de cada lance de investigación. La nota al pie 2 permite que en la temporada 2022/23 hasta el 50 % de las líneas de investigación se calen con menos de 3 N de separación.</p> <p>En el marco de la MC 21-02, el <i>Tronio</i> emprendió la investigación de la pesquería de austromerluza negra en la Subárea 48.6. El plan de investigación se detalla en WG-SAM-2022/02.</p> <p>El análisis de la pesca de investigación llevada a cabo por el <i>Tronio</i> en la Subárea 48.6 identificó que 92 de los 169 lances (54 %) se realizaron con una separación de menos de 3 N entre ellos.</p> <p>Se adjuntan a esta acta datos adicionales que identifican la distancia entre los lances identificados.</p>	<p>Respuesta enviada a la Secretaría por la Unión Europea por correo electrónico:</p> <p>En relación con la MC 41-01, se ha iniciado una investigación sobre una posible infracción. Informaremos de cualquier novedad, a más tardar, en la reunión de SCIC. En este momento no disponemos de información suficiente para proponer una calificación concreta de cumplimiento y su seguimiento.</p> <p>No se asignó una calificación de cumplimiento</p>	Se necesita interpretación de SCIC	V. párrafos 122 a 124

Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
Ucrania	<i>Marigolds</i>	<p>La MC 41-01, anexo B, párrafo 5 (ii), establece que cada lance de investigación tenga un mínimo de 3500 anzuelos y un máximo de 5000 anzuelos.</p> <p>El <i>Marigolds</i> estaba pescando en la Subárea 88.3 según la MC 24-05 (Pesca con fines de investigación realizada con arreglo a la MC 24-01) y comunicó en sus datos C2 del 20 abr 2023 al 23 abr 2023, en los que se da cuenta que 5 lances individuales que consistieron en 3150 anzuelos por lance con el propósito de pesca de prospección ('S').</p>	<p>Se calaron líneas de 7000 m de longitud (3150 anzuelos) en el bloque de investigación 88.3_7 según el plan de investigación detallado en WG-FSA-2022/26. La longitud de las líneas se puede aumentar a 11 000 m (4950 anzuelos) (propuesto para otros bloques de investigación) para la próxima temporada de investigación.</p> <p>Calificación preliminar: cumple</p>	Cumple	V. párrafos 125 a 126
MC 91-05					
España	<i>Tronio</i>	<p>La MC 91-05, párrafo 24, exige que los Estados del pabellón presenten notificación a la Secretaría antes del ingreso de uno de sus barcos de pesca en el área marina protegida.</p> <p>Se proporcionó una notificación de desplazamiento para el <i>Tronio</i> a las 06:45 UTC del 20 dic 2022 que confirmaba la entrada en la ZPG (i) del AMPRMR a las 03:27 UTC del 20 dic 2022.</p> <p>Diferencia de tiempo: 3 horas 18 minutos después de la entrada.</p>	<p>Respuesta enviada a la Secretaría por la Unión Europea por correo electrónico:</p> <p>Con relación a la MC 91-05, observamos que hubo un retraso de 7 minutos en la transmisión del informe de salida. Hemos llevado a cabo una investigación y el capitán del barco ha recibido un recordatorio y una advertencia. Pedimos disculpas por esta situación. Haremos lo posible por evitar que este caso de incumplimiento se repita en el futuro. Consideramos que se trata de un incumplimiento menor (nivel 1) y que no es necesario adoptar ninguna otra medida. Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 129

Proyecto de lista de barcos de pesca INDNR-PNC 2023/24 (Medida de Conservación 10-07)
A considerar para su adición a la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC 2022/23

Nombre del barco	Pabellón	Número OMI	Señal de llamada	Tipo y fecha de las actividades	Año de inclusión en lista	Historial del propietario
<i>Cobija</i>	Desconocido	7330399	CPB3000	Pesca sin autorización (División 58.4.3b) Diciembre de 2017 a marzo de 2018; y febrero a junio de 2020	2023	Express Financial Ventures Group

Lista de barcos de pesca INDNR de las Partes contratantes de 2021/22

Nombre del barco	Pabellón	Número OMI	Señal de llamada	Tipo y fecha de las actividades	Año de inclusión en lista	Historial del propietario
<i>El Shaddai</i> Nombres anteriores: • <i>Banzare</i>	Sudáfrica	8025082	ZR6358	Pescando dentro de un área cerrada (Subárea 58.7) (26 mayo a 8 agosto 2015; y 6 mayo a 22 junio 2016)	2021	Braxton Security Services CC



Doc. 02/CCAMLR-23

Hobart, Tasmania, Australia

– 18 de octubre de 2023

CCAMLR-42/BG/08 Rev. 1

NOTIFICACIONES DE PESQUERÍAS 2023/24

Ref. Pesquería exploratoria de palangre de la República de Namibia dirigida a *Dissostichus ssp* en las Subáreas 88.1 y 88.2

Distinguidos colegas, aprovechamos la oportunidad para agradecerles la cálida bienvenida a CCAMLR-42.

Con relación a la notificación de la República de Namibia para pescar en el Área de la Convención con el BP *Helena Ndume* en la temporada 2023/2024 nos gustaría proporcionar la siguiente información de referencia:

1. En virtud de la MC 21-02, presentamos la solicitud de pesca exploratoria en tiempo y forma para las Subáreas 88.1 y 88.2 el 31 de mayo de 2023. Recibimos confirmación por correo electrónico de la Secretaría de que ambas notificaciones de pesca se habían presentado correctamente (correo electrónico de ccamlr@ccamlr.org, miércoles 31 de mayo de 2023).
2. El 1 de junio de 2023 a las 03:44 recibimos una comunicación por correo electrónico del Sr. Henrique Anatole, Oficial de datos de cumplimiento y seguimiento de pesquerías, en la que se daba cuenta de que faltaban datos de EMV.

El Sr. Anatole declaró:

*“Cambiamos el estado de las notificaciones de Namibia de nuevo a borrador **para permitirle adjuntar los documentos requeridos**. Por favor, después de adjuntar los documentos envíe la notificación de nuevo.”*

3. El 9 de junio de 2023 el Ministro de Pesca de Namibia presentó los datos de EMV que faltaban, según las instrucciones de la Secretaría.
4. Posteriormente, el 13 de junio, la empresa pesquera recibió y pagó la factura 0000429 de la CCRVMA por nuestros pagos por derechos de las Subáreas 88.1 y 88.2
5. El 31 de julio, la empresa encargó a la CCRVMA todo el equipo de marcado adecuado. El pago se efectuó el 29 de agosto.

Por lo tanto, el Gobierno de Namibia se comunicó en plena coordinación con la Secretaría de la CCRVMA. Hay que tener en cuenta que los días 3 y 4 de junio fue fin de semana, por lo que lo más pronto que las modificaciones pudieron llegar a nuestra atención fue a partir del 5 de junio. También cabe señalar que los funcionarios del Gobierno tuvieron que trabajar en las modificaciones junto con los propietarios de los barcos. Esto hizo que el documento debidamente modificado llegara a la Secretaría el 9 de junio.

Observamos que el texto actual del borrador del informe de la reunión de SCIC afirma lo siguiente:

“El Presidente del Comité Científico señaló el caso de la presentación con retraso de la evaluación del impacto sobre ecosistemas marinos vulnerables (EMV) por Namibia, parte de su notificación de pesquería para la realización de actividades de pesca de fondo en las Subáreas 88.1 y 88.2. El Presidente del Comité Científico señaló que, este año, el Comité Científico no tuvo tiempo de revisar las evaluaciones de impacto sobre EMV, y que la Comisión debía pronunciarse sobre este tema”.

Dado que el Comité Científico no estudió ninguna evaluación del impacto sobre ecosistemas marinos vulnerables para las notificaciones de pesca de este año, la presentación tardía de la evaluación del impacto de EMV de la República de Namibia no habría tenido ningún valor material para las solicitudes en relación con la evaluación de las interacciones con el bentos para la temporada 2023/24.

Namibia desearía además recalcar a la Comisión que la CCRVMA, como organización, debería comprender que algunos de sus Miembros, como Namibia, son países en vías de desarrollo que afrontan retos únicos

que pueden no ser concebibles en los Miembros desarrollados. Evidentemente, no habríamos tenido este debate si un país en desarrollo Miembro de la CCRVMA no estuviera simplemente intentando participar en las actividades de la Comisión, de la que ha sido Miembro con todos los derechos pagados durante más de 20 años sin haber extraído ningún recurso marino vivo del Área de la Convención. Nuestros esfuerzos en el proceso de solicitud son claros, documentados y de buena fe con relación al cumplimiento de las normas, aceptando no obstante las deficiencias en que incurrimos, resultado de la inexperiencia en el procedimiento y que han dado lugar a un error técnico-administrativo.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, esperamos que los Miembros puedan apoyar la notificación para el BP *Helena Ndume* para las Subáreas 88.1 y 88.2 para la temporada 2023/24.

Nos gustaría expresar nuestras sinceras disculpas por cualquier posible malentendido y siempre tranquilizar al resto de los Miembros sobre el hecho de que actuamos con el máximo afán de cumplimiento y diligencia.

Gracias por su comprensión y esperamos que nuestra explicación les resulte satisfactoria.

Atentamente,

Uetitiyua Kauaria

Jefe de delegación

Director Ejecutivo Adjunto

Ministerio de Pesca y Recursos Marinos. República de Namibia

Todas las comunicaciones por correo electrónico que sirvan de documentación de apoyo pueden compartirse a solicitud de los Miembros.