

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

Índice

	Página
Apertura de la reunión	121
Organización de la reunión	121
Examen de las medidas y los sistemas relacionados con la ejecución y el cumplimiento	121
Sistema de Documentación de la Captura (SDC) de <i>Dissostichus</i> spp.	122
Inspección de barcos	122
Sistema de Seguimiento de Barcos y desplazamientos de barcos en el Área de la Convención	122
Promoción del cumplimiento en la CCRVMA	123
Transbordos	123
Propuestas de adopción de nuevas medidas de conservación relativas al cumplimiento y modificación de las medidas existentes	124
Medida de Conservación 10-05	124
Medida de Conservación 26-01	124
Requisitos de notificación de datos y de observación	126
Recomendaciones de SCIC	126
Procedimiento de Evaluación sobre el Cumplimiento de la CCRVMA (PECC)	127
Informe Provisional de la CCRVMA sobre el Cumplimiento	127
Medida de Conservación 10-01	127
Medida de Conservación 10-03, párrafo 4	127
Medida de Conservación 10-03, párrafo 5	128
Medida de Conservación 10-03, párrafo 8	128
Medida de Conservación 10-04	129
Medida de Conservación 10-05, párrafo 3	129
Medida de Conservación 10-05, párrafo 6	129
Medida de Conservación 10-09, párrafo 2	131
Medida de Conservación 10-09, párrafo 3	131
Medida de Conservación 10-09, párrafo 4	132
Medida de Conservación 10-09, párrafo 5	132
Medida de Conservación 10-09, párrafo 8	132
Casos de posible incumplimiento no considerados	132
Revisión de la MC 10-10	133
Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) en el Área de la Convención	134
Nivel actual de la pesca INDNR	134
Listas de barcos de pesca INDNR	136
Lista de barcos de pesca INDNR-PNC	136
Lista de barcos de pesca INDNR-PC	137
Notificaciones de pesquerías	138
Asesoramiento del Comité Científico a SCIC	138

Otros asuntos	138
Adopción del informe y clausura de la reunión	139
Apéndice I: Informe de la CCRVMA sobre el Cumplimiento de 2020/21	140
Apéndice II: Lista de barcos de pesca INDNR de Partes no contratantes de 2021/22	195
Apéndice III: Lista de barcos de pesca INDNR de las Partes contratantes de 2021/22	200

Informe del Comité Permanente de Ejecución y Cumplimiento (SCIC)

Apertura de la reunión

1. La reunión del Comité Permanente de Ejecución y Cumplimiento (SCIC) se celebró en forma virtual en Hobart, Australia, del 18 al 22 de octubre de 2021. Los delegados no pudieron asistir en forma presencial a la reunión en Hobart y participaron en forma remota, a través de Interprefy.

2. La Presidenta de SCIC, la Sra. M. Engelke-Ros (Estados Unidos de América (EE. UU.)), inauguró la sesión, dio la bienvenida a los Miembros y Observadores y agradeció a la Secretaría por su apoyo. La Presidenta también expresó su agradecimiento a los Miembros por la labor de preparación desarrollada durante el período entre sesiones previo a la reunión de SCIC.

Organización de la reunión

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

Examen de las medidas y los sistemas relacionados con la ejecución y el cumplimiento

4. SCIC dio consideración a la propuesta de la Federación de Rusia (Rusia) de establecer un sistema formalizado de notificación de recuperación de artes de pesca luego del cierre de una pesquería (CCAMLR-40/29).

5. SCIC agradeció a Rusia por su documento, al tiempo que destacó la utilidad de la información recopilada y difundida en circulares sobre notificaciones de recuperación de artes de pesca fuera de temporada. Estados Unidos señaló que sería de utilidad que la Secretaría compilara información de índole similar, que SCIC pueda considerar en sus reuniones futuras.

6. La República Popular China (China) expresó preocupación por la recuperación de artes fuera de temporada y el consecuente exceso de la captura, al tiempo que recordó que este problema persiste desde hace varios años y expresó que espera que estos asuntos se resuelvan pronto.

7. Algunos Miembros lamentaron que no se hubiese podido llegar a un acuerdo respecto de la recomendación de la Secretaría sobre el Sistema de Seguimiento de Barcos (VMS) y los transbordos. Algunos Miembros opinaron que muchas de estas recomendaciones serían beneficiosas para lograr mejoras en estos dos temas tan importantes. Algunos Miembros agradecieron a la Secretaría por el tiempo y el esfuerzo dedicados a identificar las brechas existentes y sugerir mejoras y expresaron que esperaban que la falta de acuerdo en esta oportunidad no desalentara los esfuerzos continuos de la Secretaría por identificar áreas que podrían perfeccionarse. La República de Corea (Corea) alentó a los Miembros a ofrecerse a trabajar con la Secretaría voluntariamente en apoyo de estos esfuerzos. Corea expresó que

espera que el año próximo SCIC disponga de más tiempo para sostener discusiones exhaustivas sobre los documentos de trabajo y las recomendaciones de la Secretaría, en respaldo de la implementación de mejoras en las medidas seguimiento, control y vigilancia (SCV) de la CCRVMA, que revisten de tal importancia.

Sistema de Documentación de la Captura (SDC) de *Dissostichus* spp.

8. SCIC expresó su aprecio por el informe de la Secretaría sobre la implementación del Sistema de Documentación de Capturas de *Dissostichus* spp. (SDC) y el análisis correspondiente (CCAMLR-40/BG/06). El documento se consideró leído y SCIC no lo discutió.

Inspección de barcos

9. SCIC agradeció a la Secretaría por el informe de ejecución de las inspecciones en puerto (Medida de Conservación (MC) 10-03) y del Sistema de Inspección (CCAMLR-40/BG/04). El documento se consideró leído y SCIC no lo discutió.

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

10. SCIC dio consideración al informe de la Secretaría sobre la implementación del sistema VMS (CCAMLR-40/17), en el que se incluyen cuatro recomendaciones para mejorar la administración del VMS y las actividades de desplazamiento de los barcos:

- i) establecer una zona intermediaria o alguna otra medida fuera del Área de la Convención para la transmisión de los datos VMS
- ii) iniciar una prueba de generación automática de notificación de desplazamientos de barcos a partir de los datos VMS y presentar los resultados en CCAMLR-41
- iii) incorporar un anexo a la MC 10-04 que los Miembros puedan utilizar al solicitar datos VMS a los fines de actividades de vigilancia o inspección
- iv) llevar a cabo una encuesta sobre las distintas unidades VMS y los proveedores de servicios que se utilizan en el Área de la Convención y rendir un informe a SCIC en 2022.

11. SCIC tomó nota de que no se llegó a un acuerdo sobre la recomendación i) de establecer una zona intermediaria o alguna otra medida. SCIC tomó nota de las inquietudes expresadas por algunos Miembros de que la adopción de ese requisito implicaría establecer regulaciones fuera del Área de la Convención, algo que no pueden apoyar.

12. Algunos Miembros refrendaron la recomendación ii) de iniciar una prueba de notificación automática de desplazamientos de barcos a partir de los datos VMS. Varios Miembros acordaron participar voluntariamente en la prueba piloto y sostuvieron que consideran que la prueba no sustituye ninguna de las obligaciones de conformidad con la MC 10-04.

13. No se llegó a un acuerdo sobre la recomendación iii) de incorporar un nuevo anexo A en la MC 10-04. Algunos Miembros indicaron que incorporar un formulario tipo de solicitud de datos VMS para el desarrollo de actividades de vigilancia o inspección conduciría a hacer el proceso más eficiente, tanto para la Secretaría como para los Miembros solicitantes. Algunos Miembros acordaron que los Miembros que así lo deseen podrían utilizar el formulario tipo a voluntad.

14. No se llegó a un consenso sobre la recomendación iv) de hacer una encuesta de las unidades VMS de los Miembros y los proveedores de servicios. Algunos Miembros señalaron que tal encuesta ayudaría a la Secretaría a identificar los inconvenientes que presenta cada tipo de unidad VMS y cada proveedor, en relación con la participación y la notificación de datos. Algunos Miembros expresaron su interés por adoptar esta recomendación voluntariamente.

15. Muchos Miembros destacaron que el sistema de datos VMS y el control de las actividades de desplazamiento de los barcos representan una medida de manejo importante y que la implementación de mejoras en estos sistemas beneficiaría a los Miembros y aportaría una mayor eficacia a la Secretaría.

16. SCIC agradeció a la Secretaría por este documento. Muchos Miembros expresaron su decepción por que SCIC no hubiera podido alcanzar un consenso sobre todas las recomendaciones de la Secretaría. Algunos Miembros, asimismo, se declararon a favor de las propuestas de mejorar la eficiencia y facilitar el desempeño de las funciones de la Secretaría, ya que esto, en definitiva, apuntala los esfuerzos de la Comisión. Dichos Miembros expresaron su afán por dar tratamiento a esta y otras propuestas similares junto a la Secretaría y a todos los Miembros, en el período entre sesiones, con objeto de mejorar la eficacia en la aplicación de las medidas de conservación de la CCRVMA.

Promoción del cumplimiento en la CCRVMA

17. SCIC expresó su aprecio por las recomendaciones presentadas por la Unión Europea para introducir mejoras en la ordenación de las pesquerías de la CCRVMA (CCAMLR-40/BG/01) y por el informe de Nueva Zelandia sobre las patrullas de vigilancia aérea enviadas al mar de Ross durante la temporada 2020/21 (CCAMLR-40/BG/22). Se consideró que los documentos habían sido leídos y no se sostuvieron discusiones al respecto en el pleno de SCIC.

Transbordos

18. SCIC agradeció a la Secretaría por el informe sobre la implementación del sistema de notificación de transbordos (CCAMLR-40/16), que incluye cinco recomendaciones. SCIC tomó nota de que no se pudo llegar a un consenso sobre las cinco recomendaciones. Muchos Miembros señalaron el considerable número de instancias de incumplimiento de la notificación de transbordos recogidas en el Informe Resumido de la CCRVMA sobre el Cumplimiento (CCAMLR-40/07 Rev. 1, anexo 1) y consideraron que las recomendaciones de la Secretaría podrían favorecer y mejorar el grado de cumplimiento. Muchos Miembros expresaron su voluntad de continuar trabajando con la Secretaría en esta propuesta en el período entre sesiones.

19. China señaló que esas recomendaciones incluyen tanto asuntos de índole legal como técnica y remarcó que se deberían haber sostenido discusiones en el marco de la MC 10-09. Por consiguiente, China sugirió que, para sostener discusiones con eficiencia, sería de utilidad proponer modificaciones específicas al texto de la MC 10-09, que reflejen esas recomendaciones.

20. La Unión Europea indicó que, en la tabla 1 del informe de implementación del sistema de notificación de transbordos (CCAMLR-40/16), los barcos con el pabellón de Lituania y Chipre, Estados miembros de la Unión Europea, figuran como barcos del pabellón de Partes no contratantes (PNC). La Unión Europea remarcó que tiene competencia exclusiva sobre la conservación de los recursos marinos biológicos, lo cual comprende las actividades de transbordo relacionadas con las pesquerías en el Área de la Convención, y solicitó que esto se vea debidamente reflejado en el informe.

21. Australia y Argentina señalaron que varios Estados miembros de la Unión Europea no son Partes contratantes de la Convención y que este es un caso delicado para la CCRVMA.

22. ASOC agradeció a la Secretaría por su informe, expresó su apoyo a las recomendaciones presentadas por ella y recordó la recomendación 12 de la Segunda Evaluación del Funcionamiento de la CCRVMA (CCAMLR-XXXVI/01), que identifica la existencia de una brecha considerable en la regulación de los transbordos en el régimen de cumplimiento de la CCRVMA. ASOC también destacó que las mejoras sugeridas por la Unión Europea en cuanto a la ordenación de las pesquerías de la CCRVMA (CCAMLR-40/BG/01) brindan recomendaciones útiles sobre medidas adicionales que la CCRVMA podría adoptar. Asimismo, señaló que, en su opinión, la CCRVMA continúa a la zaga de otras organizaciones en lo referido a los transbordos y expresó que espera que esta situación cambie en el futuro.

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

Medida de Conservación 10-05

23. SCIC tomó nota de los 871 casos de incumplimiento de la MC 10-05, párrafo 6, identificados en Informe Resumido del Procedimiento de Evaluación del Cumplimiento de la CCRVMA (PECC) y el análisis correspondiente (CCAMLR-40/07 Rev. 1, anexo 1). Algunos Miembros señalaron que estos casos reflejaban las confusiones provocadas por incongruencias entre la terminología utilizada en la MC 10-05 y en el SDCe. SCIC consideró la propuesta de Estados Unidos (EE. UU.) de modificar la MC 10-05 para resolver dichas incongruencias.

Medida de Conservación 26-01

24. SCIC dio consideración a la propuesta de la Unión Europea de modificar la MC 26-01 para prohibir el vertido y la descarga de residuos, productos de aves, aguas residuales y restos de pescado en el Área de la Convención (CCAMLR-40/21 Rev. 1) y de reemplazar el concepto de *barco que pesca* por *barco de pesca*, conforme a la definición de este concepto en la MC 10-03.

25. La Unión Europea señaló que la actual medida de conservación solamente prohíbe el vertido y la disposición al sur de los 60° de latitud sur y que la propuesta es coherente con la Convención de MARPOL 73/78 y sus anexos.
26. Rusia consideró que la propuesta de adoptar la definición de *barco de pesca* conforme a la MC 10-03 es más relevante a las competencias de la Organización Marítima Internacional (OMI) e indicó que la definición incluiría buques de transporte, muchos de los cuales llevan el pabellón de Partes no contratantes (PNC).
27. China recalcó que la MC 26-01 se modificó hace tan solo dos años tras una propuesta de la Unión Europea y expresó preocupación por la frecuencia con la que se adoptan cambios en esta medida de conservación. China hizo referencia al artículo IX de la Convención e inquirió a la Unión Europea si había realizado un análisis de la necesidad de conservación que justifique esta propuesta. Asimismo, China recalcó que el Código Polar de la OMI vigente no se aplica a los barcos de pesca.
28. Algunos Miembros respaldaron la propuesta, al tiempo que señalaron que esta supondría una mayor protección de los recursos vivos marinos antárticos y sus hábitats, y que las aves marinas, en particular, se beneficiarían de ampliar la prohibición de descarga a los productos de aves en el Área de la Convención.
29. Japón y Argentina, si bien apoyaron el principio de prevenir la contaminación en el Área de la Convención, consideraron que el problema de la contaminación marina se encuentra bajo el ámbito de competencia de la OMI y que algunas de las disposiciones propuestas trascienden los requisitos actuales consagrados en el convenio de MARPOL y sus anexos. Japón consideró que, si las propuestas de la Unión Europea se presentan a la OMI y obtienen su aval, estaría en condiciones de apoyar las modificaciones a las medidas de conservación pertinentes de la CCRVMA.
30. Algunos Miembros reafirmaron que velar por estándares más estrictos de protección ambiental en el Área de la Convención forma parte del mandato de la CCRVMA y que sería procedente adoptar medidas de protección más rigurosas que las actualmente exigidas por los instrumentos pertinentes de la OMI, siempre que dichas medidas no interfieran con los requisitos de MARPOL y sus anexos. Por consiguiente, estos Miembros refrendaron la propuesta de modificar la MC 26-01 y subrayaron que esto refuerza las medidas vigentes.
31. ASOC apoyó la propuesta de la Unión Europea de modificar la MC 26-01, en tanto considera que reducir la contaminación proveniente de barcos de pesca es de vital importancia. Asimismo, ASOC subrayó que los artes de pesca son la principal fuente mundial de desechos marinos situada en el mar y que se estima que cada año se pierden más de mil kilómetros de palangres en el Área de la Convención. Esto presenta un riesgo significativo al medio ambiente marino. ASOC, por lo tanto, agradeció a los miembros de la Coalición de Pescadores Legítimos de Austromerluz (COLTO) que realizan esfuerzos por recuperar artes de pesca perdidos e instó a la CCRVMA a efectuar modificaciones adicionales en la MC 26-01 para abordar la pérdida de artes de pesca y la contaminación marina por plásticos.
32. China resaltó que la CCRVMA dio tratamiento a las inquietudes expresadas por ASOC en relación con la contaminación por plásticos al modificar la MC 26-01 en 2019.

Requisitos de notificación de datos y de observación

33. SCIC dio consideración a la propuesta presentada por la Unión Europea de modificar las MC 21-01, 21-02 y 23-05 (CCAMLR-40/22). Esta sugiere especificar, en la MC 21-01, la exigencia de contar con un observador científico a bordo en las pesquerías nuevas y especificar, en la MC 21-02, que los observadores científicos se deberían designar de conformidad con el Sistema de Observación Científica Internacional (SOCI). Los cambios en la MC 23-05 pretenden aclarar que los requisitos de recopilación de datos se aplican solo a las actividades de los barcos que no llevan observadores científicos a bordo designados en virtud del SOCI.
34. Muchos Miembros respaldaron la propuesta de modificar las MC 21-01 y 21-02, destacando que esto aportaría una mayor coherencia en cuanto a la exigencia de llevar un observador a bordo y los requisitos de notificación aplicables a los barcos en todas las pesquerías de la CCRVMA.
35. Algunos Miembros señalaron que la MC 21-01 estipula los requisitos de establecimiento de pesquerías nuevas, que exigen planes de recopilación de datos estrictos, y que desde hace años no se han propuesto pesquerías nuevas en la CCRVMA y, por lo tanto, no hay necesidad de modificar la medida de conservación. Algunos Miembros sostuvieron, además, que solo se debería considerar incorporar en la MC 21-01 el requisito de contar con un observador designado en virtud de del SOCI luego de consultar con el Comité Científico.
36. Muchos Miembros señalaron que la propuesta de modificación a la MC 23-05 podría socavar los esfuerzos de cumplimiento. Además, debido a que solo se exige a los observadores recopilar una fracción de la información requerida por esta medida de conservación, los datos recopilados por los barcos pueden ser de importancia para el proceso científico y podrían permitir hacer comprobaciones cruzadas entre los datos notificados.

Recomendaciones de SCIC

37. SCIC agradeció a la Unión Europea por su propuesta de modificación de las MC 21-01, 21-02 y 23-05, pero indicó que no se pudo llegar a un consenso. SCIC invitó a los Miembros interesados a participar en deliberaciones intersesionesales al respecto.
38. SCIC agradeció a la Unión Europea por su propuesta de modificación de la MC 26-01, pero no se pudo llegar a un consenso sobre la propuesta. Asimismo, SCIC señaló la necesidad de que los Miembros continúen este diálogo y remitió este tema a la Comisión.
39. SCIC refrendó la propuesta de EE. UU. de modificación de la MC 10-05, al igual que la de Rusia de modificación de la MC 31-02, y remitió estas propuestas a la Comisión para su aprobación.

Procedimiento de Evaluación sobre el Cumplimiento de la CCRVMA (PECC)

Informe Provisional de la CCRVMA sobre el Cumplimiento

40. Conforme a la MC 10-10, párrafo 3 (i), SCIC consideró los 77 casos de posible incumplimiento contenidos en el Informe Resumido de la CCRVMA sobre el Cumplimiento (CCAMLR-40/07 Rev. 1, anexo 1). El procedimiento empleado para la generación del informe del PECC se circuló mediante la COMM CIRC 21/80 y se incluye como anexo 2 al documento CCAMLR-40/07 Rev. 1. SCIC tomó nota del elevado grado, en general, de cumplimiento de las medidas de conservación evaluadas, habiéndose detectado tasas de cumplimiento superiores al 92 % en la mayoría de las evaluaciones.

41. China indicó que se deben incorporar ciertos cambios en la referencia a los informes del observador del SOCI incluida en CCAMLR-40/07 Rev. 1, anexo 2. SCIC acordó que, si bien el mandato de los observadores del SOCI es recabar datos científicos, y no desempeñar una función de cumplimiento, la información contenida en los informes de observación puede ser de utilidad a la Secretaría para identificar posibles casos de incumplimiento. SCIC convino en modificar el informe sobre la metodología utilizada en el PECC de manera acorde.

42. SCIC no llegó a una conclusión sobre todos los aspectos relativos al Informe Resumido de la CCRVMA sobre el Cumplimiento ni tampoco alcanzó un consenso sobre la adopción del Informe Provisional de la CCRVMA sobre el Cumplimiento, según los requisitos estipulados en el párrafo 3 de la MC 10-10. Por lo tanto, los párrafos 43 a 90 y la tabla del apéndice I solo reflejan las discusiones habidas, ya que no fue posible discutir a fondo todos los temas. Se reconoció que aún se debería llegar a un consenso sobre el informe completo y que, debido a la necesidad de tratar los casos de incumplimiento de manera concordante, es posible que se requiera introducir ciertos cambios antes de la adopción de un Informe Provisional de la CCRVMA sobre el Cumplimiento.

Medida de Conservación 10-01

43. SCIC consideró la implementación de la Medida de Conservación (MC) 10-01 por parte de Corea, en cuanto al marcado de barcos pesqueros y de artes de pesca. SCIC convino en asignar una calificación preliminar de incumplimiento leve (nivel 1) y tomó nota de las medidas adoptadas por Corea para evitar incidentes en el futuro.

Medida de Conservación 10-03, párrafo 4

44. SCIC consideró la implementación de la MC 10-03, párrafo 4, por Corea y Rusia en cuanto al requisito de que los barcos aporten la información exigida en la MC 10-03, anexo 10-03/A, al menos 48 horas antes del ingreso a puerto.

45. Algunos Miembros indicaron que, en virtud del párrafo 4 de la MC 10-03, las Partes contratantes deberán exigir a los barcos que notifiquen su intención de ingresar a puerto con una anticipación de 48 horas. En este sentido, esos Miembros consideraron que la obligación en virtud de la MC 10-03, párrafo 4, se refiere al Estado del puerto.

46. China expresó preocupación por la inclusión de estos casos en el Informe Resumido de la CCRVMA sobre el Cumplimiento como instancias de posible incumplimiento del Estado del pabellón, al tiempo que señaló incongruencias entre los casos incluidos en el Informe Resumido de la CCRVMA sobre el Cumplimiento. China, además, destacó la voluntad del Estado del pabellón de asumir la responsabilidad, que es excepcional y no exime al Estado del puerto en cuestión de cumplir con sus obligaciones, y reconoció que se trata de un caso de incumplimiento.

47. Muchos Miembros indicaron que, si bien el Estado del puerto tiene la obligación de hacer cumplir el requisito de notificación de arribo con 48 horas de antelación, de conformidad con la MC 10-03, párrafo 4, solo es posible aplicar esta medida si el Estado del pabellón garantiza que sus barcos proporcionan la información al Estado del puerto de manera oportuna. Esos Miembros consideraron que se debería trabajar intersesionalmente en la revisión de la MC 10-03, con el fin de identificar posibles modificaciones necesarias para aclarar el modo en que la MC 10-03, en particular, el párrafo 4, impone obligaciones a los Estados del pabellón.

48. SCIC no dio consideración a las calificaciones de cumplimiento de estos casos en particular, relativos a la MC 10-03, debido a las limitaciones de tiempo.

Medida de Conservación 10-03, párrafo 5

49. SCIC consideró la implementación de la MC 10-03, párrafo 5, por parte de Nueva Zelanda, Sudáfrica y Uruguay, en cuanto al requisito de realizar una inspección en puerto dentro de las 48 horas del ingreso a puerto. SCIC se mostró de acuerdo con la calificación preliminar de cumplimiento propuesta por los tres Miembros.

50. Estados Unidos señaló que la realización con retraso de inspecciones en puerto por Sudáfrica ha sido un problema histórico (SCIC-2019, párrafos 73 y 74) y expresó preocupación por estos casos. Estados Unidos solicitó que Sudáfrica presente un informe de estado a SCIC en 2022 sobre todo esfuerzo emprendido para mejorar la capacidad de realizar inspecciones en puerto.

51. SCIC se mostró de acuerdo con asignar una calificación preliminar de incumplimiento leve (nivel 1) a este caso.

Medida de Conservación 10-03, párrafo 8

52. SCIC consideró la implementación de la MC 10-03, párrafo 8, por Francia y Mauricio respecto de la presentación de un informe de inspección en puerto dentro del plazo de 30 días de realizada la inspección.

53. SCIC se mostró de acuerdo con la calificación preliminar de cumplimiento asignada por Francia. SCIC indicó que Mauricio no había presentado una calificación preliminar de cumplimiento y decidió asignar una calificación de incumplimiento leve (nivel 1).

Medida de Conservación 10-04

54. SCIC consideró la implementación de la MC 10-04, párrafo 13, por parte de siete Miembros 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 y divisiones del Área de la Convención.

55. SCIC no pudo llegar a un consenso sobre la calificación de cumplimiento para dos barcos de China, pero se mostró de acuerdo en asignar al resto de los incidentes la calificación preliminar asignada por Australia, China, Corea, Francia, Nueva Zelanda, Sudáfrica y Ucrania.

56. Australia tomó nota de la propuesta presentada en CCAMLR-40/17 de iniciar una prueba de generación automática de notificaciones de desplazamientos y señaló que la implementación de dicha propuesta resolvería muchas de las cuestiones planteadas y facilitaría el cumplimiento de las medidas de conservación en el futuro.

Medida de Conservación 10-05, párrafo 3

57. SCIC consideró la aplicación de la CM 10-05, párrafo 3, por parte de Uruguay, respecto del requisito de que cada desembarque de *Dissostichus* spp. en puerto esté acompañado de un Documento de Captura de *Dissostichus* (DCD). SCIC se mostró de acuerdo con la calificación preliminar de cumplimiento asignada por Uruguay.

Medida de Conservación 10-05, párrafo 6

58. SCIC consideró la implementación de la MC 10-05, párrafo 6, de 13 Partes contratantes con respecto a la prohibición de exportación de toda austromerluza que no esté acompañada de un Documento de exportación de *Dissostichus* (DED) o un Documento de reexportación de *Dissostichus* (DRED).

59. Algunos Miembros señalaron que muchos de los casos de incumplimiento relacionados con esta obligación emanan de la confusión entre el requisito de contar con una fecha de expedición especificado en la MC 10-05, anexo 10-05/A, párrafo A7(ix), y la fecha de exportación especificada en el SDCe. SCIC recibió con agrado la explicación de la Secretaría sobre este asunto y la propuesta de EE. UU. de modificar la MC 10-05 y el SDCe para resolver toda confusión.

60. SCIC tomó nota de la declaración de Argentina respecto de su omisión involuntaria de la presentación de una respuesta al Informe preliminar sobre el cumplimiento. Argentina también recordó su respuesta presentada mediante la COMM CIRC 21/115. SCIC se mostró de acuerdo con la calificación de cumplimiento propuesta ("cumple") y destacó que el inconveniente se debió a un error tipográfico al rellenar el DED.

61. Australia tomó nota de la sugerencia de EE. UU. presentada en CCAMLR-40/BG/26 de asignar a este incidente una calificación de incumplimiento leve (nivel 1) de la MC 10-05, párrafo 6, en su Informe preliminar sobre el cumplimiento, e hizo hincapié en la importancia de ser coherentes en la asignación de calificaciones de cumplimiento. SCIC acordó asignar una calificación de incumplimiento leve (nivel 1).

62. SCIC indicó que Bélgica no presentó una respuesta a su Informe preliminar sobre el cumplimiento y recordó la respuesta presentada por la Unión Europea en nombre de Bélgica en CCAMLR-40/BG/26, párrafo 8. La Unión Europea informó que este caso de incumplimiento se debió a la salida de un cargamento de exportación de austromerluza de Bélgica cuando el Reino Unido todavía era Miembro de la Unión Europea y el arribo de ese cargamento luego de que el Reino Unido hubiese dejado de ser parte de la Unión Europea, lo que implicaba que se requería contar con un DRED para la importación de la austromerluza al Reino Unido. Algunos Miembros consideraron que, en este caso, se podría asignar una "calificación de cumplimiento no asignada" por el conjunto de circunstancias excepcionales que es muy poco probable que se repitan. SCIC no llegó a un acuerdo sobre la calificación del cumplimiento a asignar a Bélgica.
63. Algunos Miembros señalaron que SCIC debería considerar las circunstancias de la ausencia de respuesta sobre este caso específico de Bélgica.
64. Rusia señaló que Chile validó 377 DED/DRED luego de la fecha de exportación declarada, que supone el 23 % de las exportaciones de Chile, y solicitó esclarecer la omisión administrativa ocurrida. Chile confirmó que la mayoría de los casos ocurrieron en una región del país y que se debieron a errores administrativos en la implementación de la MC 10-05, incluyendo confusión respecto de las fechas de emisión y de exportación estipuladas en la MC 10-05, párrafo A7(ix)(1)(d). Chile también expresó que se habían tomado medidas reparatorias con vistas a evitar errores administrativos en el futuro. SCIC no llegó a un acuerdo sobre la calificación del cumplimiento a asignar a Chile.
65. La Unión Europea consideró que la calificación preliminar de cumplimiento de "cumple" asignada por China debería ser "incumplimiento leve (nivel 1)" o ser interpretada por SCIC. SCIC no llegó a un acuerdo sobre la calificación del cumplimiento a asignar a China.
66. SCIC consideró la calificación de cumplimiento asignada por Francia y señaló que el caso tuvo origen en la interpretación de la fecha de emisión con arreglo de la MC 10-05, párrafo A7(ix)(1)(d). SCIC no llegó a un acuerdo sobre la calificación del cumplimiento a asignar a Francia.
67. SCIC señaló que Mauricio no había presentado una calificación preliminar de cumplimiento y le asignó la calificación de "se necesita información adicional".
68. SCIC indicó que Países Bajos no presentó una respuesta a su Informe preliminar sobre el cumplimiento y recordó la respuesta presentada por la Unión Europea en nombre de Países Bajos en CCAMLR-40/BG/26, párrafo 15. SCIC convino en asignar a Países Bajos la calificación de "se necesita información adicional".
69. Algunos Miembros señalaron que SCIC debería considerar las circunstancias de la ausencia de respuesta sobre este caso específico de Países Bajos.
70. SCIC se mostró de acuerdo con la calificación preliminar de cumplimiento asignada por EE. UU., Nueva Zelandia, Reino Unido, Sudáfrica y Uruguay.
71. SCIC indicó que España no presentó una respuesta a su Informe preliminar sobre el cumplimiento y recordó la respuesta presentada por la Unión Europea en nombre de España en CCAMLR-40/BG/26, párrafo 18. SCIC no llegó a un acuerdo sobre la calificación del cumplimiento a asignar a España.

72. Algunos Miembros señalaron que SCIC debería considerar las circunstancias de la ausencia de respuesta sobre este caso específico de España.

Medida de Conservación 10-09, párrafo 2

73. SCIC consideró la implementación por parte de cuatro Miembros de la MC 10-09, párrafo 2, que exige a cada Parte contratante, en su condición de Estado del pabellón, que notifique a la Secretaría todo transbordo planificado por cualquiera de sus barcos dentro del Área de la Convención, con una anticipación mínima de 72 horas.

74. SCIC se mostró de acuerdo con las calificaciones de cumplimiento asignadas por Chile y Noruega.

75. SCIC indicó que Países Bajos no presentó una respuesta a su Informe preliminar sobre el cumplimiento y recordó la respuesta presentada por la Unión Europea en nombre de Países Bajos en CCAMLR-40/BG/26, párrafo 15. SCIC asignó a Países Bajos la calificación de incumplimiento leve (nivel 1).

76. Algunos Miembros señalaron que SCIC debería considerar las circunstancias de la ausencia de respuesta sobre este caso específico de Países Bajos.

77. Algunos Miembros plantearon preocupaciones por la calificación preliminar de “cumple” presentada por China, quien indicó que el posible caso se debió a dificultades en la operación que conllevaron un cambio en la fecha del transbordo y consideró que había presentado a la Secretaría la actualización pertinente de la información. SCIC no llegó a un acuerdo sobre la calificación del cumplimiento a asignar a China.

78. SCIC no consideró los casos de incumplimiento de la MC 10-09, párrafo 2, por parte de Panamá, Rusia, Ucrania y Vanuatu.

Medida de Conservación 10-09, párrafo 3

79. SCIC consideró la implementación por parte de China, Países Bajos y Noruega de la MC 10-09, párrafo 3. Este párrafo exige que cada Parte contratante notifique a la Secretaría, con un mínimo de 2 horas de antelación, si alguno de sus barcos planea transbordar artículos que no sean recursos vivos marinos recolectados, carnada o combustible dentro del Área de la Convención.

80. SCIC convino en una “calificación de cumplimiento no asignada” para los casos de China que implicaban situaciones de emergencia relativas a la seguridad del barco y de las personas a bordo, calificación que se ajusta a la práctica de años pasados.

81. SCIC indicó que Países Bajos no se había asignado una calificación preliminar del cumplimiento, recordó la respuesta presentada por la Unión Europea en representación de Países Bajos en CCAMLR-40/BG/26, párrafo 15, y convino en asignar al caso una calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)”. SCIC se mostró de acuerdo con la calificación preliminar de “incumplimiento leve (nivel 2)” asignada por Noruega.

82. Algunos Miembros señalaron que SCIC debería considerar las circunstancias de la ausencia de respuesta sobre este caso específico de Países Bajos.

83. SCIC no consideró los casos de incumplimiento de la MC 10-09, párrafo 3, por parte de Panamá y Vanuatu.

Medida de Conservación 10-09, párrafo 4

84. SCIC no consideró el caso de incumplimiento de la MC 10-09, párrafo 4, por parte de Rusia.

Medida de Conservación 10-09, párrafo 5

85. SCIC consideró la implementación de la MC 10-09, párrafo 5, por parte de cinco Miembros. Este párrafo exige a las Partes contratantes que notifiquen a la Secretaría la confirmación de la realización de todo transbordo en el que participe uno de sus barcos en el Área de la Convención dentro del plazo de tres (3) días hábiles desde ocurrido.

86. SCIC se mostró de acuerdo con las calificaciones de cumplimiento asignadas por Chile, China y Noruega. SCIC asignó a Países Bajos la “calificación de incumplimiento leve (nivel 1)”. SCIC se mostró de acuerdo con la calificación de cumplimiento modificada de Corea contenida en CCAMLR-40/BG/26, anexo 1. Debido a limitaciones de tiempo, SCIC no consideró los casos de incumplimiento de la MC 10-09, párrafo 5, por parte de Panamá, Rusia y Vanuatu.

Medida de Conservación 10-09, párrafo 8

87. SCIC consideró la implementación por parte de Noruega de la MC 10-09, párrafo 8, que estipula que ningún barco podrá realizar transbordos en el Área de la Convención sin haber enviado las notificaciones previas correspondientes de conformidad con la MC 10-09, párrafos 2, 3 y 4.

88. SCIC se mostró de acuerdo con la calificación de cumplimiento asignada por Noruega.

89. SCIC no consideró los casos de incumplimiento de la MC 10-09, párrafo 8, por parte de Panamá, Rusia y Vanuatu.

Casos de posible incumplimiento no considerados

90. SCIC no consideró los siguientes casos de posible incumplimiento (medidas y Miembros):

- i) MC 25-02: Reino Unido, Ucrania
- ii) MC 25-03: Chile
- iii) MC 26-01: China
- iv) MC 31-02: Ucrania

- v) MC 32-02: Sudáfrica
- vi) MC 41-01: Nueva Zelandia
- vii) MC 91-05: Corea, España, Reino Unido, Ucrania
- viii) Sistema de Inspección: Noruega.

Revisión de la MC 10-10

91. SCIC señaló que la toma de decisiones por consenso es un elemento fundamental del Reglamento de la CCRVMA y convino en que hay un interés general en revisar los mecanismos de evaluación del cumplimiento y de determinación de las calificaciones de cumplimiento, pero, debido a las limitaciones de tiempo de la reunión, no se pudieron establecer discusiones sobre mejoras a la MC 10-10. Algunos Miembros recomendaron que los Miembros interesados trabajen en esta tarea durante el período entre sesiones, y Corea se ofreció para coordinar las discusiones sobre este tema en un grupo web.

92. SCIC convino en que el cumplimiento de las medidas de conservación es esencial para alcanzar el objetivo de la Convención y señaló que los objetivos clave del PECC son evaluar la aplicación efectiva de las medidas de conservación, reforzarlas y mejorar su cumplimiento. Muchos Miembros expresaron su decepción por que no se pudiera alcanzar un consenso sobre la continuación de estas discusiones tan importantes sobre casos de incumplimiento, cosa que resultó en la imposibilidad de adoptar un Informe provisional de la CCRVMA sobre el cumplimiento.

93. Muchos Miembros indicaron que SCIC debería centrarse siempre en elaborar un procedimiento de cumplimiento positivo, centrado en la toma de medidas consecuentes cuando se requiera resolver un caso. En este sentido, Australia señaló su documento de 2018 (CCAMLR-XXXVII/BG/39) en que este Miembro resume su punto de vista sobre los principios del PECC.

94. China expresó su decepción por la imposibilidad de adoptar un Informe provisional de la CCRVMA sobre el cumplimiento y recordó que, en 2020, la Comisión volvió a subrayar la importancia de seguir los procedimientos estipulados en la MC 10-10 para adoptar el Informe provisional de la CCRVMA sobre el cumplimiento de este año (CCAMLR-39, párrafo 3.42). Para remediar esta situación, China sugirió separar los casos técnicos de los casos de naturaleza legal y de cumplimiento, tanto en el procedimiento de redacción como en el de revisión del informe. China consideró que SCIC debería dedicar más tiempo a la evaluación del Informe provisional de la CCRVMA sobre el cumplimiento y hacer de ese punto su prioridad máxima. Además, China alentó a los Miembros a que centren más su atención en la implementación de las medidas de conservación, incluyendo la MC 10-10.

95. SCIC hizo la reflexión de que el grado general de cumplimiento de las medidas de conservación de la CCRVMA es muy alto (CCAMLR-40/07 Rev. 1, párrafo 6(i)) e indicó que el procedimiento para alcanzar un consenso exige una participación activa no solo en el curso de la reunión de SCIC. El Reino Unido alentó a todos los Miembros a participar durante el período entre sesiones para mejorar el procedimiento para alcanzar decisiones y elaborar asesoramiento consensuados.

96. Rusia indicó su apoyo a los principios del consenso en la adopción del informe resumido sobre el cumplimiento, y señaló que la labor de apoyo a los órganos subsidiarios es asunto de la Comisión, que debe crear y adoptar los términos de referencia para ello. Rusia señaló, además, que, con relación a cualquier grupo subsidiario, debe haber un acuerdo sobre los que se está discutiendo para asegurar que el asesoramiento sea claro y coherente con los mecanismos formales.

97. Muchos Miembros expresaron su decepción por la incapacidad de adoptar el Informe provisional de la CCRVMA sobre el cumplimiento para su consideración por la Comisión para que sea considerado por la Comisión, y recibieron con agrado la labor propuesta para el período entre sesiones para modificar y mejorar el procedimiento del PECC y la MC 10-10.

98. ASOC apoyó las declaraciones hechas por muchos Miembros que reiteraron que el correcto funcionamiento del PECC es absolutamente necesario para que la CCRVMA pueda alcanzar el objetivo de conservación. ASOC expresó su preocupación por el resultado del procedimiento de este año y sugirió que los Miembros trabajen durante el período entre sesiones para mejorar esta situación. Asimismo, declaró que evitar la repetición de lo acontecido este año tiene que ser la prioridad en preparación de la reunión de SCIC del año que viene.

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

Nivel actual de la pesca INDNR

99. La Secretaría presentó el documento CCAMLR-40/06 sobre las actividades y las tendencias en la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) en 2020/21 y las Lista de barcos de pesca INDNR. SCIC indicó que no se notificó ningún avistamiento de barcos incluidos en las Listas de barcos de pesca INDNR de Partes contratantes o de PNC durante la temporada 2020/21. SCIC también tomó nota de la presentación de 24 notificaciones de recuperación de artes de pesca no identificados dentro del Área de la Convención, durante el período de octubre de 2020 a agosto de 2021.

100. SCIC tomó nota del informe provisional presentado por INTERPOL (CCAMLR-40/BG/07), de conformidad con el Acuerdo de Financiación entre la CCRVMA e INTERPOL. Australia subrayó los considerables esfuerzos internacionales realizados con relación al caso del barco de pesca INDNR *Cobija*. Australia, asimismo, reconoció las investigaciones que están siendo realizadas por España y ofreció su apoyo continuo. India destacó la importancia de la cooperación con INTERPOL en los esfuerzos de lucha contra las actividades de pesca INDNR. SCIC expresó su reconocimiento por los esfuerzos globales de INTERPOL, Australia, Myanmar, Bolivia, Panamá y Yemen en el abordaje, la investigación y la detención del barco *Cobija*.

101. SCIC tomó nota de la síntesis de información presentada por Nueva Zelanda en relación con las actividades del barco de pesca de pabellón ruso *Palmer* en el Área de la Convención, en enero de 2020 y noviembre de 2017 (CCAMLR-40/BG/21).

102. Rusia indicó que la información solicitada había sido proporcionada en las COMM CIRC 20/76 y 20/135, y que había contactado con Nueva Zelanda en varias oportunidades para solicitar las fotografías originales del *Palmer*, que contienen los metadatos crudos, pero señaló que no se las habían entregado. Rusia señaló que, al no contar con estas fotografías, había tenido

grandes dificultades en continuar con las investigaciones. Rusia expresó que está dispuesta a continuar investigando el caso si recibe las imágenes solicitadas.

103. Nueva Zelandia indicó que CCAMLR-40/BG/21 resume la información presentada a la fecha en apoyo de las investigaciones de Rusia con respecto a las actividades de enero 2020, que condujeron a Nueva Zelandia a recomendar la inclusión del *Palmer* en la Lista de barcos de pesca INDNR-PC, y a continuar investigando las actividades de pesca ocurridas antes del inicio de la temporada de 2017. Nueva Zelandia recordó que había aportado información completa y detallada en apoyo de estas investigaciones (COMM CIRC 20/47 y 20/149) y que las fotografías originales habían sido entregadas a Rusia, con copia a la Secretaría.

104. Nueva Zelandia y EE. UU. hicieron referencia a que aún no se ha presentado información sobre las actividades del *Palmer*, incluyendo datos VMS comprobables, datos de captura del formulario C2 y datos de los informes de observación correspondientes a enero de 2020, al igual que la confirmación de que el *Palmer* notificó sus datos VMS constantemente durante enero de 2020; y datos VMS comprobables, datos de la captura C2, y datos de los informes de observación, incluidas fotografías de los artes de pesca que llevaban a bordo del 18 al 30 de noviembre de 2017.

105. Rusia reiteró que los metadatos (EXIF) de las fotografías proporcionadas por Nueva Zelandia a través de la Secretaría habían sido modificados antes de ser entregados a Rusia y que aún está a la espera de recibir las fotografías con los metadatos originales (crudos).

106. Muchos Miembros expresaron su agradecimiento a Nueva Zelandia por la síntesis de información presentada, al tiempo que señalaron que Rusia no ha presentado los datos C2, los informes de observación y las posiciones VMS verificables solicitados por SCIC. Por su parte, SCIC recibió con agrado el compromiso de Rusia y de otras partes interesadas en participar en este tema en el futuro. Algunos Miembros señalaron que no había motivos para dudar de la calidad de la información proporcionada por Nueva Zelandia. Estados Unidos también indicó que, si el caso no se resuelve, podría ser necesario poner en cuarentena los datos del *Palmer* para el procedimiento de evaluación del stock.

107. SCIC tomó nota del informe presentado por el Reino Unido a la CCRVMA sobre posibles actividades de pesca INDNR en el Área de la Convención (CCAMLR-40/BG/17), identificadas mediante actividades de vigilancia de por satélite en las Subáreas 48.1 y 48.3 que el Reino Unido realizó la temporada pasada en nombre de la CCRVMA. No fue posible identificar los barcos bajo sospecha mediante la colaboración con la CCRVMA o con la Asociación Internacional de Operadores Turísticos en la Antártida (IAATO) y el Consejo de Administradores de Programas Nacionales Antárticos (COMNAP). En consecuencia, el Reino Unido envió dos patrullas aéreas a las Subáreas 48.1 y 48.3 y confirmó que se no habían detectado barcos no autorizados por la CCRVMA o potencialmente ilegales.

108. China reconoció los esfuerzos del Reino Unido de realización de actividades de vigilancia en nombre de la CCRVMA, consideró que la Secretaría debería ser informada antes y después de las actividades de vigilancia y sugirió que se elaboren los protocolos pertinentes para ese tipo de actividad de vigilancia.

109. SCIC expresó su gratitud a los Miembros que realizan patrullas, poniendo énfasis en el servicio que prestan a todos los Miembros de la CCRVMA a través de la labor que realizan.

110. ASOC agradeció a Nueva Zelanda, Reino Unido e INTERPOL por sus respectivos informes y añadió que esperaba con interés el informe sobre el *Palmer*.

Listas de barcos de pesca INDNR

111. SCIC dio consideración a la Lista provisional de barcos de pesca INDNR-PNC de 2021/22 y a la Lista provisional de barcos de pesca INDNR-PC de 2021/22.

Lista de barcos de pesca INDNR-PNC

112. SCIC tomó nota de la información circulada por Panamá en las COMM CIRC 21/05 y 21/14 y refrendó el traspaso del buque *Nika* de la Lista de barcos de pesca INDNR-PC a la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC. SCIC recordó la COMM CIRC 21/78, señaló que el buque *Baroon* ya no estaba registrado con el pabellón de Tanzania y llamó la atención al informe presentado por la Secretaría en CCAMLR-40/06, que indica que el *Asian Warrior* ya no está registrado en San Vicente y las Granadinas. SCIC convino en modificar la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC para reflejar los cambios.

113. La República Islámica de Irán (Irán) informó a SCIC que es miembro de la Comisión del Atún del Océano Índico (IOTC) y, por tanto, siempre se ha adherido a las normas y regulaciones de pesca responsable y está comprometida a cooperar en la lucha contra la pesca INDNR. En relación con el *Koosha 4*, Irán señaló que, al momento del incidente que condujo a su inclusión en la lista de barcos de pesca INDNR, el buque estaba siendo administrado por una empresa española. Irán informó que el contrato de esta la empresa fue rescindido bajo órdenes del gobierno iraní, tras llegar a su conocimiento que el barco participaba en actividades de pesca INDNR. En 2012, el barco fue confiscado por un banco al declararse en quiebra y, seguidamente, fue eliminado de la lista de barcos activos de la IOTC, en 2017. Desde entonces, el barco se ha deteriorado y se ha tratado de vender en subasta en tres oportunidades, que fracasaron por su mala condición. El barco ha permanecido inactivo durante más de seis años. En vista de lo expuesto, Irán solicitó eliminar el *Koosha 4* de la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC.

114. SCIC recordó que la eliminación del *Koosha 4* de la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC ya había sido debatida en 2017 (CCAMLR-XXXVI, párrafo 3.53). SCIC solicitó que se presentara documentación y evidencia por escrito en apoyo de la solicitud de eliminación del barco de la lista. No obstante, Irán indicó que se demoraría al menos dos semanas en traducir y recopilar dicha información. SCIC tomó nota de la información aportada por Irán y decidió que, debido a la falta de documentación escrita y documentos justificativos, el *Koosha 4* debería permanecer en la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC. SCIC convino en recomendar que la Comisión considere tomar una decisión respecto de la eliminación del *Koosha 4* de la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC en el período entre sesiones, si la documentación presentada por Irán satisface los criterios para la eliminación de las listas estipulados en la MC 10-07, en particular, el párrafo 18, y si se logra llegar a un consenso en el período entre sesiones, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento de la Comisión. SCIC decidió que el plazo para la presentación por Irán de documentos escritos es de 30 días desde el final de la reunión de la CCRVMA. SCIC solicitó a la Secretaría que informe a Irán del resultado de todo procedimiento en virtud del artículo 7.

115. La Lista de barcos de pesca INDNR-PNC propuesta para 2021/22, con la inclusión del *Nika* y los cambios en la información del *Baroon* y del *Asian Warrior*, conforme a las decisiones acordadas en SCIC, se incluye en el apéndice II, para su adopción por la Comisión.

Lista de barcos de pesca INDNR-PC

116. SCIC dio consideración a la Lista provisional de barcos de pesca INDNR-PC de 2021/22 y señaló la inclusión del buque *El Shaddai*, del pabellón de Sudáfrica, en esta lista, en vista de la notificación de que el barco pescó en la Subárea 58.7, fuera de la zona económica exclusiva (ZEE) sudafricana, durante 2015 y 2016, como se detalla en la COMM CIRC 21/92.

117. Sudáfrica recordó su respuesta circulada mediante la COMM CIRC 21/93 y señaló que hay una investigación formal en curso, incluida una investigación judicial sobre la conducta del capitán y el operador, que aún no ha concluido. Sudáfrica manifestó que está tratando las acusaciones muy seriamente y que presentará un informe de las conclusiones de las investigaciones una vez finalizadas.

118. La Unión Europea afirmó su gran preocupación por la información presentada en la COMM CIRC 21/93, en particular, en cuanto a que los representantes del barco estaban sorprendidos y desconocían que sus actividades hubieran sido notificadas a la CCRVMA. La Unión Europea recordó que es responsabilidad del barco conocer el área donde opera y señaló que se descubrió que el mismo barco había pescado en el área del Acuerdo Pesquero del Océano Índico del Sur (SIOFA) sin su autorización, en 2019, durante 67 días, y que extrajo una captura de 66 toneladas de austromerluza. La Unión Europea solicitó a Sudáfrica que presente más información acerca de las investigaciones sobre las actividades del barco, incluyendo un análisis de los datos de posicionamiento VMS y los registros de captura, y de las medidas tomadas en calidad de Estado del pabellón para evitar que este tipo de situaciones vuelva a ocurrir.

119. SCIC expresó preocupación por la conducta del buque *El Shaddai* y manifestó que recibirá de buen grado información de Sudáfrica acerca del avance de la investigación pendiente y su compromiso con aportar información adicional tan pronto como se dé por finalizada la investigación.

120. SCIC acordó incluir el buque *El Shaddai* en la Lista de barcos de pesca INDNR-PC de 2021/22 propuesta. La Lista de barcos de pesca INDNR-PC de 2021/22 propuesta y adoptada por SCIC se incluye en el apéndice III para la aprobación de la Comisión.

121. SCIC convino en recomendar que la Comisión considere tomar una decisión respecto de la eliminación del buque *El Shaddai* de la Lista de barcos de pesca INDNR-PC, en el período entre sesiones, si la información presentada por Sudáfrica satisface los criterios para la eliminación de las listas estipulados en la MC 10-06, en particular, el párrafo 14, y si se logra llegar a un consenso en el período entre sesiones, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento de la Comisión.

122. ASOC expresó su agradecimiento a Sudáfrica por su flexibilidad en las discusiones sobre el buque *El Shaddai* y refrendó el asesoramiento de SCIC de incluir el buque en la Lista de barcos de pesca INDNR-PC. ASOC remarcó que se trata de un tema serio y que Sudáfrica, como Estado del pabellón responsable, no debería permitir que *El Shaddai* continúe desarrollando actividades de pesca hasta que no se hayan resuelto estos casos.

Notificaciones de pesquerías

123. SCIC tomó nota del informe de la Secretaría sobre notificaciones de pesquerías correspondiente a 2021/22 (CCAMLR-40/BG/03 Rev. 1). El documento se consideró leído y SCIC no lo discutió.

Asesoramiento del Comité Científico a SCIC

124. La Presidenta de SCIC dio consideración al asesoramiento del Presidente Comité Científico, el Dr. D. Welsford (Australia), en relación con el cálculo del peso en vivo por los barcos que operan en la pesquería de kril. El Presidente del Comité Científico señaló que la Secretaría había realizado un análisis de la estimación del peso en vivo notificado por los barcos y los factor de conversión, y no pudo conciliar los parámetros con los valores de la captura notificada por los barcos *Juvel* y *Betanzos* para las temporadas 2013/14 y 2014/15 (WG-EMM-2021/16).

125. SCIC señaló que el Comité Científico le había encomendado a la Secretaría que contribuya con Noruega y Chile en el período entre sesiones para tratar de resolver las incongruencias en las notificaciones de la captura y que solicitó al Presidente del Comité Científico que, de ser necesario, presente un informe al respecto a SCIC en 2022 (SC-CAMLR-40, párrafo 9.1).

126. SCIC expresó su agradecimiento al Presidente del Comité Científico por el tiempo dedicado a la reunión.

Otros asuntos

127. La Secretaría presentó la propuesta de gasto con cargo al Fondo del SDC (CCAMLR-40/14) a la consideración del Comité de Evaluación del Fondo del SDC y de SCIC. La solicitud incluyó tres propuestas por un gasto total de 340 000 AUD durante dos años (2022 y 2023).

128. SCIC tomó nota de los requisitos de la MC 10-05, anexo 10-05/B, para la designación de seis Miembros a desempeñarse en el Comité de Evaluación a fin de evaluar las propuestas de gasto con cargo al Fondo del SDC (CCAMLR-40/14) y hacer recomendaciones a la Comisión sobre si proceder con la financiación de los proyectos o las necesidades especiales. El Presidente recibió nominaciones de Argentina, Australia, Corea, EE. UU., Nueva Zelandia y Reino Unido.

129. El Comité de Evaluación del Fondo del SDC recomendó aprobar un gasto con cargo al Fondo del SDCe por un monto total de 340 000 AUD durante un período de dos años (2022 y 2023), en apoyo de las siguientes propuestas:

- i) Un taller sobre el SDC por un valor de 100 000 AUD, a celebrarse en Sudáfrica, que debió ser pospuesto con motivo del estallido de la pandemia global. El Comité de Evaluación acordó que el alcance del taller también incluiría las inspecciones en puerto a los propósitos de la verificación del SDC.

- ii) Talleres virtuales de capacitación sobre el SDC, por un valor de 40 000 AUD (tres talleres en América, Europa, África, Asia y Oceanía). El Comité de Evaluación solicitó que los módulos de capacitación estén disponibles en el sitio web de la CCRVMA para que los funcionarios que no puedan asistir a los talleres puedan acceder a ellos.
- iii) Una actualización del sistema del SDCe, por un valor de 200 000 AUD durante dos años. La Secretaría confirmó que la activa participación de los Miembros será necesaria a fin de garantizar mejoras en la experiencia de usuario durante el primer año, y las discusiones en curso sobre el proceso de autenticación continuarán. El Comité de Evaluación también confirmó que el régimen de administración de usuarios de la categoría *partes subsidiarias* debería ser considerado en función de cada caso en particular, con el consenso de los Miembros.

130. SCIC expresó su agradecimiento al Comité de Evaluación del Fondo del SDC por su labor y apoyó las tres propuestas de gasto. SCIC señaló que también se deberían presentar más detalles financieros sobre la propuesta de modernización del sistema del SDCe, y ponerlos a la consideración del Comité Permanente de Administración y Finanzas (SCAF).

131. China indicó que, en junio de 2020, se celebró un taller virtual de capacitación sobre el SDCe en el que participaron sus usuarios del SDC, junto con la Secretaría, y agradeció a la Secretaría por su contribución.

132. La Unión Europea y Corea solicitaron discutir las actualizaciones al sistema del SDCe en el seno del grupo técnico de trabajo sobre el SDC para identificar los temas prioritarios, evaluar cómo repercutiría en los usuarios cualquier cambio al sistema del SDCe y evitar inconvenientes técnicos e interrupciones al sistema del SDCe. Asimismo, solicitaron que luego de la implementación de las modificaciones al SDCe, se realicen talleres con los usuarios del SDC y que el material de referencia de los talleres en línea sobre el SDC se ponga a disposición en el sitio web de la CCRVMA con carácter permanente.

133. La Secretaría presentó un resumen sobre la financiación de actividades de cumplimiento (CCAMLR-40/15), que incluye fondos de la Unión Europea destinados a apoyar el desarrollo de la capacidad de análisis del cumplimiento de la Secretaría. La Secretaría también solicitó un gasto por un monto de 33 425 AUD con cargo al Fondo de cumplimiento para financiar la participación de la Secretaría en el taller de SCV, a desarrollarse en 2022 o 2023, conforme a la invitación extendida por Chile. SCIC avaló el gasto solicitado y señaló que la Secretaría debería presentar un informe resumido a SCIC con detalles del taller SCV.

Adopción del informe y clausura de la reunión

134. La Presidenta expresó su agradecimiento a todos los delegados, así como a los intérpretes y a los taquígrafos por su dedicada labor durante la reunión. Se adoptó el informe de SCIC y se clausuró la reunión de SCIC de 2021.

Informe de la CCRVMA sobre el Cumplimiento de 2020/21

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Medida de Conservación 10-01					
República de Corea	<i>Greenstar</i>	<p>La MC 10-01, párrafo 2(ii) exige que las marcas se coloquen de forma que no queden ocultas por artes de pesca, tanto si están guardados como si están siendo utilizados.</p> <p>Nueva Zelanda realizó una patrulla de vigilancia aérea en el mar de Ross (Subárea 88.1) el 15-ene-2021. Las fotografías tomadas durante la patrulla y presentadas a Corea el 12-feb-2021 identifican que las marcas de la cubierta del <i>Greenstar</i> estaban tapadas por un arte de pesca estacionado en cubierta.</p> <p>Corea respondió al informe sobre la patrulla aérea el 2-abr-2021. Corea investigó el incidente y concluyó que se trató de un error involuntario y sencillo cometido durante el proceso de recuperar el arte de pesca y señaló que el distintivo de llamada internacional (IRCS) en el costado del barco estaba visible. Corea informó que la compañía del barco había recibido un aviso serio para evitar que se vuelva a tapar ni siquiera una parte mínima de las marcas identificadoras.</p>	<p>El operador y la tripulación del barco son plenamente conscientes de los requisitos de marcado del barco y no tienen ninguna intención de tapar las marcas. El tapado de la marca por un arte de pesca fue un error no intencional cometido durante la operación apresurada y exigente de salida del área para cumplir con la notificación de cierre. Las marcas del barco estaban todas intactas, lo que se confirmó durante la inspección en puerto. La autoridad amonestó a la compañía, y el operador tomó medidas para evitar que el error se repita. Además de proporcionar capacitación e instrucciones relativas al cumplimiento regularmente al capitán, los oficiales y la tripulación, la compañía estableció un circuito cerrado de cámaras para el seguimiento de la cubierta. Dado todo esto, Corea considera que este incidente es de “incumplimiento de nivel 1 – no se requieren medidas adicionales”. Los documentos justificativos adjuntos son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mapa del hielo marino el 14-ene-2021 2. datos de posición VMS 3. Fotografía de la cubierta superior mostrando el IRCS 4. Instrucciones de la compañía al barco para que guarde los artes de pesca correctamente 5. Material de capacitación 6. Cámara de seguimiento de la cubierta superior en circuito cerrado <p>Medidas adicionales: Dado que la compañía ya ha tomado medidas para evitar incidentes futuros, no se requieren medidas adicionales.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 43

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Medida de Conservación 10-03					
Francia		<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 de barco de pabellón francés <i>Ile Bourbon</i> se hizo el 21-feb-2020 en Le Port, isla Reunión (territorio francés) y el informe de la inspección se transmitió el 20-jul-2020.</p> <p>El informe de inspección en puerto indica que hubo actividades de pesca en el Área 51, en concreto, en el área de la convención del SIOFA, en la emersión Del Cano. Los DCD validados correspondientes (FR-20-0006-E y FR-20-0007-E) confirman esta información.</p> <p>Por lo tanto, la nota al pie 1 no es de aplicación para esta inspección en puerto.</p> <p>Diferencia de tiempo: 150 días.</p>	<p>Francia indica que el período del informe de cumplimiento de este año es del 1-jul-2020 al 30-jun-2021. Si bien el informe de inspección fue enviado durante este período, la inspección, de hecho, se realizó el 21-feb-2020 y, por lo tanto, corresponde al período del informe anterior. El incumplimiento al que se refiere este caso, por lo tanto, tuvo lugar antes de las discusiones en CCAMLR-39, que resultaron en la implementación de medidas correctivas.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafos 52 y 53
República de Corea	<i>Sae In Champion</i>	<p>La MC 10-03, párrafo 4, exige a los barcos que soliciten la entrada en puerto que presenten la información del formato del anexo 10-03/A con una antelación mínima de 48 horas para permitir el examen de la información requerida.</p> <p>El informe de la inspección del <i>Sae In Champion</i> por el Reino Unido realizada el 8-jun-2021 indica que no se recibió el formulario A (anexo 10-03/A) dentro de ese plazo.</p>	<p>A solicitud del buque transporte, el <i>Sae In Champion</i> entró en aguas del estrecho de Berkeley para realizar un transbordo. El capitán pensó que el transbordo tendría lugar en el mar, de manera que envió la notificación pertinente al Estado del pabellón y a la Secretaría de la CCRVMA. Después, se dio cuenta de que no sería así, pero no quedaba tiempo para cambiar la fecha del transbordo. Por lo tanto, el barco envió el anexo 10-03/A el mismo día de la entrada a puerto, no pudiendo hacerlo con 48 horas de antelación. Esto fue debido a una confusión, y ni el barco ni el operador tenían la intención de incumplir con la disposición. Todas las operaciones relevantes se realizaron de conformidad con las regulaciones pertinentes y con las autorizaciones de los Estados del pabellón y del puerto. Dado todo esto, Corea considera que este incidente es de “incumplimiento de nivel 1 – no se requieren medidas adicionales”.</p> <p>Se adjunta el documento justificativo correspondiente. Incluye información justificativa sobre la implementación de la MC 10-03, con los siguientes elementos:</p>	V. párrafos 44 a 48	

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
			<p>1. Anexo 10-03/A enviado a la agencia mediante correo electrónico</p> <p>2. Notificación de la intención de realizar un transbordo con 72 horas de antelación</p> <p>3. Notificación de finalización del transbordo</p> <p>4. Autorización de transbordo de la autoridad del Estado del pabellón</p> <p>5. Autorización de transbordo de la autoridad del Estado del puerto</p> <p>Medidas adicionales: Este caso se debió a un error no intencional sobre el tipo de transbordo de que se trataba y la información pertinente se envió inmediatamente después de realizado. Por lo tanto, no se requiere tomar medidas adicionales.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).</p>		
República de Corea		<p>La MC 10-03, párrafo 4 estipula que las Partes contratantes deben exigir a los barcos que solicitan entrada a puerto que presenten la información del formato del anexo 10-03/A.</p> <p>La parte A del informe de inspección en puerto del barco de pabellón ruso <i>Pamyat Ilichá</i> no incluye ni la hora de la llegada a Busan, Corea, ni comentarios de los inspectores que confirmen la hora de llegada a puerto.</p> <p>El 23-jul-2020, hubo contactos con Corea, que confirmó la hora de la inspección, pero no la de llegada. La respuesta presentada es la siguiente:</p> <p>“Confirmando que la fecha y hora de la inspección es las 10:46 AM (UTC+9), 13-jul-2020, tal y como se indica en el informe de inspección en puerto (anexo B). El anexo A (informe de entrada en puerto) contiene la fecha estimada de llegada, pero no indica la hora concreta, dado que fue presentado antes de la entrada del barco a puerto.”</p> <p>Sin la hora de llegada del barco a puerto (no presentada ni por el barco ni por los inspectores) en la parte A del informe de inspección en puerto, la Secretaría no pudo evaluar el cumplimiento de la MC 10-03, párrafo 5.</p>	<p>La hora de llegada fue las 09:20, comprobada por el inspector. Sin embargo, el inspector no incluyó la hora por error. Los datos de la hora de llegada se conservaron en el sistema correspondiente y se pueden verificar. Corea se asegurará de que, en el futuro, toda la información relevante sea introducida en el formulario. Dado todo esto, Corea considera que este incidente es de “incumplimiento de nivel 1 – no se requieren medidas adicionales”. Se adjuntan los siguientes documentos modificados:</p> <p>1. Anexo 10-03/A</p> <p>2. Anexo 10-03/B</p> <p>Medidas adicionales: El problema fue causado por un error administrativo, y no se necesitan medidas adicionales.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).</p>		V. párrafos 44 a 48

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
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 barco de pabellón español <i>Ibsa Quinto</i> se realizó el 11-may-2020 y el informe la inspección en puerto se envió el 1-oct-2020.</p> <p>Diferencia de tiempo: 143 días.</p>	<p>El informe de inspección del BP <i>Ibsa Quinto</i> se presentó después de la solicitud de la Dirección General de Asuntos Marítimos y Pesca de la Comisión Europea (DGMARE) en nombre del Estado del pabellón (España) y fue satisfecha por Mauricio en tanto que Estado del puerto.</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafos 52 y 53
Nueva Zelanda		<p>La MC 10-03, párrafo 5, exige que las inspecciones se realicen dentro del plazo de las 48 horas desde la entrada en puerto.</p> <p>El barco de pabellón australiano <i>Antarctic Chieftain</i> entró en el puerto de Port Nelson, Nueva Zelanda, el 9-dic-2020, 07:00 UTC, y fue inspeccionado el 11-dic-2020, 21:15 UTC.</p> <p>La explicación ofrecida es:</p> <p>‘El <i>Antarctic Chieftain</i> atracó en Nelson dos veces – la primera, el 7-dic-2020, 04:12 h, pero las autoridades biosanitarias de Nueva Zelanda solicitaron que abandonara el puerto. Posteriormente, el barco atracó de nuevo el 9-dic-2020, 20:00 h (horario de verano de Nueva Zelanda – NZDT). Ningún aspecto de la inspección supuso riesgo. He confirmado con el inspector a cargo que el retraso en la realización de la inspección se debió a que las autoridades biosanitarias de Nueva Zelanda exigieron la realización de una limpieza del casco antes de volver a puerto. Se informó que la limpieza llevaría 2,5 días, pero se completó mucho antes de lo esperado, y debido a otros requisitos de operación, los empleados de la administración de pesquerías no pudieron subir a bordo para realizar la inspección dentro del plazo estipulado de 48 horas.’</p> <p>Diferencia de tiempo: 62 horas y 15 minutos.</p>	<p>Según la explicación presentada a la Secretaría, el retraso en la realización de la inspección fue consecuencia de la salida de puerto debida al requisito biosanitario (limpieza del casco). El tiempo que se consideró en un principio necesario para realizar la limpieza del casco era de 2,5 días, pero el barco volvió a puerto antes de lo esperado. El retorno temprano del barco combinado con las tareas que los inspectores tenían ya asignadas impidieron la realización de la inspección dentro del plazo establecido de 48 horas.</p> <p>Las autoridades de Nueva Zelanda han mejorado las medidas administrativas en vigor para asegurar que otros requisitos administrativos no impidan la realización de las inspecciones dentro del plazo establecido de 48 horas desde la llegada a puerto.</p> <p>Medidas adicionales: <i>No se requiere tomar medidas adicionales.</i></p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 49

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Federación de Rusia	<i>Pamyat Ilich</i>	<p>La MC 10-03, párrafo 4, exige a los barcos que soliciten la entrada en puerto que presenten la información del formato del anexo 10-03/A con una antelación mínima de 48 horas para permitir el examen de la información requerida.</p> <p>La parte A (anexo 10-03/A) del informe de inspección de la inspección del <i>Pamyat Ilich</i> realizada por Corea el 13-jul-2020 no incluyó el detalle obligatorio de la hora estimada de llegada.</p>	<p>El 7-jul-2021, de conformidad con la MC 10-03, párrafo 4, se informó a las autoridades del puerto de la intención de entrar en el puerto de Busan. La hora esperada de llegada a puerto era 11-jul-2021. Al mismo tiempo, el tiempo de espera varió debido a las restricciones por cuarentena.</p> <p>Medidas adicionales: <i>No se requiere tomar medidas adicionales.</i> Calificación preliminar: cumple.</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafos 44 a 48
Sudáfrica		<p>La MC 10-03, párrafo 5, exige que las inspecciones se realicen dentro del plazo de las 48 horas desde la entrada en puerto.</p> <p>El barco de pabellón chino <i>Fu Rong Hai</i> entró en el puerto sudafricano de Ciudad del Cabo el 29-sep-2020 y fue inspeccionado el 8-oct-2020.</p> <p>De conformidad con lo estipulado en la MC 10-04, nota al pie 7, el 13-oct-2020 y el 19-oct-2020, la Secretaría solicitó una explicación del retraso. No se presentó ninguna explicación.</p> <p>Diferencia de tiempo: 9 días.</p>	<p>La capacidad de personal sigue siendo un obstáculo serio para nuestro objetivo de realizar las inspecciones en puerto dentro de plazo. Ha habido un esfuerzo coordinado para tratar este asunto mediante la contratación de personal. La pandemia ha hecho más difícil la realización de inspecciones y el seguimiento de los desembarques en el puerto de Ciudad del Cabo, que es un punto de desembarque de muchas industrias.</p> <p>Medidas adicionales: La infraestructura informática inadecuada supone un problema para el desarrollo normal de las tareas. Se ha iniciado el procedimiento de adquisición de equipos nuevos.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafos 49 y 50
Uruguay		<p>La MC 10-03, párrafo 5, exige que las inspecciones se realicen dentro del plazo de las 48 horas desde la entrada en puerto.</p> <p>El barco de pabellón de Corea <i>Meridian 8</i> entró en el puerto uruguayo de Montevideo el 30-abr-2021, 08:00 h (hora local) y fue objeto de inspección el 3-may-2021 a las 14:00 h (hora local).</p> <p>La presentación del informe de inspección fue acompañada de la siguiente explicación:</p> <p>“La inspección documental y habilitación de ingreso del BP al puerto de Montevideo se realizó en forma previa al arribo del mismo.</p>	<p>Las razones de la demora fueron explicadas en el mismo informe de la inspección.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 49

Parte	Barco	Resumen de aplicación	Respuesta	Calificación	Respuesta SCIC
		Secretaría	Parte contratante		
		Si bien el barco solicitó ingreso a puerto el viernes 30-abr-2021, la inspección física realizada por la Autoridad Pesquera recién se pudo cumplir el 3-may-2021 ya que el mismo no se encontraba accesible para la operativa de descarga y abordaje de funcionarios de inspección (antepuerto). Diferencia de tiempo: 78 horas.			
Medida de Conservación 10-04					
Australia	<i>Antarctic Chieftain</i>	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 horas de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención. La notificación de desplazamiento de la entrada del <i>Antarctic Chieftain</i> en el Área de la Convención en la División 58.5.1 se presentó a la Secretaría el 30-ago-2020, 23:16 UTC, y se confirmó que la entrada tuvo lugar el 29-ago-2020, 01:40 UTC. Diferencia de tiempo: 1 día 21 horas 36 minutos.	El barco envió la notificación a Australia y a Francia por correo electrónico el 29-ago-2020, 11:39 h (hora de Canberra – 02:39 UTC). Por error, no se incluyó la dirección de correo electrónico de la CCRVMA en la lista de destinatarios y la Secretaría, por tanto, no recibió la notificación de salida y entrada del barco en su momento. Australia implementa sus obligaciones respecto de la CCRVMA (incluidas las relativas a la MC 10-04) mediante instrumentos legislativos y condiciones de concesión de licencias. Australia ha implementado medidas adicionales para monitorear que este barco envíe a la CCRVMA sus notificaciones de desplazamientos dentro de las 24 horas estipuladas a este efecto. Medidas adicionales: <i>No se requiere tomar medidas adicionales.</i>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafos 54 y 55
Australia	<i>Cape Arkona</i>	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 horas de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención. De conformidad con los datos VMS en posesión de la Secretaría, el <i>Cape Arkona</i> salió de la División 58.5.2 y entró en la División 58.5.1 el 10-ene-2021, 00:24 UTC, aproximadamente. El 11-ene-2021, la Secretaría solicitó a los funcionarios de contacto para el VMS de Australia la notificación de desplazamiento.	El barco envió la notificación a Australia y a Francia por correo electrónico el 10-ene-2021 a las 09:13 h (hora de Canberra) (09-ene-2021, 23:13 UTC). Por error, no se incluyó la dirección de correo electrónico de la CCRVMA en la lista de destinatarios y la Secretaría, por tanto, no recibió la notificación de entrada y salida del barco en su momento. Australia implementa sus obligaciones a nivel de barco (incluidas las relativas a la MC 10-04) mediante instrumentos legislativos y condiciones de concesión de licencias. Australia ha implementado medidas adicionales para monitorear que este barco envíe a la CCRVMA sus notificaciones de desplazamientos dentro de las 24 horas y así asegurar el cumplimiento de sus obligaciones.	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafos 54 y 55

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
		<p>La notificación de desplazamiento se presentó a la Secretaría el 11-ene-2021, 02:08 UTC, notificación que confirmó la hora y fecha del desplazamiento: 10-ene-2021, 00:30 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 25 horas y 38 minutos.</p>	<p>Medidas adicionales: <i>No se requiere tomar medidas adicionales.</i></p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).</p>		
China	<i>Fu Rong Hai</i>	<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 horas de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.</p> <p>La notificación de desplazamiento del <i>Fu Rong Hai</i> entre las Subáreas 48.4 y 48.3 se presentó a la Secretaría el 24-ene-2021, 06:53 UTC, notificación que confirmó la hora y fecha del desplazamiento: 22-ene-2021, 23:30 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 31 horas y 23 minutos.</p>	<p>El <i>Fu Rong Hai</i> salió de la Subárea 48.4 y entró en la Subárea 48.3 el sábado. Envío la notificación dentro de plazo. La notificación de desplazamiento se presentó a la Secretaría ese domingo. Esto ocurrió durante un fin de semana.</p> <p>Calificación preliminar: cumple.</p>		V. párrafos 54 y 55
China	<i>Long Fa</i>	<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 horas de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.</p> <p>La notificación de la entrada del <i>Long Fa</i> a la Subárea 48.3 se presentó a la Secretaría el 13-jun-2021, 02:29 UTC, notificación que confirmó la hora y fecha del desplazamiento: 11-jun-2021, 21:35 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 28 horas y 54 minutos.</p>	<p>El <i>Long Fa</i> entró a la Subárea 48.3 el sábado. Envío la notificación dentro de plazo. La notificación de desplazamiento se presentó a la Secretaría ese domingo. Esto ocurrió durante un fin de semana.</p> <p>Calificación preliminar: cumple.</p>		V. párrafos 54 y 55
China	<i>Long Teng</i>	<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 horas de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.</p> <p>La Secretaría recibió la presentación de un formulario CE del <i>Long Teng</i> sin que el barco hubiera notificado su desplazamiento de la Subárea 48.2 a la Subárea 48.1. La Secretaría no recibe datos VMS de este barco mientras opera en el Área de la Convención.</p>	<p>El <i>Long Teng</i> envió su notificación dentro de plazo. El retraso fue causado por problemas técnicos y administrativos a nivel de los contactos.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafos 54 y 55

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
		<p>El 29-mar-2021, la Secretaría solicitó a los funcionarios de contacto para el VMS de China la notificación de desplazamiento.</p> <p>La notificación de desplazamiento se presentó a la Secretaría el 29-mar-2021, 04:55 UTC, notificación que confirmó la hora y fecha del desplazamiento: 21-mar-2021, 15:00 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 7 días 11 horas 55 minutos.</p>			
Francia	<i>Albius</i>	<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 horas de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.</p> <p>Según los datos VMS obtenidos por la Secretaría, el <i>Albius</i> se desplazó entre la División 58.5.1 y la Subárea 58.6, aproximadamente el 21-ene-2021, 09:58 UTC.</p> <p>El 25-ene-2021, la Secretaría solicitó a los funcionarios de contacto para el VMS de Francia la notificación de desplazamiento.</p> <p>La notificación de desplazamiento se presentó a la Secretaría el 25-ene-2021, 10:46 UTC, notificación que confirmó la hora y fecha del desplazamiento: 21-ene-2021, 09:45 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 4 días 1 hora 1 minuto.</p>	<p>El barco notificó el desplazamiento al CSP de Francia el 21 de enero a las 5:20 pm. El error de transmisión deriva de la ausencia de título en el correo electrónico de la notificación, cosa que impidió su transmisión ulterior por el CSP a la Secretaría.</p> <p>Medidas adicionales: Medidas correctivas y procedimientos a implementar internamente.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafos 54 y 55
Francia	<i>Ile Bourbon</i>	<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 horas de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.</p> <p>Se han identificado dos casos de incumplimiento.</p> <p>Según los datos VMS en manos de la Secretaría, el <i>Ile Bourbon</i> salió del Área de la Convención, División 58.5.1, aproximadamente el 30-mar-2021, 07:40 UTC.</p>	<p>El 30-mar-2021 y el 27-may-2021, errores cometidos por el CSP de Francia llevaron al fallo en el envío de las notificaciones de entrada. Esos errores se corrigieron inmediatamente mediante el envío de las notificaciones a la Secretaría de la CCRVMA los días que el CSP recibió las solicitudes (13 de abril y 1-jun-2021).</p> <p>Medidas adicionales: Medidas correctivas y procedimientos a implementar internamente.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafos 54 y 55

Parte	Barco	Resumen de aplicación	Respuesta	Calificación	Respuesta SCIC
		Secretaría	Parte contratante		
		<p>El 13-abr-2021, la Secretaría solicitó a los funcionarios de contacto para el VMS de Francia la notificación de desplazamiento.</p> <p>La notificación de desplazamiento se presentó a la Secretaría el 13-abr-2021, 08:14 UTC, notificación que confirmó la hora y fecha del desplazamiento: 30-mar-2021, 06:28 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 14 días 1 hora 46 minutos.</p> <p>Según los datos VMS en manos de la Secretaría, el <i>Ile Bourbon</i> entró en la División 58.5.1 aproximadamente el 27-may-2021, 20:02 UTC.</p> <p>Francia presentó la notificación de desplazamiento el 1-jun-2021, 06:02 UTC, notificación que confirmó la fecha y hora del desplazamiento: 27-may-2021, 19:40 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 4 días 10 horas 22 minutos.</p>			
Francia	<i>Ile de la Reunion II</i>	<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 horas de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.</p> <p>Se han identificado dos casos de incumplimiento.</p> <p>Según los datos VMS en manos de la Secretaría, el <i>Ile de la Reunion II</i> entró en el Área de la Convención, División 58.5.1, aproximadamente el 3-abr-2021, 00:25 UTC.</p> <p>El 13-abr-2021, la Secretaría solicitó a los funcionarios de contacto para el VMS de Francia la notificación de desplazamiento.</p> <p>La notificación de desplazamiento se presentó a la Secretaría el 13-abr-2021, 08:14 UTC, notificación que confirmó la hora y fecha del desplazamiento: 3-abr-2021, 00:10 UTC.</p>	<p>El 3 de mayo, el barco envió una notificación al CSP, pero el <i>firewall</i> bloqueó la recepción del mensaje por el CSP, lo que provocó el retraso en la transmisión de la notificación a la Secretaría.</p> <p>El CSP corrigió los errores tan pronto como lo solicitó la Secretaría de la CCRVMA.</p> <p>Medidas adicionales: Medidas correctivas y procedimientos a implementar internamente.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).</p>	<p>Incumplimiento leve (nivel 1)</p> <p>V. párrafos 54 y 55</p>	

Parte	Barco	Resumen de aplicación	Respuesta	Calificación	Respuesta SCIC
		Secretaría	Parte contratante		
		Diferencia de tiempo: 10 días 8 horas 16 minutos. Según los datos VMS en manos de la Secretaría, el <i>Ile de la Reunion II</i> se desplazó entre la División 58.5.1 y la Subárea 58.6, aproximadamente el 16-may-2021, 17:25 UTC. El 19-may-2021, la Secretaría solicitó a los funcionarios de contacto para el VMS de Francia la notificación de desplazamiento. La notificación de desplazamiento se presentó a la Secretaría el 19-may-2021, 06:25 UTC, notificación que confirmó la hora y fecha del desplazamiento: 16-may-2021, 16:40 UTC. Diferencia de tiempo: 2 días 13 horas 45 minutos.			
Francia	<i>Mascareignes III</i>	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 horas de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención. Según los datos VMS en manos de la Secretaría, el <i>Mascareignes III</i> se desplazó entre la División 58.5.1 y la Subárea 58.6, aproximadamente el 20-abr-2021, 15:35 UTC. El 27-abr-2021, la Secretaría solicitó a los funcionarios de contacto para el VMS de Francia la notificación de desplazamiento. La notificación de desplazamiento se presentó a la Secretaría el 27-abr-2021, 05:57 UTC, notificación que confirmó la hora y fecha del desplazamiento: 20-abr-2021, 15:14 UTC. Diferencia de tiempo: 6 días 14 horas 43 minutos.	El 20-abr-2021, un error del CSP de Francia provocó el no envío de la notificación. Este error se corrigió el 27-abr-2021, tras una solicitud de la Secretaría de la CCRVMA. Medidas adicionales: Medidas correctivas y procedimientos a implementar internamente. Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafos 54 y 55

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
República de Corea	<i>San In Champion</i>	<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 horas de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.</p> <p>Según los datos VMS en manos de la Secretaría, el <i>San In Champion</i> entró en el Área de la Convención, Subárea 48.1, aproximadamente el 3-abr-2021, 12:29 UTC.</p> <p>El 13-abr-2021, la Secretaría solicitó a los funcionarios de contacto para el VMS de Corea la notificación de desplazamiento.</p> <p>La notificación de desplazamiento se presentó a la Secretaría el 13-abr-2021, 04:49 UTC, notificación que confirmó la hora y fecha del desplazamiento: 3-abr-2021, 12:25 UTC.</p> <p>Se presentó una explicación del retraso en la transmisión, destacando que hubo un error al escribir la dirección de correo electrónico de la Secretaría.</p> <p>Diferencia de tiempo: 9 días 16 horas 24 minutos.</p>	<p>El barco envió un correo electrónico con su notificación previa de entrada a la Subárea 48.1 el 3 de abril, pero hizo un error al escribir la dirección (vms@ccamlr.org). El 13 de abril, la Secretaría se puso en contacto con el Ministerio de Océanos y Pesquerías de Corea para informar de la no recepción de la notificación de entrada. Fue entonces cuando se descubrió el error. El barco reenvió el correo electrónico previamente enviado a la dirección equivocada con la notificación. El operador se asegurará de que el error no se repita en el futuro y ordenó al barco que tome las medidas pertinentes. Con esta explicación, Corea considera que, técnicamente, el caso debe recibir la calificación de “cumple”. Se adjunta el documento justificativo correspondiente. Este incluye pruebas que tratan el posible incumplimiento de la MC 10-04:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Los mensajes de correo electrónico originales con la notificación previa a la entrada, enviados a la dirección equivocada 2. Los mensajes de correo electrónico originales con la notificación de entrada, enviados a la dirección equivocada 3. La correspondencia por correo electrónico entre la Secretaría de la CCRVMA y el Centro de Seguimiento de Pesquerías de Corea 4. El mensaje de correo electrónico reenviando la notificación a la dirección correcta. <p>Medidas adicionales: <i>No se requiere tomar medidas adicionales.</i></p> <p>Calificación preliminar: cumple.</p>	Cumple	V. párrafos 54 y 55
Nueva Zelanda	<i>San Aspiring</i>	<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 horas de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.</p> <p>El 4-jul-2020, 22:34 UTC, Nueva Zelanda envió la notificación de desplazamiento relativa a la entrada del <i>San Aspiring</i> en el Área de la Convención, Subárea 48.3, notificación que confirmó la fecha y hora de la entrada: 6-jul-2020, 00:45 UTC.</p>	<p>El Ministerio de Industrias del Sector Primario de Nueva Zelanda investigó el caso tan pronto como recibió la información sobre el error en la notificación.</p> <p>El propietario del barco informó que el incidente se debió a un error de cálculo en la conversión de la hora del barco a hora UTC en el momento de enviar el informe. El error no fue intencionado y la notificación se envió de buena fe.</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafos 54 y 55

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
		Diferencia de tiempo: 26 horas y 11 minutos.	<p>El propietario del barco informó que han reforzado los procedimientos de notificación y los han comunicado a los miembros pertinentes de la tripulación.</p> <p>Medidas adicionales: <i>No se requiere tomar medidas adicionales.</i></p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel I).</p>		
Sudáfrica	<i>El Shaddai</i>	<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 horas de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.</p> <p>Se han identificado cuatro casos de incumplimiento.</p> <p>La notificación de desplazamiento de la entrada del <i>El Shaddai</i> a la Subárea 58.7 se presentó a la Secretaría el 31-ene-2021, 18:59 UTC, notificación que confirmó la hora y fecha del desplazamiento: 30-ene-2021, 16:46 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 26 horas y 13 minutos.</p> <p>El 15-feb-2021, 07:01 UTC, Sudáfrica presentó la notificación de desplazamiento de la entrada del <i>El Shaddai</i> a la Subárea 58.7, notificación que confirmó la hora y fecha del desplazamiento: 13-feb-2021, 21:28 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 33 horas y 33 minutos.</p> <p>Según los datos VMS en manos de la Secretaría, el <i>El Shaddai</i> entró en el Área de la Convención, Subárea 58.7, aproximadamente el 15-feb-2021, 14:28 UTC.</p> <p>El 23-mar-2021, la Secretaría solicitó a los funcionarios de contacto para el VMS de Sudáfrica la notificación de desplazamiento.</p> <p>La notificación de desplazamiento se presentó a la Secretaría el 25-mar-2021, 08:36 UTC, notificación que confirmó la hora y fecha del desplazamiento: 15-feb-2021, 11:46 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 37 días 20 horas 50 minutos.</p>	<p>La respuesta se enviará como documento separado.</p> <p>Calificación preliminar: cumple.</p> <p>Incumplimiento leve (nivel I)</p>	<p>V. párrafos 54 y 55</p>	

Parte	Barco	Resumen de aplicación	Respuesta	Calificación	Respuesta SCIC
		Secretaría	Parte contratante		
		<p>Según los datos VMS en manos de la Secretaría, el <i>El Shaddai</i> entró en el Área de la Convención, Subárea 58.7, aproximadamente el 31-may-2021, 23:14 UTC.</p> <p>El 7-jun-2021, la Secretaría solicitó a los funcionarios de contacto para el VMS de Sudáfrica la notificación de desplazamiento.</p> <p>Sudáfrica presentó la notificación de desplazamiento el 7-jun-2021, 08:14 UTC, notificación que confirmó la fecha y hora del desplazamiento: 31-may-2021, 23:14 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 6 días y 9 horas.</p>			
Sudáfrica	<i>Koryo Maru</i> <i>No. 11</i>	<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 horas de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.</p> <p>Se han identificado siete casos de incumplimiento.</p> <p>Según los datos VMS en manos de la Secretaría, el <i>Koryo Maru No 11</i> entró en el Área de la Convención, Subárea 58.7, aproximadamente el 10-oct-2020, 10:40 UTC.</p> <p>El 16-oct-2020, la Secretaría solicitó a los funcionarios de contacto para el VMS de Sudáfrica la notificación de desplazamiento.</p> <p>La notificación de desplazamiento se presentó a la Secretaría el 16-oct-2020, 06:01 UTC, notificación que confirmó la hora y fecha del desplazamiento: 10-oct-2021, 09:54 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 5 días 20 horas 7 minutos.</p> <p>La notificación de desplazamiento de la entrada del <i>Koryo Maru No. 11</i> a la Subárea 58.7 se presentó a la Secretaría el 7-nov-2020, 10:14 UTC, notificación que confirmó la hora y fecha del desplazamiento: 5-nov-2021, 14:52 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 43 horas y 22 minutos.</p>	<p>Se subió documento con la respuesta.</p> <p>Calificación preliminar: cumple.</p>	<p>Incumplimiento leve (nivel 1)</p> <p>V. párrafos 54 y 55</p>	

Parte	Barco	Resumen de aplicación	Respuesta	Calificación	Respuesta
		Secretaría	Parte contratante		SCIC
		Según los datos VMS en manos de la Secretaría, el <i>Koryo Maru No 11</i> salió del Área de la Convención, Subárea 58.7, aproximadamente el 28-nov-2020, 16:02 UTC.			
		El 30-nov-2020, la Secretaría solicitó a los funcionarios de contacto para el VMS de Sudáfrica la notificación de desplazamiento.			
		Sudáfrica presentó la notificación de desplazamiento el 30-nov-2020, 07:06 UTC, notificación que confirmó la fecha y hora del desplazamiento: 28 de noviembre de 2021, 15:16 UTC.			
		Diferencia de tiempo: 39 horas y 50 minutos.			
		La notificación de desplazamiento de la entrada del <i>Koryo Maru No. 11</i> a la Subárea 58.7 se presentó a la Secretaría el 21-feb-2021, 16:46 UTC, notificación que confirmó la hora y fecha del desplazamiento: 20-feb-2021, 14:18 UTC.			
		Diferencia de tiempo: 26 horas y 28 minutos.			
		Según los datos VMS en manos de la Secretaría, el <i>Koryo Maru No. 11</i> entró en el Área de la Convención, Subárea 58.7, aproximadamente el 17-mar-2021, 14:46 UTC.			
		El 19-mar-2021, la Secretaría solicitó a los funcionarios de contacto para el VMS de Sudáfrica la notificación de desplazamiento.			
		La notificación de desplazamiento se presentó a la Secretaría el 19-mar-2021, 08:16 UTC, notificación que confirmó la hora y fecha del desplazamiento: 17-mar-2021, 15:02 UTC.			
		Diferencia de tiempo: 41 horas y 14 minutos.			
		Según los datos VMS en manos de la Secretaría, el <i>Koryo Maru No. 11</i> salió del Área de la Convención, Subárea 58.7, aproximadamente el 17-mar-2021, 00:40 UTC.			

Parte	Barco	Resumen de aplicación	Respuesta	Calificación	Respuesta SCIC
		<p>Resumen de aplicación</p> <p>Secretaría</p> <p>El 19-mar-2021, la Secretaría solicitó a los funcionarios de contacto para el VMS de Sudáfrica la notificación de desplazamiento.</p> <p>La notificación de desplazamiento se presentó a la Secretaría el 19-mar-2021, 08:16 UTC, notificación que confirmó la hora y fecha del desplazamiento: 17-mar-2021, 00:54 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 2 días 7 horas 22 minutos.</p> <p>La notificación de desplazamiento de la entrada del <i>Koryo Maru No. 11</i> a la Subárea 58.7 se presentó a la Secretaría el 25-mar-2021, 08:36 UTC, notificación que confirmó la hora y fecha del desplazamiento: 22-mar-2021, 04:56 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 3 días 3 horas 40 minutos.</p>	<p>Respuesta</p> <p>Parte contratante</p> <p>El 17-nov-2020, 05:44 UTC, el <i>Simeiz</i> envió la notificación previa a la entrada en la Subárea 88.2, conforme a la MC 10-04, párrafo 13, a una lista de correos electrónicos que incluye data@ccamlr.org.</p> <p>Esta notificación incluye todos los campos del anexo 10/04-A.</p> <p>Calificación preliminar: cumple.</p>	Cumple	V. párrafos 54 y 55
Ucrania	<i>Simeiz</i>	<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 horas de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.</p> <p>Según los datos VMS obtenidos por la Secretaría, el <i>Simeiz</i> se desplazó entre las y las Subáreas 88.2 y 88.3, aproximadamente el 17-nov-2020, 06:38 UTC.</p> <p>Los días 18, 19, 23 y 25-nov-2020, la Secretaría solicitó la notificación de desplazamiento al funcionario de contacto del VMS de Ucrania. No se presentó ninguna notificación de desplazamiento.</p>	<p>No se recibió respuesta</p>	Cumple	V. párrafo 60
Medida de Conservación 10-05					
Argentina		<p>La MC 10-05, párrafo 6, estipula que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá 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>			

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
		<p>El análisis de los datos SDCe ha identificado que Argentina validó 1 DED/DRED después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>El DED/DRED identificado supone < 1 % de las exportaciones de Argentina.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación del documento identificado es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 DED/DRED se emitió entre 300 y 400 días después de la fecha de exportación declarada. <p>En el sitio web figura un archivo adjunto con un listado de los números de los DED/DRED relativos a este registro.</p>			
Australia		<p>La MC 10-05, párrafo 6, estipula que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá 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>El análisis de los datos SDCe ha identificado que Australia validó 1 DED/DRED después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>El DED/DRED identificado supone el 1 % de las exportaciones de Australia.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación del documento identificado es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 DED/DRED se emitió entre 1 y 2 días después de la fecha de exportación declarada. <p>En el sitio web figura un archivo adjunto con un listado de los números de los DED/DRED relativos a este registro.</p>	<p>Esta reexportación consistió en un cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. capturado por un barco de pabellón de Australia. La captura se desembarcó en Mauricio (y el DCD fue verificado) y, posteriormente, se exportó a Australia, acompañada de un DED.</p> <p>Se prevería reexportar el cargo de <i>Dissostichus</i> desde Australia el 19-feb-2021. Sin embargo, la fecha del envío fue el 14-feb-2021 (que era domingo). El 15-feb-2021, se recibió la solicitud de un DRED y el documento se emitió para la reexportación el martes 16-feb-2021.</p> <p>Las autoridades de Australia investigaron el incidente y determinaron que hubo un fallo en la comunicación respecto de la fecha del transporte. Las autoridades de Australia han recordado a la compañía pesquera sus obligaciones y la compañía ha modificado sus procedimientos para asegurar que todo DED / DRED futuro sea solicitado y aprobado antes de que el contenedor sea movido al muelle, de manera que cualquier posible cambio en las fechas de transporte no resulten en un incumplimiento.</p> <p>Medidas adicionales: <i>No se requiere tomar medidas adicionales.</i></p> <p>Calificación preliminar: No cumple (nivel 2).</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 61

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Bélgica		<p>La MC 10-05, párrafo 6, estipula que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá 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>El análisis de los datos SDCe ha identificado que Bélgica validó 1 DED/DRED después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>El DED/DRED identificado supone el 100 % de las exportaciones de Bélgica.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación del documento identificado es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 DED/DRED se emitió entre 21 y 50 días después de la fecha de exportación declarada. <p>La Secretaría indica que ofreció ayuda a Bélgica para rellenar ese DRED y que las circunstancias que llevaron a esa situación fueron consecuencia de la salida del Reino Unido de la Unión Europea.</p> <p>En el sitio web figura un archivo adjunto con un listado de los números de los DED/DRED relativos a este registro.</p>	No se recibió respuesta		V. párrafos 62 y 63
Chile		<p>La MC 10-05, párrafo 6, estipula que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá 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>El análisis de los datos SDCe ha identificado que Chile validó 377 DED/DRED después de la fecha de exportación declarada.</p>	<p>El desfase de las fechas indicadas para la exportación y la validación de los DED detallados en el informe, tienen su fundamento en demoras producidas entre la entrega del Bill of Lading (LB) debidamente legalizado por Aduanas, por parte del solicitante, y el control de los mismos, por parte de los oficiales encargados del sistema SDCe al momento de validar el DED. Este documento (BL) certifica el número del contenedor en el cual se embarcan los productos exportados, siendo dicha información requerida en los antecedentes que se deben consignar en el DED.</p> <p>Chile, a través de la autoridad encargada del sistema SDCe, ha revisado los casos en cuestión y ha identificado las oficinas nacionales donde mayoritariamente han ocurrido estos desfases.</p>		V. párrafo 64

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
		<p>Los DED/DRED identificados suponen el 23 % de las exportaciones de Chile.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 27 DED/DRED se emitieron entre 1 y 2 días después de la fecha de exportación declarada. • 52 DED/DRED se emitieron entre 3 y 5 días después de la fecha de exportación declarada. • 149 DED/DRED se emitieron entre 6 y 10 días después de la fecha de exportación declarada. • 106 DED/DRED se emitieron entre 11 y 20 días después de la fecha de exportación declarada. • 43 DED/DRED se emitieron entre 21 y 50 días después de la fecha de exportación declarada. <p>En el sitio web figura un archivo adjunto con un listado de los números de los DED/DRED relativos a este registro.</p>	<p>A fin de evitar y corregir esta falta de oportuno cumplimiento, se han dispuesto los procedimientos administrativos de mejora, para lo cual procederá a reforzar y controlar los protocolos realizados por las unidades operativas encargadas de dicho trámite.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).</p>		
China		<p>La MC 10-05, párrafo 6, estipula que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá 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>El análisis de los datos SDCe ha identificado que China validó 2 DED/DRED después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>Los DED/DRED identificados suponen el 50 % de las exportaciones de China.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 DED/DRED se emitió entre 3 y 5 días después de la fecha de exportación declarada. 	<p>En esos dos DRED, la “Fecha de emisión” en la parte 2 era la fecha de emisión del recibo de embarque, no la verdadera “Fecha de exportación”. La “Fecha” de la parte 5 era la fecha de emisión del DRED.</p> <p>Calificación preliminar: cumple.</p>		V. párrafo 65

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
		<ul style="list-style-type: none"> • 1 DED/DRED se emitió entre 6 y 10 días después de la fecha de exportación declarada. <p>En el sitio web figura un archivo adjunto con un listado de los números de los DED/DRED relativos a este registro.</p>			
Francia		<p>La MC 10-05, párrafo 6, estipula que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá 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>El análisis de los datos SDCe ha identificado que Francia validó 118 DED/DRED después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>Los DED/DRED identificados suponen el 37 % de las exportaciones de Francia.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 25 DED/DRED se emitieron entre 1 y 2 días después de la fecha de exportación declarada. • 80 DED/DRED se emitieron entre 3 y 5 días después de la fecha de exportación declarada. • 8 DED/DRED se emitieron entre 6 y 10 días después de la fecha de exportación declarada. • 3 DED/DRED se emitieron entre 11 y 20 días después de la fecha de exportación declarada. • 2 DED/DRED se emitieron entre 21 y 50 días después de la fecha de exportación declarada. <p>En el sitio web figura un archivo adjunto con un listado de los números de los DED/DRED relativos a este registro.</p>	<p>La MC 10-05, anexo 10-05/A párrafo 7, exige que los DED incluyan la “fecha de emisión” (párrafo A7(ix)(1)(d)).</p> <p>La interpretación de esta medida parece encontrar cierta dificultad. De hecho, las compañías navieras indican en esta sección la fecha en que los paquetes con austrormerluza son almacenados en los contenedores. La validación de la fecha de los DED por la administración francesa, por lo tanto, es posterior a la de ese almacenamiento, siendo que el sistema de trazabilidad de nuestra administración tiene por objetivo confirmar que las mercancías que viajan en un contenedor específico son legales y están identificadas claramente.</p> <p>En todo caso, los DED se emiten antes de que la austrormerluza abandone el territorio francés, cumpliendo así con la MC 10-05. Francia, por lo tanto, hace una interpretación diferente del campo “Fecha de emisión”, dado que la Secretaría de la CCRVMA parece interpretar esa fecha como la de salida del contenedor del puerto desde donde se exporta.</p> <p>Francia solicita que la Secretaría de la CCRVMA aporte aclaraciones sobre este tema, de manera que las instrucciones para rellenar los DED se puedan hacer llegar a la industria y a la administración.</p> <p>Medidas adicionales: Aclaración de la interpretación de la medida por la Secretaría de la CCRVMA.</p> <p>Calificación preliminar: Se necesita información adicional.</p>		V. párrafo 66

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Mauricio		<p>La MC 10-05, párrafo 6, estipula que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá 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>El análisis de los datos SDCe ha identificado que Mauricio validó 4 DED/DRED después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>Los DED/DRED identificados suponen el 3 % de las exportaciones de Mauricio.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4 DED/DRED se emitieron entre 1 y 2 días después de la fecha de exportación declarada. <p>En el sitio web figura un archivo adjunto con un listado de los números de los DED/DRED relativos a este registro.</p>	<p>Exportaciones del DCD_Document_Number: AU-20-0013-E.</p> <p>Originalmente, este cargo tenía 3 contenedores y se asignaron al DED original, de número 4212-DBD2-7DE4, validado el 25 de septiembre.</p> <p>Debido a un problema en un barco frigorífico, el contenedor TRIU 892.974-6 tuvo que ser separado del resto y fue finalmente exportado el 7 de noviembre y validado el 3 de noviembre en el DED E5D8F10B-96B5.</p> <p>Esto quiere decir que los otros 2 contenedores del DED original ya estaban en el barco, de manera que se debió emitir un nuevo DED – F2F6-0E49-B241 – pero esto se hizo durante el fin de semana, razón por la cual la fecha de validación es posterior a la de exportación. Se debe señalar que la documentación del contenedor de la exportación en cuestión fue validada dentro de los plazos establecidos antes de que se produjera el incidente.</p> <p>Exportaciones de los DCD número: FR-20-0006-E, FR-20-0002-E, FR-20-0003-E. Se está realizando una investigación de los registros documentales presentados por el operados, y pronto se presentará una explicación sobre el caso.</p>	Se requiere información adicional	V. párrafo 67
Países Bajos		<p>La MC 10-05, párrafo 6, estipula que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá 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>El análisis de los datos SDCe ha identificado que Países Bajos validó 4 DED/DRED después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>Los DED/DRED identificados suponen el 22 % de las exportaciones de Países Bajos.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es:</p>	<p>No se recibió respuesta</p>	Se requiere información adicional	V. párrafos 68 y 69

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Nueva Zelanda		<ul style="list-style-type: none"> • 1 DED/DRED se emitió entre 3 y 5 días después de la fecha de exportación declarada. • 3 DED/DRED se emitieron entre 6 y 10 días después de la fecha de exportación declarada. <p>En el sitio web figura un archivo adjunto con un listado de los números de los DED/DRED relativos a este registro.</p> <p>La MC 10-05, párrafo 6, estipula que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá 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>El análisis de los datos SDC e ha identificado que Nueva Zelanda validó 3 DED/DRED después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>Los DED/DRED identificados suponen el 2 % de las exportaciones de Nueva Zelanda.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3 DED/DRED se emitieron entre 21 y 50 días después de la fecha de exportación declarada. <p>En el sitio web figura un archivo adjunto con un listado de los números de los DED/DRED relativos a este registro.</p>	<p>Los casos planteados con relación a la MC 10-05, párrafo 6, tienen que ver con dos cargamentos diferentes exportados desde Nueva Zelanda, a saber:</p> <p>Caso de los dos primeros DRED:</p> <p>El 10-sep-2020, la Secretaría se puso en contacto con el funcionario del SDC de Nueva Zelanda y le informó que dos DRED que eran parte de un cargamento exportado no se habían rellenado correctamente. Al comprobar los documentos, se encontró que hubo un error administrativo y que la Parte contratante no había validado los DRED antes de enviarlos al exportador. Tras discutir el caso con la Secretaría de la CCRVMA, el funcionario del SDC de Nueva Zelanda validó los documentos retrospectivamente y envió al Estado receptor los DRED enmendados. Los registros de auditoría muestran que ambos documentos se generaron y se rellenaron antes de que el cargamento saliera de Nueva Zelanda.</p> <p>Caso del tercer DED:</p> <p>El exportador informó a funcionarios de Nueva Zelanda que una cantidad adicional de producto no fue escaneada al cargarla en el contenedor. Imágenes de video tomadas durante la carga confirman este detalle.</p> <p>Los funcionarios de Nueva Zelanda informaron de este hecho al funcionario de contacto del SDC del Estado importador. Tras una discusión, los Estados de la operación convinieron en completar la documentación adicional para permitir que se pudiera enviar la mercancía. Para que la operación fuera totalmente transparente, se generó un DED independiente por la cantidad adicional de productos de austrormerluza.</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 70

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
			El exportador informó que, en respuesta al error, se implementaron protocolos adicionales para evitar una repetición del caso. Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).		
Sudáfrica		<p>La MC 10-05, párrafo 6, estipula que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá 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>El análisis de los datos SDCe ha identificado que Sudáfrica validó 1 DED/DRED después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>El DED/DRED identificado supone el 3 % de las exportaciones de Sudáfrica.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 DED/DRED se emitió entre 3 y 5 días después de la fecha de exportación declarada. <p>En el sitio web figura un archivo adjunto con un listado de los números de los DED/DRED relativos a este registro.</p>	<p>El viernes 9-abr-2021, nuestro cliente solicitó un DED al Departamento. El DED fue procesado por el Departamento el lunes 12-abr-2021. El Departamento capturó un DED que mostraba, erróneamente, el 9-abr-2021 como la fecha de exportación, mientras que la fecha de exportación según el recibo de embarque que el cliente envió (disponible si se solicita) muestra el pescado cargado y el 15-abr-2021 como la fecha de exportación. El DED fue corregido posteriormente para que reflejara la fecha de exportación correcta (15-abr-2021).</p> <p>Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales Calificación preliminar: cumple.</p>	Cumple	V. párrafo 70
España		<p>La MC 10-05, párrafo 6, estipula que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá 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>No se recibió respuesta</p>		V. párrafo 71

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
		<p>El análisis de los datos SDCe ha identificado que España validó 25 DED/DRED después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>Los DED/DRED identificados suponen el 17 % de las exportaciones de España.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 11 DED/DRED se emitieron entre 3 y 5 días después de la fecha de exportación declarada. • 14 DED/DRED se emitieron entre 6 y 10 días después de la fecha de exportación declarada. <p>En el sitio web figura un archivo adjunto con un listado de los números de los DED/DRED relativos a este registro.</p>			
Reino Unido		<p>La MC 10-05, párrafo 6, estipula que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá 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>El análisis de los datos SDCe ha identificado que Reino Unido validó 15 DED/DRED después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>Los DED/DRED identificados suponen el 14 % de las exportaciones de Reino Unido.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 15 DED/DRED se emitieron entre 3 y 5 días después de la fecha de exportación declarada. <p>En el sitio web figura un archivo adjunto con un listado de los números de los DED/DRED relativos a este registro.</p>	<p>El Reino Unido investigó esta posible infracción.</p> <p>Los casos identificados se refieren a un desembarque del BP <i>Argos Froyanes</i> realizado el 9-sep-2020. Los DCD al caso (GB-20-0020-E y GB-20-0017-E) se generaron y la captura cargada en el barco mercante <i>Scout</i> para ser exportada el 10 de septiembre.</p> <p>Los 15 DED emitidos para las exportaciones de la captura de los DCD anteriores se emitieron en el SDCe de la CCRVMA pero, debido a insuficiencias de personal, el Reino Unido no los validó hasta el lunes 14 de septiembre, ya pasado el fin de semana, cuando la captura estaba en tránsito (pero antes de alcanzar el puerto de destino).</p> <p>El Reino Unido detectó una discrepancia entre la fecha de exportación y la de validación del DED, se puso en contacto con la Secretaría de la CCRVMA para informar del caso y solicitó a EE. UU. una exención para la importación del producto.</p> <p>El Reino Unido se disculpa por esta negligencia y por el consiguiente incumplimiento de la MC 10-05, de carácter leve. Se han revisado y modificado los procedimientos de verificación del CDS en vigor para asegurar que se cumple con las disposiciones pertinentes.</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 70

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Estados Unidos de América		<p>La MC 10-05, párrafo 6, estipula que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá 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>El análisis de los datos SDCe ha identificado que EE. UU. validó 1 DED/DRED después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>El DRED identificado supone el 1 % de las exportaciones de EE. UU.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación del documento identificado es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 DED/DRED se emitió entre 3 y 5 días después de la fecha de exportación declarada. <p>En el sitio web figura un archivo adjunto con un listado de los números de los DED/DRED relativos a este registro.</p>	<p>Medidas adicionales: Ninguna.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).</p> <p>Un comerciante con licencia de EE. UU. presentó una solicitud de reexportación de 30 kg de austromerluza congelada previamente importados de Francia con el documento FR-19-0022-E. Esta solicitud de reexportación se presentó el jueves 17 de diciembre. Sin embargo, debido a problemas técnicos en la solicitud, el DRED no se emitió hasta el lunes 21 de diciembre. Dado que la fecha de exportación declarada era el 17 de diciembre, esto resultó en una discrepancia de 4 días. Se hizo una consulta a bases de datos internas de seguimiento de transacciones comerciales para verificar que la fecha de exportación es el 17 de diciembre.</p> <p>Medidas adicionales: Este asunto se ha referido a la Autoridad Legal de la Oficina de Pesquerías de la Administración Nacional del Océano y la Atmósfera (NOAA) para que evalúe las medidas a tomar. Además, EE. UU. está considerando introducir en sus regulaciones enmiendas de implementación de la MC 10-05 en el sentido de reforzar el requisito de que un DRED acompañe el cargamento y que el envío se haga solo tras la emisión del DRED correspondiente. Los funcionarios del SDC han asumido las responsabilidades sobre este tema y han aumentado la vigilancia sobre los procedimientos de reexportación de austromerluza para evitar una repetición del caso.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 70
Uruguay		<p>La MC 10-05, párrafo 3, exige que todas las Partes contratantes y las Partes no contratantes que cooperan con la CCRVMA mediante su participación en el SDC exijan que todos los cargamentos de <i>Dissostichus</i> spp. descargados en sus puertos vayan acompañados del DCD rellenado correspondiente.</p>	<p>Medidas adicionales: Se están realizando las averiguaciones correspondientes para determinar las causas del incumplimiento.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 57

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Uruguay		<p>La Secretaría recibió una solicitud conforme a la MC 10-05, párrafo 12, para la verificación adicional de un DCD del <i>Polus 1</i>, barco de pabellón de Ucrania, que desembarcó captura en Montevideo, Uruguay, el 2-mar-2020.</p> <p>La revisión del DCD identificó que, al 22-jul-2021, la cantidad de la captura no se había verificado ni introducido en el SDCE, y que, por tanto, no se había completado un DCD de conformidad con la MC 10-05, párrafo 3.</p> <p>La MC 10-05, párrafo 6, estipula que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDCE exigirá 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>El análisis de los datos SDCE ha identificado que Uruguay validó 82 DED/DRED después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>Los DED/DRED identificados suponen el 63 % de las exportaciones de Uruguay.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4 DED/DRED se emitieron entre 3 y 5 días después de la fecha de exportación declarada. • 24 DED/DRED se emitieron entre 6 y 10 días después de la fecha de exportación declarada. • 12 DED/DRED se emitieron entre 11 y 20 días después de la fecha de exportación declarada. • 32 DED/DRED se emitieron entre 21 y 50 días después de la fecha de exportación declarada. • 5 DED/DRED se emitieron entre 51 y 100 días después de la fecha de exportación declarada. • 4 DED/DRED se emitieron entre 201 y 300 días después de la fecha de exportación declarada. • 1 DED/DRED se emitió entre 300 y 400 días después de la fecha de exportación declarada. 	<p>Los DED y DRED fueron emitidos fuera de fecha.</p> <p>Medidas adicionales: Se están realizando las averiguaciones correspondientes para determinar los procedimientos que originaron el incumplimiento.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 70

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Medida de Conservación 10-09					
Chile		<p>En el sitio web figura un archivo adjunto con un listado de los números de los DED/DRED relativos a este registro.</p> <p>La MC 10-09, párrafo 2, exige 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.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con 3 notificaciones.</p> <p>Los transbordos identificados representan el 33 % de los transbordos de Chile.</p> <p>A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de la confirmación (según los metadatos de la notificación) y la hora notificada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • se envió 1 notificación entre 72 y 68 horas antes de la hora notificada del transbordo. • se envió 1 notificación entre 29 y 20 horas antes de la hora notificada del transbordo. • se envió 1 notificación entre 0 y 24 horas después de la hora notificada del transbordo. <p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p>	<p>El incumplimiento del plazo para la notificación de los transbordos indicados, se debió a problemas de coordinación administrativa interna entre los funcionarios responsables de notificar de las actividades de transbordo.</p> <p>Con el objeto de evitar nuevos incumplimientos en el plazo de notificación, se tomarán los resguardos administrativos, entre ellos, se procederá conforme a lo establecido en la MC, en relación a la delegación/autorización para el envío de dicha notificación a la Secretaría directamente desde el barco, lo que a su vez será debidamente monitoreado por las autoridades nacionales competentes.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 74
Chile		<p>La MC 10-09, párrafo 5, exige a las Partes contratantes que notifiquen a la Secretaría la confirmación de la realización de todo transbordo en el que participe uno de sus barcos en el Área de la Convención, dentro del plazo de los tres (3) días hábiles de ocurrido.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con dos confirmaciones.</p> <p>Los transbordos identificados representan el 22 % de los transbordos de Chile.</p>	<p>Al igual que en los otros casos, Chile puede señalar que los incumplimientos respecto de la oportunidad para la confirmación de los transbordos indicados, derivaron de problemas de coordinación interna entre los funcionarios responsables de esta comunicación.</p> <p>Con el objeto de evitar la ocurrencia de nuevos incumplimientos respecto al plazo para estas confirmaciones, Chile informa que se tomarán los resguardos administrativos necesarios, entre ellos, se procederá conforme a lo establecido en la medida de conservación, en relación a la delegación/autorización para el</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 86

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
		<p>A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de las confirmaciones (según los metadatos de la notificación) y la confirmación de la realización del transbordo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • se enviaron 2 confirmaciones entre 3 y 4 días hábiles después de la fecha y hora confirmadas de la finalización del transbordo. <p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p>	<p>envío de dicha confirmación a la Secretaría directamente desde el barco, lo que será debidamente monitoreado por las autoridades nacionales competentes.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).</p>		
China		<p>La MC 10-09, párrafo 2, exige 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.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con cinco notificaciones.</p> <p>Los transbordos identificados representan el 5 % de los transbordos de China.</p> <p>Tres de esas notificaciones reconocen el retraso en su presentación a la Secretaría.</p> <p>A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de la confirmación (según los metadatos de la notificación) y la hora notificada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • se enviaron 2 notificaciones entre 59 y 50 horas antes de la hora notificada del transbordo. • se envió 1 notificación entre 9 y 0 horas antes de la hora notificada del transbordo. • se envió 1 notificación entre 25 y 48 horas después de la hora notificada del transbordo. • se envió 1 notificación entre 49 y 72 horas después de la hora notificada del transbordo. <p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p>	<p>THP_ID110338, THP_ID113952: El <i>Long Teng</i> envió la notificación de transbordo dentro de plazo. El retraso fue causado por problemas técnicos y administrativos a nivel de los contactos.</p> <p>THP_ID114354: Estos fueron causados por las múltiples presentaciones de información actualizada después de la presentación de la notificación de transbordo original. La notificación presentada el 14 de junio "El <i>Long Fa</i> se reabastecerá de combustible del <i>Hai Feng 688</i> el 16 de junio" no es nueva. Es el segundo cambio de la original presentada el 10-jun-2021.</p> <p>THP_ID 113750, 113752: El <i>Long Fa</i> envió la notificación de transbordo dentro de plazo. El retraso fue causado por problemas técnicos y administrativos a nivel de los contactos.</p> <p>Calificación preliminar: cumple.</p>		V. párrafo 77

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
China		<p>La MC 10-09, párrafo 3, exige que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, notifique a la Secretaría con una antelación mínima de 2 horas si alguno de sus barcos tiene previsto efectuar un transbordo de otros artículos que no sean recursos vivos marinos extraídos, carnada o combustible dentro del Área de la Convención.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con tres notificaciones.</p> <p>El transbordo identificado representa el 3 % de los transbordos de China.</p> <p>A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de la confirmación (según los metadatos de la notificación) y la hora notificada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • se envió 1 notificación entre 1 hora y 30 minutos antes de la hora notificada del transbordo. • se envió 1 notificación entre 30 y 0 minutos antes de la hora notificada del transbordo. • se envió 1 notificación entre 7 y 12 horas después de la hora notificada del transbordo. <p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p>	<p>THP_ID 110375: Todas las comunicaciones sobre este transbordo se dieron fuera de horas de oficina, como también lo fue la presentación de la notificación de transbordo.</p> <p>THP_ID 114424: Se trató de un caso de emergencia relativa a la seguridad de un miembro de la tripulación.</p> <p>El <i>Long Fa</i> tenía que transferir al barco carguero a un miembro de la tripulación por razones de salud.</p> <p>THP_ID 110007: Se trata de un caso de emergencia. El <i>Long Teng</i> tuvo que obtener piezas de recambio del <i>Long Fa</i> para garantizar su seguridad.</p> <p>Calificación preliminar: cumple.</p>	No se asignó una calificación de cumplimiento	V. párrafo 80
China		<p>La MC 10-09, párrafo 5, exige a las Partes contratantes que notifiquen a la Secretaría la confirmación de la realización de todo transbordo en el que participe uno de sus barcos en el Área de la Convención, dentro del plazo de los tres (3) días hábiles de ocurrido.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó un caso de incumplimiento relacionado con una confirmación.</p> <p>En la propia confirmación se reconoció el retraso en su presentación.</p> <p>El transbordo identificado representa el 1 % de los transbordos de China.</p>	<p>El <i>Fu Yuan Yu 9818</i> envió la notificación de transbordo dentro de plazo. El retraso fue causado por problemas técnicos y administrativos a nivel de los contactos.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 86

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
		<p>A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de las confirmaciones (según los metadatos de la notificación) y la confirmación de la realización del transbordo:</p> <ul style="list-style-type: none"> se envió 1 confirmación entre 11 y 15 días hábiles después de la fecha y hora confirmadas de la realización del transbordo. <p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p>			
República de Corea		<p>La MC 10-09, párrafo 5, exige a las Partes contratantes que notifiquen a la Secretaría la confirmación de la realización de todo transbordo en el que participe uno de sus barcos en el Área de la Convención, dentro del plazo de los tres (3) días hábiles de ocurrido.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó un caso de incumplimiento relacionado con una confirmación.</p> <p>El transbordo identificado representa el 1 % de los transbordos de Corea.</p> <p>A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de las confirmaciones (según los metadatos de la notificación) y la confirmación de la realización del transbordo:</p> <ul style="list-style-type: none"> no se presentó 1 confirmación de un transbordo notificado. <p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p>	<p>El caso identificado implica al armador coreano <i>Sejong</i> y al carguero ruso <i>Pamyat Ilitcha</i>. El Ministerio de Océanos y Pesquerías verificó la discrepancia con el operador y concluyó que el barco de pesca presentó la notificación de transbordo y el informe de finalización dentro de las 72 horas posteriores a la finalización del transbordo. Con esta explicación, Corea considera que el caso debe recibir la calificación de “cumple”. Los documentos justificativos adjuntos son:</p> <ol style="list-style-type: none"> Mensaje de correo electrónico con el informe de finalización del transbordo. Hoja de cálculo sobre la realización del informe del transbordo. <p>Medidas adicionales: Dado que consideramos que no hay incumplimiento, no se necesita tomar medidas adicionales.</p> <p>Calificación preliminar: cumple.</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 86
Países Bajos		<p>La MC 10-09, párrafo 2, exige 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.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con cinco notificaciones.</p>	<p>No se recibió respuesta</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafos 75 y 76

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
		<p>Los transbordos identificados representan el 38 % de los transbordos de Países Bajos.</p> <p>A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de la confirmación (según los metadatos de la notificación) y la hora notificada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • se enviaron 3 notificaciones entre 72 y 68 horas antes de la hora notificada del transbordo. • se envió 1 notificación entre 63 y 60 horas antes de la hora notificada del transbordo. • se envió 1 notificación entre 49 y 40 horas antes de la hora notificada del transbordo. <p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p>			
Países Bajos		<p>La MC 10-09, párrafo 3, exige que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, notifique a la Secretaría con una antelación mínima de 2 horas si alguno de sus barcos tiene previsto efectuar un transbordo de otros artículos que no sean recursos vivos marinos extraídos, carnada o combustible dentro del Área de la Convención.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó un caso de incumplimiento relacionado con una notificación.</p> <p>El transbordo identificado representa el 8 % de los transbordos de Países Bajos.</p> <p>A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de la confirmación (según los metadatos de la notificación) y la hora notificada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • se envió 1 notificación entre 0 y 1 horas después de la hora notificada del transbordo. <p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p>	No se recibió respuesta	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafos 81 y 82

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Paises Bajos		<p>Resumen de aplicación Secretaría</p> <p>La MC 10-09, párrafo 5, exige a las Partes contratantes que notifiquen a la Secretaría la confirmación de la realización de todo transbordo en el que participe uno de sus barcos en el Área de la Convención, dentro del plazo de los tres (3) días hábiles de ocurrido.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó un caso de incumplimiento relacionado con una confirmación.</p> <p>El transbordo identificado representa el 8 % de los transbordos de Paises Bajos.</p> <p>A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de las confirmaciones (según los metadatos de la notificación) y la confirmación de la realización del transbordo:</p> <ul style="list-style-type: none"> no se presentó 1 confirmación de un transbordo notificado. <p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p>	No se recibió respuesta	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 86
Noruega		<p>La MC 10-09, párrafo 2, exige 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.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con 14 notificaciones.</p> <p>Los transbordos identificados representan el 12 % de los transbordos de Noruega.</p> <p>A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de la confirmación (según los metadatos de la notificación) y la hora notificada:</p> <ul style="list-style-type: none"> se enviaron 6 notificaciones entre 72 y 68 horas antes de la hora notificada del transbordo. se enviaron 2 notificaciones entre 67 y 64 horas antes de la hora notificada del transbordo. 	<p>Nuestro análisis confirma que hubo varios casos de incumplimiento del requisito de notificar a la Secretaría con la menos 72 horas de antelación a las operaciones de transbordo previstas.</p> <p>Se mantuvo un diálogo estrecho entre las autoridades noruegas y los barcos/el dueño del barco sobre la importancia de cumplir con la MC 10-09. A pesar de que se detectaron mejoras en la temporada de pesca actual, reconocemos que persiste la necesidad de un mayor nivel de cumplimiento con las disposiciones de varios párrafos de la MC 10-09.</p> <p>A raíz de la información proporcionada por la Secretaría y de nuestras investigaciones, la Dirección de Pesquerías emitió una advertencia formal a los barcos/el dueño del barco por incumplimiento de la MC 10-09.</p> <p>Las autoridades noruegas se reunirán con los representantes de la industria antes del inicio de la próxima temporada de pesca a fin de adquirir un mayor entendimiento de la MC 10-09 y de otras</p>	No cumple (nivel 2)	V. párrafo 74

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
		<ul style="list-style-type: none"> se enviaron 3 notificaciones entre 63 y 60 horas antes de la hora notificada del transbordo. se enviaron 2 notificaciones entre 59 y 50 horas antes de la hora notificada del transbordo. se envió 1 notificación entre 0 y 24 horas después de la hora notificada del transbordo. <p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p>	<p>medidas de conservación de la CCRVMA. También se pondrá énfasis en los requisitos formales al emitir licencias a barcos en la temporada próxima.</p> <p>A juzgar por los comentarios de los capitanes de los barcos, creemos que podría ser necesario aclarar algunos aspectos de la MC 10-09 y apoyamos la iniciativa de la Secretaría presentada en CCAMLR-40/16. Un caso recurrente parecería ser que la Secretaría de la CCRVMA observa diferencias entre la hora de recepción de la notificación/confirmación y la hora de la señal enviada desde el barco.</p> <p>Con relación a la calificación de cumplimiento, consideramos que, si se analiza cada instancia en forma individual, la mayoría de los casos de incumplimiento de la MC 10-09 identificados deberían calificarse como infracciones menores (nivel 1). No obstante, en vista de que se identificaron varios incidentes, sugerimos asignar la calificación de “no cumple (nivel 2)”.</p> <p>Calificación preliminar: No cumple (nivel 2).</p>		
Noruega		<p>La MC 10-09, párrafo 3, exige que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, notifique a la Secretaría con una antelación mínima de 2 horas si alguno de sus barcos tiene previsto efectuar un transbordo de otros artículos que no sean recursos vivos marinos extraídos, camada o combustible dentro del Área de la Convención.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con seis notificaciones.</p> <p>Los transbordos identificados representan el 4 % de los transbordos de Noruega.</p> <p>A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de la confirmación (según los metadatos de la notificación) y la hora notificada:</p> <ul style="list-style-type: none"> se envió 1 notificación entre 2 horas y 1 hora y 30 minutos antes de la hora notificada del transbordo. se enviaron 3 notificaciones entre 30 y 0 minutos antes de la hora notificada del transbordo. 	<p>Nuestro análisis confirma que hubo varios casos de incumplimiento del requisito de notificar a la Secretaría con la menos 2 horas de antelación a las operaciones previstas de transbordo de artículos que no sean recursos vivos marinos extraídos, camada o combustible.</p> <p>Se mantuvo un diálogo estrecho entre las autoridades noruegas y los barcos/el dueño del barco sobre la importancia de cumplir con la MC 10-09. A pesar de que se detectaron mejoras en la temporada de pesca actual, reconocemos que persiste la necesidad de un mayor nivel de cumplimiento con las disposiciones de varios párrafos de la MC 10-09.</p> <p>A raíz de la información proporcionada por la Secretaría y de nuestras investigaciones, la Dirección de Pesquerías emitió una advertencia formal a los barcos/el dueño del barco por incumplimiento de la MC 10-09.</p> <p>Las autoridades noruegas se reunirán con los representantes de la industria antes del inicio de la próxima temporada de pesca a fin de adquirir un mayor entendimiento de la MC 10-09 y de otras</p>	No cumple (nivel 2)	V. párrafo 81

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
		<ul style="list-style-type: none"> se envió notificación entre 0 minutos y 1 hora después de la hora notificada del transbordo. se envió 1 notificación entre 2 y 6 horas después de la hora notificada del transbordo. <p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p>	<p>medidas de conservación de la CCRVMA. También se pondrá énfasis en los requisitos formales al emitir licencias a barcos en la temporada próxima.</p> <p>A juzgar por los comentarios de los capitanes de los barcos, creemos que podría ser necesario aclarar algunos aspectos de la MC 10-09 y apoyamos la iniciativa de la Secretaría presentada en CCAMLR-40/16. Un caso recurrente parecería ser que la Secretaría de la CCRVMA observa diferencias entre la hora de recepción de la notificación/confirmación y la hora de la señal enviada desde el barco.</p> <p>Con relación a la calificación de cumplimiento, consideramos que, si se analiza cada instancia en forma individual, la mayoría de los casos de incumplimiento de la MC 10-09 identificados deberían calificarse como infracciones menores (nivel 1). No obstante, en vista de que se identificaron varios incidentes, sugerimos asignar la calificación de “no cumple (nivel 2)”.</p> <p>Calificación preliminar: No cumple (nivel 2).</p>		
Noruega		<p>La MC 10-09, párrafo 5, exige a las Partes contratantes que notifiquen a la Secretaría la confirmación de la realización de todo transbordo en el que participe uno de sus barcos en el Área de la Convención, dentro del plazo de los tres (3) días hábiles de ocurrido.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con cinco confirmaciones. Los transbordos identificados representan el 4 % de los transbordos de Noruega.</p> <p>A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de las confirmaciones (según los metadatos de la notificación) y la confirmación de la realización del transbordo:</p> <ul style="list-style-type: none"> se envió 1 confirmación entre 16 y 20 días hábiles después de la fecha y hora confirmadas de la realización del transbordo. no se presentaron 4 confirmaciones de transbordos notificados. 	<p>Nuestro análisis confirma que hubo algunos casos de incumplimiento del requisito de notificar a la Secretaría con la menos 72 horas de antelación a las operaciones de transbordo previstas.</p> <p>Sin embargo, conforme las investigaciones, dos de los transbordos notificados no se realizaron, y parecería que hubo cierto grado de confusión en cuanto a la necesidad de enviar confirmaciones en estos casos.</p> <p>Se mantuvo un diálogo estrecho entre las autoridades noruegas y los barcos/el dueño del barco sobre la importancia de cumplir con la MC 10-09. A pesar de que se detectaron mejoras en la temporada de pesca actual, reconocemos que persiste la necesidad de un mayor nivel de cumplimiento con las disposiciones de varios párrafos de la MC 10-09.</p> <p>A raíz de la información proporcionada por la Secretaría y de nuestras investigaciones, la Dirección de Pesquerías emitió una advertencia formal a los barcos/el dueño del barco por incumplimiento de la MC 10-09.</p>	No cumple (nivel 2)	V. párrafo 86

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
		En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.	Las autoridades noruegas se reunirán con los representantes de la industria antes del inicio de la próxima temporada de pesca a fin de adquirir un mayor entendimiento de la MC 10-09 y de otras medidas de conservación de la CCRVMA. También se pondrá énfasis en los requisitos formales al emitir licencias a barcos en la temporada próxima. A juzgar por los comentarios de los capitanes de los barcos, creemos que podría ser necesario aclarar algunos aspectos de la MC 10-09 y apoyamos la iniciativa de la Secretaría presentada en CCAMLR-40/16. Con relación a la calificación de cumplimiento, consideramos que, si se analiza cada instancia en forma individual, la mayoría de los casos de incumplimiento de la MC 10-09 identificados deberían calificarse como infracciones menores (nivel 1). No obstante, en vista de que se identificaron varios incidentes, sugerimos asignar la calificación de “no cumple (nivel 2)”.		
Noruega		<p>La MC 10-09, párrafo 8, estipula que ningún barco podrá realizar transbordos dentro del Área de la Convención para los cuales no se haya enviado notificación previa, de conformidad con los párrafos 2, 3 y 4.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con dos transbordos.</p> <p>Los transbordos identificados representan el 2 % de los transbordos de Noruega.</p> <ul style="list-style-type: none"> • se confirmó 1 transbordo, pero no se recibió ninguna notificación del Estado del pabellón o del barco. • otro Estado del pabellón notificó y confirmó 1 transbordo, pero no se recibió ninguna notificación del barco o de Noruega, en calidad de Estado del pabellón. <p>Estos transbordos no se incluyen en la lista de transbordos identificados como casos de incumplimiento de la MC 10-09, párrafo 2.</p>	<p>Calificación preliminar: No cumple (nivel 2).</p> <p>Nuestras investigaciones confirman que hubo dos incidentes de incumplimiento de la MC 10-09, párrafo 8, en relación con el transbordo de provisiones y víveres.</p> <p>Se mantuvo un diálogo estrecho entre las autoridades noruegas y los barcos/el dueño del barco sobre la importancia de cumplir con la MC 10-09. A pesar de que se detectaron mejoras en la temporada de pesca actual, reconocemos que persiste la necesidad de un mayor nivel de cumplimiento con las disposiciones de varios párrafos de la MC 10-09.</p> <p>A raíz de la información proporcionada por la Secretaría y de nuestras investigaciones, la Dirección de Pesquerías emitió una advertencia formal a los barcos/el dueño del barco por incumplimiento de la MC 10-09.</p> <p>Las autoridades noruegas se reunirán con los representantes de la industria antes del inicio de la próxima temporada de pesca a fin de adquirir un mayor entendimiento de la MC 10-09 y de otras</p>	No cumple (nivel 2)	V. párrafo 88

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
		<p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con cuatro notificaciones. Los transbordos identificados representan el 5 % de los transbordos de Panamá.</p> <p>A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de la confirmación (según los metadatos de la notificación) y la hora notificada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • se envió 1 notificación entre 72 y 68 horas antes de la hora notificada del transbordo. • se enviaron 2 notificaciones entre 25 y 48 horas después de la hora notificada del transbordo. • se envió 1 notificación entre 0 y 24 horas después de la hora notificada del transbordo. <p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p>	<p>medidas de conservación de la CCRVMA. También se pondrá énfasis en los requisitos formales al emitir licencias a barcos en la temporada próxima.</p> <p>A juzgar por los comentarios de los capitanes de los barcos, creemos que podría ser necesario aclarar algunos aspectos de la MC 10-09 y apoyamos la iniciativa de la Secretaría presentada en CCAMLR-40/16.</p> <p>Con relación a la calificación de cumplimiento, consideramos que, si se analiza cada instancia en forma individual, la mayoría de los casos de incumplimiento de la MC 10-09 identificados deberían calificarse como infracciones menores (nivel 1). No obstante, en vista de que se identificaron varios incidentes, sugerimos asignar la calificación de “no cumple (nivel 2)”.</p> <p>Calificación preliminar: No cumple (nivel 2)</p>		
Panamá		<p>La MC 10-09, párrafo 2, exige 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.</p>	<p>No se recibió respuesta</p>		V. párrafo 78

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Panamá		<p>Resumen de aplicación Secretaría</p> <p>La MC 10-09, párrafo 3, exige que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, notifique a la Secretaría con una antelación mínima de 2 horas si alguno de sus barcos tiene previsto efectuar un transbordo de otros artículos que no sean recursos vivos marinos extraídos, carnada o combustible dentro del Área de la Convención.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó un caso de incumplimiento relacionado con una notificación.</p> <p>El transbordo identificado representa el 1 % de los transbordos de Panamá.</p> <p>A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de la confirmación (según los metadatos de la notificación) y la hora notificada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • se envió 1 notificación entre 30 y 0 minutos antes de la hora notificada del transbordo. <p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p>	No se recibió respuesta		V. párrafo 83
Panamá		<p>Resumen de aplicación Secretaría</p> <p>La MC 10-09, párrafo 5, exige a las Partes contratantes que notifiquen a la Secretaría la confirmación de la realización de todo transbordo en el que participe uno de sus barcos en el Área de la Convención, dentro del plazo de los tres (3) días hábiles de ocurrido.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con siete confirmaciones.</p> <p>Los transbordos identificados representan el 9 % de los transbordos de Panamá.</p> <p>A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de las confirmaciones (según los metadatos de la notificación) y la confirmación de la realización del transbordo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • se envió 1 confirmación entre 3 y 4 días hábiles después de la fecha y hora confirmadas de la realización del transbordo. 	No se recibió respuesta		V. párrafo 86

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Panamá		<ul style="list-style-type: none"> no se enviaron 6 confirmaciones de transbordos que fueron notificados o confirmados por otro Estado del pabellón participante. <p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p> <p>La MC 10-09, párrafo 8, estipula que ningún barco podrá realizar transbordos dentro del Área de la Convención para los cuales no se haya enviado notificación previa, de conformidad con los párrafos 2, 3 y 4.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con cinco transbordos.</p> <p>Los transbordos identificados representan el 7 % de los transbordos de Panamá.</p> <p>se confirmaron cinco transbordos, pero no se recibió ninguna notificación del Estado del pabellón o del barco.</p> <p>Estos transbordos no se incluyen en la lista de transbordos identificados como casos de incumplimiento de la MC 10-09, párrafo 2.</p> <p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p>	No se recibió respuesta		V. párrafo 89
Federación de Rusia		<p>La MC 10-09, párrafo 8, estipula que ningún barco podrá realizar transbordos dentro del Área de la Convención para los cuales no se haya enviado notificación previa, de conformidad con los párrafos 2, 3 y 4.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con tres transbordos.</p> <p>Los transbordos identificados representan el 4 % de los transbordos de Rusia.</p> <p>se confirmaron dos transbordos, pero no se recibió ninguna notificación del Estado del pabellón o del barco.</p> <p>otro Estado del pabellón notificó y confirmó 1 transbordo, pero no se recibió ninguna notificación del barco o de Rusia, en calidad de Estado del pabellón.</p>	<p>Rusia ha llevado a cabo una investigación exhaustiva de los incidentes pertinentes. Los dos casos identificados por la Secretaría en la tabla, atribuibles a Rusia, probablemente se incluyeron por errores (entre los barcos con el pabellón de Vanuatu y Noruega, y también entre dos barcos de transporte). De conformidad con los párrafos 2 y 3 de la MC 10-09, la autoridad competente envía notificaciones directamente a la Secretaría. Durante la investigación de estos incidentes, se determinó que, a la hora especificada, los barcos de transporte con el pabellón de la Federación de Rusia estaban bajo el alquiler de la empresa Baltmed Reefer Service Ltd (Grecia), que esencialmente controlaba las actividades del barco. Tomando en consideración que la empresa griega era la operadora del barco, hubo un malentendido en cuanto al procedimiento de notificación de transbordos en el Área de la Convención. La medida de conservación no brinda la posibilidad de notificar</p>		V. párrafo 89

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
		<p>Estos transbordos no se incluyen en la lista de transbordos identificados como casos de incumplimiento de la MC 10-09, párrafo 2.</p> <p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p>	<p>transbordos a los operadores de barcos. No obstante, las actividades comerciales del barco, incluidos los transbordos, son gestionadas por otro operador. Los dueños de los barcos tienen una capacidad limitada de intervenir en los aspectos comerciales de las actividades de los barcos durante el término del contrato de arriendo. En los casos en que la MC 10-09 no contemple aspectos específicos de las actividades comerciales de los operadores de barcos, se deberán tomar medidas reparatorias para incluir la posibilidad de exigir a los operadores de barcos que envíen a la Secretaría notificaciones de transbordos en el Área de la Convención.</p> <p>Medidas adicionales: Si se estima necesario, modificar la MC 10-09 o redactar aclaraciones sobre las obligaciones aplicables a los operadores de barcos.</p> <p>Calificación preliminar: Se necesita interpretación de SCIC.</p>		
Federación de Rusia		<p>La MC 10-09, párrafo 2, exige 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.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con 12 notificaciones.</p> <p>Los transbordos identificados representan el 18 % de los transbordos de Rusia.</p> <p>A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de la confirmación (según los metadatos de la notificación) y la hora notificada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • se enviaron 5 notificaciones entre 72 y 68 horas antes de la hora notificada del transbordo. • se enviaron 3 notificaciones entre 67 y 64 horas antes de la hora notificada del transbordo. • se envió 1 notificación entre 25 y 48 horas después de la hora notificada del transbordo. • se envió 1 notificación entre 97 y 120 horas después de la hora notificada del transbordo. 	<p>Rusia ha llevado a cabo una investigación exhaustiva de los incidentes pertinentes. Los dos casos identificados por la Secretaría en la tabla, atribuibles a Rusia, probablemente se incluyeron por errores (entre los barcos con el pabellón de Vanuatu y Noruega, y también entre dos barcos de transporte). De conformidad con los párrafos 2 y 3 de la MC 10-09, la autoridad competente envía notificaciones directamente a la Secretaría. Durante la investigación de estos incidentes, se determinó que, a la hora especificada, los barcos de transporte con el pabellón de la Federación de Rusia estaban bajo el alquiler de la empresa Baltmed Reefer Service Ltd. (Grecia), que esencialmente controlaba las actividades del barco. Tomando en consideración que la empresa griega era la operadora del barco, hubo un malentendido en cuanto al procedimiento de notificación de transbordos en el Área de la Convención. La medida de conservación no brinda la posibilidad de notificar transbordos a los operadores de barcos. No obstante, las actividades comerciales del barco, incluidos los transbordos, son gestionadas por otro operador. Los dueños de los barcos tienen una capacidad limitada de intervenir en los aspectos comerciales de las actividades de los barcos durante el término del contrato de arriendo. En los casos en que la MC 10-09 no contemple</p>		V. párrafo 78

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Federación de Rusia		<ul style="list-style-type: none"> se envió 1 notificación entre 121 y 144 horas después de la hora notificada del transbordo. se envió 1 notificación entre 145 y 168 horas después de la hora notificada del transbordo. <p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p>	<p>aspectos específicos de las actividades comerciales de los operadores de barcos, se deberán tomar medidas reparatorias para incluir la posibilidad de exigir a los operadores de barcos que envíen a la Secretaría notificaciones de transbordos en el Área de la Convención.</p> <p>Medidas adicionales: Si se estima necesario, modificar la MC 10-09 o redactar aclaraciones para permitir que los operadores de barcos de transporte envíen a la Secretaría notificaciones de transbordos en el Área de la Convención.</p> <p>Calificación preliminar: Se necesita interpretación de SCIC.</p>		V. párrafo 84
		<p>La MC 10-09, párrafo 4, estipula la información que se debe incluir al enviar una notificación en virtud del párrafo 2 o 3.</p> <p>Se identificó una notificación en la que no se aportó el horario en que se preveía realizar el transbordo.</p> <p>El transbordo identificado representa el 1 % de los transbordos de Rusia.</p> <p>Al no haber aportado la información requerida por la MC 10-09, párrafo 4, la Secretaría no estuvo en condiciones de realizar un análisis completo de la operación de transbordo para determinar si cumplió con la MC 10-09, párrafos 2 y 3.</p> <p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p>	<p>Rusia ha llevado a cabo una investigación exhaustiva de los incidentes pertinentes. Los dos casos identificados por la Secretaría en la tabla, atribuibles a Rusia, probablemente se incluyeron por errores (entre los barcos con el pabellón de Vanuatu y Noruega, y también entre dos barcos de transporte). De conformidad con los párrafos 2 y 3 de la MC 10-09, la autoridad competente envía notificaciones directamente a la Secretaría. Durante la investigación de estos incidentes, se determinó que, a la hora especificada, los barcos de transporte con el pabellón de la Federación de Rusia estaban bajo el alquiler de la empresa Baltmed Reefer Service Ltd. (Grecia), que esencialmente controlaba las actividades del barco. Tomando en consideración que la empresa griega era la operadora del barco, hubo un malentendido en cuanto al procedimiento de notificación de transbordos en el Área de la Convención. La medida de conservación no brinda la posibilidad de notificar transbordos a los operadores de barcos. No obstante, las actividades comerciales del barco, incluidos los transbordos, son gestionadas por otro operador. Los dueños de los barcos tienen una capacidad limitada de intervenir en los aspectos comerciales de las actividades de los barcos durante el término del contrato de arriendo. En los casos en que la MC 10-09 no contemple aspectos específicos de las actividades comerciales de los operadores de barcos, se deberán tomar medidas reparatorias para incluir la posibilidad de exigir a los operadores de barcos que envíen a la Secretaría notificaciones de transbordos en el Área de la Convención.</p>		

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Federación de Rusia		<p>La MC 10-09, párrafo 5, exige a las Partes contratantes que notifiquen a la Secretaría la confirmación de la realización de todo transbordo en el que participe uno de sus barcos en el Área de la Convención, dentro del plazo de los tres (3) días hábiles de ocurrido.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con 11 confirmaciones.</p> <p>Los transbordos identificados representan el 16 % de los transbordos de Rusia.</p> <p>A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de las confirmaciones (según los metadatos de la notificación) y la confirmación de la realización del transbordo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • se enviaron 3 confirmaciones entre 3 y 4 días hábiles después de la fecha y hora confirmadas de la realización de los transbordos. • se envió 1 confirmación entre 4 y 10 días hábiles después de la fecha y hora confirmadas de la realización del transbordo. • no se enviaron 7 confirmaciones de transbordos notificados o confirmados por otro Estado del pabellón participante. <p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p>	<p>Medidas adicionales: Se requieren aclaraciones en cuanto al cumplimiento de la MC 10-09 por parte de los operadores del barco.</p> <p>Calificación preliminar: Se necesita interpretación de SCIC.</p> <p>Rusia ha llevado a cabo una investigación exhaustiva de los incidentes pertinentes. Los dos casos identificados por la Secretaría en la tabla, atribuibles a Rusia, probablemente se incluyeron por errores (entre los barcos con el pabellón de Vanuatu y Noruega, y también entre dos barcos de transporte). De conformidad con los párrafos 2 y 3 de la MC 10-09, la autoridad competente envía notificaciones directamente a la Secretaría. Durante la investigación de estos incidentes, se determinó que, a la hora especificada, los barcos de transporte con el pabellón de la Federación de Rusia estaban bajo el alquiler de la empresa Baltmed Reefer Service Ltd. (Grecia), que esencialmente controlaba las actividades del barco. Tomando en consideración que la empresa griega era la operadora del barco, hubo un malentendido en cuanto al procedimiento de notificación de transbordos en el Área de la Convención. La medida de conservación no brinda la posibilidad de notificar transbordos a los operadores de barcos. No obstante, las actividades comerciales del barco, incluidos los transbordos, son gestionadas por otro operador. Los dueños de los barcos tienen una capacidad limitada de intervenir en los aspectos comerciales de las actividades de los barcos durante el término del contrato de arriendo. En los casos en que la MC 10-09 no contemple aspectos específicos de las actividades comerciales de los operadores de barcos, se deberán tomar medidas reparatorias para incluir la posibilidad de exigir a los operadores de barcos que envíen a la Secretaría notificaciones de transbordos en el Área de la Convención.</p> <p>Medidas adicionales: Se requieren aclaraciones en cuanto al cumplimiento de la MC 10-09 por parte de los operadores del barco.</p> <p>Calificación preliminar: Se necesita interpretación de SCIC.</p>		V. párrafo 86

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Ucrania		<p>La MC 10-09, párrafo 2, exige 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.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó un caso de incumplimiento relacionado con una notificación.</p> <p>El transbordo identificado representa el 8 % de los transbordos de Rusia.</p> <p>A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de la confirmación (según los metadatos de la notificación) y la hora notificada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • se envió 1 notificación entre 9 y 0 horas antes de la hora notificada del transbordo. <p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p>	<p>El transbordo entre los barcos <i>Simeiz</i> y <i>Calipso</i> tuvo lugar el 5-feb-2021 y consistió solamente en restos de peces y materiales de embalaje de cartón. Los transbordos de estos tipos de materiales deben ser notificados con tan solo 2 horas de anticipación, en virtud de la MC 10-09, párrafo 3.</p> <p>Calificación preliminar: cumple.</p>		V. párrafo 78
Vanuatu		<p>La MC 10-09, párrafo 2, exige 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.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con 15 notificaciones.</p> <p>Los transbordos identificados representan el 18 % de los transbordos de Vanuatu.</p> <p>A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de la confirmación (según los metadatos de la notificación) y la hora notificada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • se enviaron 7 notificaciones entre 72 y 68 horas antes de la hora notificada del transbordo • se enviaron 3 notificaciones entre 67 y 64 horas antes de la hora notificada del transbordo • se enviaron 3 notificaciones entre 63 y 60 horas antes de la hora notificada del transbordo 	<p>No se recibió respuesta</p>		V. párrafo 78

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
		<ul style="list-style-type: none"> se enviaron 2 notificaciones entre 59 y 50 horas antes de la hora notificada del transbordo. <p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p>			
Vanuatu		<p>La MC 10-09, párrafo 3, exige que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, notifique a la Secretaría con una antelación mínima de 2 horas si alguno de sus barcos tiene previsto efectuar un transbordo de otros artículos que no sean recursos vivos marinos extraídos, carnada o combustible dentro del Área de la Convención.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con cuatro notificaciones.</p> <p>Los transbordos identificados representan el 5 % de los transbordos de Vanuatu.</p> <p>A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de la confirmación (según los metadatos de la notificación) y la hora notificada:</p> <ul style="list-style-type: none"> se envió 1 notificación entre 2 horas y 1 hora y 30 minutos antes de la hora notificada del transbordo. se enviaron 2 notificaciones entre 1 hora 30 minutos y 1 hora antes de la hora notificada del transbordo. se envió 1 notificación entre 30 y 0 minutos antes de la hora notificada del transbordo. <p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p>	No se recibió respuesta		V. párrafo 83
Vanuatu		<p>La MC 10-09, párrafo 5, exige a las Partes contratantes que notifiquen a la Secretaría la confirmación de la realización de todo transbordo en el que participe uno de sus barcos en el Área de la Convención, dentro del plazo de los tres (3) días hábiles de ocurrido.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con cinco confirmaciones.</p>	No se recibió respuesta		V. párrafo 86

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
		<p>Los transbordos identificados representan el 6 % de los transbordos de Vanuatu.</p> <p>No se enviaron cinco confirmaciones por un transbordo que fue notificado o confirmado por otro Estado del pabellón participante.</p> <p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p>			
Vanuatu		<p>La MC 10-09, párrafo 8, estipula que ningún barco podrá realizar transbordos dentro del Área de la Convención para los cuales no se haya enviado notificación previa, de conformidad con los párrafos 2, 3 y 4.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó un caso de incumplimiento relacionado con un transbordo.</p> <p>El transbordo identificado representa el 1 % de los transbordos de Vanuatu.</p> <p>se confirmó un transbordo, pero no se recibió ninguna notificación del Estado del pabellón o del barco.</p> <p>Estos transbordos no se incluyen en la lista de transbordos identificados como casos de incumplimiento de la MC 10-09, párrafo 2.</p> <p>En el sitio web figura el listado de cada transbordo en particular como archivo adjunto a este registro.</p>	No se recibió respuesta		V. párrafo 89
Medida de Conservación 25-02					
Ucrania	<i>Simeiz</i>	<p>La MC 25-02, anexo 25-02/A, párrafo 4, estipula que la longitud de las cuerdas secundarias de la línea espantapájaros debe ser de como mínimo un metro en el extremo más alejado de la popa.</p> <p>El informe de observación n.º 2035 de la marea del barco de pabellón ucraniano <i>Simeiz</i> (28-oct-2020 al 26-feb-2021) refiere lo siguiente:</p> <p>“La línea espantapájaros secundaria más larga tiene una longitud de 7,11 m y la más corta de 0,54 m...”.</p>	<p>Las líneas espantapájaros utilizadas en lo barco <i>Simeiz</i> se adecuan a las estipulaciones del anexo 25-02/A y contienen 13 líneas secundarias de 7 m a 1 m de longitud, mientras que la línea secundaria número 14, al extremo más alejado de la popa, mide 0,5 m más. Esta línea secundaria por lo general solo está en funcionamiento durante tormentas, aumentando de ese modo el área que protege a las líneas de las avcs.</p> <p>Calificación preliminar: cumple.</p>		V. párrafo 90

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Reino Unido	<i>Argos Georgia</i>	<p>La MC 25-02, anexo 25-02/A, párrafo 4, estipula que se sujetarán pares de cuerdas secundarias de un mínimo de 3 mm de diámetro, que serán de colores vivos y fabricadas de tubería plástica o cordales.</p> <p>El informe de observación n.º 2045 de la marea del barco de pabellón del Reino Unido <i>Argos Georgia</i> (25-feb a 20-mar-2021) refiere lo siguiente:</p> <p>“La línea espantapájaros tiene 12 mm de diámetro, está compuesta por material de polipropileno/poliéster en una proporción de 50/50, con 12 conjuntos de tubos brillantes naranjas y verdes de entre 2, 3 y 4,3 mm”.</p>	<p>El Reino Unido investigó esta posible infracción.</p> <p>Una inspección nacional de los barcos anterior al inicio de la temporada, el 25-feb-2021, determinó que se cumplían los requisitos de la MC 25-02, al igual que las inspecciones en puerto del 24-feb y el 20-mar-2021, llevadas a cabo con arreglo a la MC 10-03.</p> <p>El 19-ago-2021, un observador designado por la CCRVMA llevó a cabo una inspección de los artes de pesca a bordo del BP <i>Argos Georgia</i>. El observador del SOCI utilizó un calibrador e informó que los diámetros de las líneas espantapájaros median entre 4.2 mm y 4.3 mm, que es coherente con los requisitos en virtud de la MC 25-02.</p> <p>El informe de observación n.º 2045 determina claramente que las líneas espantapájaros no cumplen con las especificaciones mínimas de la CCRVMA (Sección 6.1, Dispositivos de mitigación – Datos sobre la línea espantapájaros). Por lo tanto, concluimos que hubo un error al notificar los datos medidos de la línea espantapájaros.</p> <p>Medidas adicionales: Ninguna. Calificación preliminar: cumple.</p>		V. párrafo 90
Medida de Conservación 25-03					
Chile	<i>Antarctic Endeavour</i>	<p>La MC 25-03, párrafo 3, estipula que queda prohibido el vertido de restos de restos de pescado y desechos mientras se despliegan y recogen las redes de arrastre.</p> <p>En el informe de observación n.º 475 de la marea del BP <i>Antarctic Endeavour</i>, con el pabellón de Chile (26-jun a 22-sep-2020), se hacen los siguientes comentarios sobre la prohibición de descarga:</p> <p>“La única excepción a esto fue durante el calado del arrastre 156. Se descargó cierta cantidad de kril parcialmente procesado (figura 6), durante aproximadamente 3 minutos, desde un conducto de descarga situado a babor del barco. Se informó al observador que la descarga se debió a la entrada en funcionamiento de un regulador de emergencia de la factoría, que libera la presión excedente del sistema”.</p>	<p>En relación con la descarga/descarte indicado en el reporte, puede informarse que tuvo lugar al operar un procedimiento automático de liberación de presión (“over board”), producido por una situación particular, correspondiente al evento en que el krill se plastina. Este proceso se produce cuando la temperatura de cocción sube bruscamente de 90° C a 102° C, produciéndose la plastinación del producto, lo que obstruye su flujo normal toda vez que se transforma de líquido a sólido, produciendo consecuentemente un alza de presión en el sistema. Frente a ello, el sistema automáticamente libera presión al descartar producto procesado.</p> <p>Lo indicado precedentemente corrobora que este caso corresponde a un evento aislado, producto de una emergencia mecánica, que evita una falla catastrófica en la planta de proceso a bordo.</p>		V. párrafo 90

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Medida de Conservación 26-01					
China	<i>Fu Rong Hai</i>	<p>La MC 26-01, párrafo 9, prohíbe el desecho o la descarga en el mar, al sur de los 60° S.</p> <p>Del 21-mar al 29-may-2021, el <i>Fu Rong Hai</i> notificó en su formulario de datos C1 la descarga, al sur de los 60° S, de 14 134 ejemplares de 17 especies identificables, con un peso total de 26,59 kg.</p>	<p>El armador ha provisto una imagen de registro que se adjunta.</p> <p>Calificación preliminar: Se necesita interpretación de SCIC.</p>		V. párrafo 90
Medida de Conservación 31-02					
Ucrania	<i>Marigolds</i>	<p>En la COMM CIRC 20/179, Japón informó del avistamiento del buque <i>Marigolds</i>, el 10-dic-2020, 19:55 UTC, en la Subárea 88.1 y las UIPE 882A-B (al norte de los 70° S), con posterioridad al cierre de la pesquería del 9-dic-2020, 23:59 UTC (COMM CIRC 20/166-SC CIRC 20/126). El barco estaba operando a aproximadamente 7 nudos y luego se detuvo. En las cercanías, el <i>Shinsei Maru No 8</i> halló 3 boyas con las marcas del <i>Marigolds</i>. En la COMM CIRC 20/179 se proporcionan fotos.</p> <p>En la COMM CIRC 20/168-SC CIRC 20/128, Ucrania notificó la recuperación de artes de pescar con retraso, de conformidad con la MC 31-02, párrafo 5.</p> <p>En la COMM CIRC 20/169-SC CIRC 20/129, Ucrania informó de las investigaciones relativas a la recuperación de artes de pescar con retraso, en virtud de la MC 31-02, párrafo 6. El informe menciona que las inclemencias del tiempo llevaron a la ruptura de la línea y que se emprendió una búsqueda del arte perdido, que no resultó fructífera.</p> <p>El observador designado a bordo del <i>Shinsei Maru No. 8</i> expone, en el informe de observación n.º 2062_2063, lo siguiente:</p>	<p>El barco adoptó todas las medidas posibles para recuperar sus artes de pesca. Las inclemencias del tiempo condujeron a un retraso en las operaciones de búsqueda.</p> <p>Las acciones adoptadas por el barco fueron notificadas a la Secretaría de la CCRVMA y a las Partes de ello mediante circulares.</p> <p>Asimismo, la situación fue examinada por el Agencia Estatal de Pesquerías de Ucrania y no se detectaron indicios de actividades de pesca INDNR.</p> <p>Calificación preliminar: cumple.</p>	V. párrafo 90	

Parte	Barco	Resumen de aplicación	Respuesta	Calificación	Respuesta SCIC
		Secretaría	Parte contratante		
		<p>“No se avisaron barcos de pesca INDNR ni sus artes de pesca, aunque puede que se argumente que el barco de pesca con el pabellón de Ucrania <i>Marigolds</i> estaba pescando en la UIPE 881B, el 10-dic-2020, con posterioridad a su cierre. El barco fue avistado a la deriva cerca de los artes de pesca con sus marcas, en condiciones de buen tiempo, y no intentó realizar operaciones de izado ante la presencia del <i>Shinsei Mari No.8</i>. Se tomaron fotografías del barco y los artes de pescar con sus marcas. Las fotografías se pondrán a disposición a solicitud.”</p> <p>Este hecho implicó un posible incumplimiento de la MC 31-02.</p> <p>La MC 31-02, párrafo 1 exige que, tras la notificación de cierre de una pesquería enviada por la Secretaría, todos los barcos en el área sujeta a la notificación de cierre deberán recoger todos sus artes de pesca que se encuentren en el agua antes de la fecha y la hora del cierre señaladas.</p>			
Medida de Conservación 32-02					
Sudáfrica	<i>El Shaddai</i>	<p>La MC 32-02 prohíbe la pesca dirigida a la austromerluza en la Subárea 58.7, excepto en las aguas alrededor de la isla Príncipe Eduardo.</p> <p>En julio de 2020, se solicitó a la Secretaría que presentara la información relativa a una marca de austromerluza de la CCRVMA que se recuperó en el área del Acuerdo Pesquero del Océano Índico del Sur (SIOFA) en 2020. En el proceso de analizar la información sobre la liberación de la marca, se analizaron también los datos C2 presentados por el <i>El Shaddai</i> a lo largo de los últimos cinco años, y se encontraron 28 lances en la Subárea 58.7, fuera de la zona económica exclusiva (ZEE) de Sudáfrica, en 2015, y 33 lances en la Subárea 58.7, fuera de la ZEE de Sudáfrica, en 2016.</p> <p>Los sitios en que se realizaron esos lances en 2015 y en 2016 estaban fuera de la ZEE de Sudáfrica y dentro de la Subárea 58.7, área que estaba cerrada a la pesca.</p>	<p>Se ha presentado un caso e iniciado cargos judiciales. Asimismo, se están realizado intervenciones adicionales para determinar sanciones más severas.</p> <p>Calificación preliminar: cumple.</p>		V. párrafo 90

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
		<p>En agosto de 2020, se entregaron a Sudáfrica esta información y los datos pertinentes del Sistema de Seguimiento de Barcos (VMS).</p> <p>En septiembre de 2020, se entregaron a Sudáfrica todos los datos C2 de <i>El Shaddai</i> pertinentes a este caso.</p> <p>En la COMM CIRC 21/93, Sudáfrica presentó información sobre la investigación de las actividades del barco <i>El Shaddai</i> y señaló que tanto el capitán como el operador del barco desconocían que estaban pescando fuera de la ZEE de la Sudáfrica, y se han desarrollado sistemas para evitar este tipo de situaciones en el futuro.</p> <p>Este hecho se consideró en más detalle el Proyecto de Lista de barcos de pesca INDNR (COMM CIRC 21/92).</p>			
Medida de Conservación 41-01					
Nueva Zelanda	<i>San Aotea II</i>	<p>La MC 41-01, anexo 41-01/C, párrafo 2(ii), estipula que el programa de marcado estará dirigido a las austrorluzas de todas las tallas con el fin de cumplir con los requisitos de marcado.</p> <p>El informe de observación n.º 2017 sobre el barco <i>San Aotea II</i> V2, correspondiente al período del 22-nov-2020 al 10-feb-2021 destacó:</p> <p>“El 3-ene-2021, durante el virado de la línea 48, el capitán ordenó que la tripulación en la sala de virado liberara a un ejemplar juvenil de <i>D. mawsoni</i> (cuya talla se estimó en > 40 cm de longitud), vivo y sin marcar. Su orden se cumplió.”</p> <p>El informe de inspección en puerto proporcionado por Nueva Zelanda con relación a la inspección del <i>San Aotea II</i>, el 11-feb-2021, en Timaru, Nueva Zelanda, destacó lo siguiente:</p> <p>“Conclusiones del inspector: el 4-ene-2021 (UTC), durante el virado de la línea 48, un miembro de la tripulación liberó un ejemplar juvenil de austrorluza sin marcar. Esto fue notificado por el propio barco a los observadores a bordo (A).</p>	<p>El dueño del barco informó a los oficiales de Nueva Zelanda que la liberación de la austrorluza sin marcar había ocurrido durante la marea de 2020/21 en el mar de Ross. La liberación quedó sentada en el informe diario del barco, los datos C2 y fue confirmada por los observadores designados a bordo del barco. El oficial de inspección entrevistó al capitán del barco y confirmó que la liberación fue un caso excepcional debido al pequeño tamaño del ejemplar.</p> <p>Los oficiales de Nueva Zelanda investigaron el caso y estudiaron las imágenes de video registradas por el barco durante la marea. Se confirmó que la liberación de la austrorluza sin marcar ocurrió solo en el caso notificado.</p> <p>Luego de la investigación, el Ministerio de Industrias del Sector Primario de Nueva Zelanda envió una advertencia oficial al dueño del barco. Esta advertencia formal quedará registrada en el acta de cumplimiento de la empresa en el registro del Ministerio.</p> <p>Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel I).</p>	V. párrafo 90	

Parte	Barco	Resumen de aplicación	Respuesta	Calificación	Respuesta
		Secretaría	Parte contratante		SCIC
		<p>Comentarios del capitán: con relación a lo anterior, decidí impulsivamente liberar esta austrormerluza muy pequeña (menor de 30 cm), que estaba con vida, porque creí que era demasiado pequeña para sobrevivir al proceso de marcado y demasiado pequeña para matarla y procesarla.</p> <p>(A) Esto representa un incumplimiento del párrafo 34 del permiso de extracción de recursos vivos marinos antárticos y la MC 41/01.”</p> <p>El Protocolo de marcado de la CCRVMA no permite la liberación de austrormerluzas en función de un tamaño mínimo o máximo.</p> <p>Al asentar la recepción del informe de inspección en puerto, la Secretaría solicitó más información sobre el caso de incumplimiento de la MC 41-01 identificado en el informe. No se recibió respuesta.</p>			
Medida de Conservación 91-05					
República de Corea	<i>Hong Jin No. 701</i>	<p>La MC 91-05, párrafo 24, exige que los Estados del pabellón notifiquen a la Secretaría antes del ingreso de uno de sus barcos de pesca en el área marina protegida.</p> <p>Se identificaron cuatro casos de incumplimiento.</p> <p>El 9-dic-2020, 11:27 UTC, se recibió una notificación de desplazamiento que informaba de la entrada del barco de pabellón coreano <i>Hong Jin No. 701</i> en la ZEI del AMPRMR el 9-dic-2020, 10:58 UTC.</p> <p>La notificación fue enviada por un representante en nombre del barco. La notificación informa que el barco estaba teniendo problemas con sus equipos de comunicación por satélite.</p> <p>Diferencia de tiempo: 39 minutos después de la entrada.</p> <p>El 28-dic-2020, 23:07 UTC, se recibió una notificación de desplazamiento que informaba de la entrada del barco de pabellón coreano <i>Hong Jin No. 701</i> en la ZEI del AMPRMR el 28-dic-2020, 17:10 UTC.</p>	<p>A.</p> <p>Considerando la importancia de la puntualidad del envío de la notificación y de la hora real del desplazamiento, y dado que el ingreso se puede realizar en cualquier momento del día, el Ministerio de Océanos y Pesquerías y el operador hicieron un acuerdo para que el barco pudiera notificar sus desplazamientos en su nombre directamente a la Secretaría. Con el fin de garantizar la comunicación entre el barco y las autoridades pertinentes, incluida la Secretaría de la CCRVMA, el <i>Hong Jin No. 701</i>, a fines de octubre de 2020, se incorporaron al barco dos unidades de dispositivos Inmarsat (870-773-110-199, 870-773-111-063) y una unidad adicional de teléfono satelital Iridium (8816-2245-3756), antes de su partida del puerto. Sin embargo, desde fines-nov-2020, cuando el barco se estaba desplazando hacia la Subárea 88.1, la transmisión y la recepción de datos de dos unidades comenzó a ser inestable. Como alternativa, el operador y el barco utilizaron el teléfono satelital y la función de mensajes de texto del sistema de notificación electrónico del CSP coreano para presentar las notificaciones necesarias (p. ej., notificaciones de desplazamientos, etc.) y para mantener comunicación con la Secretaría de la CCRVMA. A pesar de que el operador instaló varió dispositivos de comunicación para</p>	V. párrafo 90	

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
		<p>La notificación fue enviada por un representante en nombre del barco.</p> <p>Diferencia de tiempo: 5 horas 7 minutos después de la entrada.</p> <p>El 16-ene-2021, 02:22 UTC, se recibió una notificación de desplazamiento que informaba de la entrada del barco de pabellón coreano <i>Hong Jin No. 701</i> en la ZPG(i) del AMPRMR el 16-ene-2021, 01:57 UTC.</p> <p>La notificación fue enviada por un representante en nombre del barco.</p> <p>Diferencia de tiempo: 25 minutos después de la entrada.</p> <p>El 16-ene-2021, 21:15 UTC, se recibió una notificación de desplazamiento que informaba de la entrada del barco de pabellón coreano <i>Hong Jin No. 701</i> en la ZPG(i) del AMPRMR el 16-ene-2021, 17:37 UTC.</p> <p>La notificación fue enviada por un representante en nombre del barco.</p> <p>Diferencia de tiempo: 3 horas 38 minutos después de la entrada.</p>	<p>garantizar una comunicación fluida entre el barco y tierra, los errores en el funcionamiento de las unidades VMS escapan al control del Estado del pabellón o del operador. En vistas de lo expuesto, tomando en consideración los desafíos ambientales singulares reinantes en el área, el Ministerio de Océanos y Pesquerías determinó que la flota del operador debía contar con sistemas de comunicación GX de avanzada, adicionales a las dos unidades VMS y el teléfono satelital con los que ya cuenta el barco, que permitan enviar mensajes de texto en tiempo real y minimizar las fallas en los equipos de comunicación en áreas con mala cobertura. A raíz de estas instrucciones, el operador está actualizando sus sistemas de comunicación, que están disponibles en la temporada de pesca 2021/22. Por lo tanto, Corea sostiene que este caso, técnicamente, podría calificarse como “cumple”.</p> <p>El 9-dic-2020, 10:46 UTC, el barco envió a la agencia (el representante del barco) una notificación previa de ingreso a una ZEI mediante la función de mensaje de texto del sistema electrónico de notificación del barco, dado que el sistema de transmisión de datos de la unidad VMS y del teléfono satelital no funcionaban correctamente.</p> <p>El 9-dic-2020, 10:58 UTC, el barco <i>Hong Jin No. 701</i> ingresó en la ZEI.</p> <p>El 9-dic-2020, 11:10 UTC, el <i>Hong Jin No. 701</i> envió un correo electrónico a la Secretaría de la CCRVMA donde se notifica el ingreso. El capitán del barco explicó que el barco había experimentado inconvenientes en la transmisión de datos por satélite, por lo que se envió la notificación inicial de ingreso al representante mediante mensaje de texto, de modo que este pudiera ponerse en contacto con la Secretaría. Se tardó alrededor de 12 minutos en establecer comunicación entre el capitán y el representante y elaborar un informe.</p> <p>El 9-dic-2020, 11:27 UTC, se envió a la Secretaría la notificación de ingreso.</p>		

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
			<p>El 9-dic-2020, 22:21 UTC, el barco salió de la ZEI con rumbo a la UIPE 881K. La barco permaneció en la ZEI durante 10 horas y 54 minutos, en las que no desarrolló operaciones de pesca. El barco se enfrentó a diversas dificultades para alcanzar su destino debido a los cambios en la distribución del hielo marino, que lo obligaron a cambiar de ruta repetidamente. Además, la transmisión de datos fue dificultada por la débil señal en el área, que impedía la comunicación del barco con la Secretaría de la CCRVMA; de ahí, el retraso de 12 minutos en el envío directo del barco a la Secretaría. Si no hubiera habido un problema con la transmisión de datos, el barco habría podido enviar su notificación 15 minutos antes de la entrada. Esto se debió, simplemente, a un error que escapa al control del Estado del pabellón, el operador o el barco. Por lo tanto, Corea sostiene que este caso, técnicamente, podría calificarse como “cumple”.</p> <p>B.</p> <p>Entre el 12-dic-2020, cuando inició sus operaciones en la ZEI, y el 3-ene-2021, cuando llegó a las UIPE 881K y 881I, el <i>Hong Jin No. 701</i> presentó a la Secretaría de la CCRVMA las notificaciones de desplazamiento pertinentes dentro del plazo de 24 horas exigido y de conformidad con el resto de la normativa. Durante este periodo, el barco operó solo en la ZEI y no pescó en otras áreas.</p> <p>Entre el 27 y el 29 de diciembre (UTC 04:00), hielo marino abundante se desplazó a la ZEI. El 28 de diciembre (UTC 13:02), el barco abandonó la ZEI y se desplazó a la UIPE 881K por motivos de seguridad. El barco volvió a entrar en la ZEI a las 17:10 UTC del mismo día, después de haberse refugiado en la UIPE 881K durante 4 horas y 8 minutos. El desplazamiento fue causado por las difíciles condiciones del hielo marino, que suponían una amenaza para la seguridad del barco y la tripulación, y no se realizaron operaciones de pesca durante esos desplazamientos. Dado que esta acción del barco fue por motivos de seguridad, se debe aplicar la MC 10-04, párrafo 13, que exige que la notificación de desplazamiento se envíe en las 24 horas posteriores. Por lo tanto, Corea sostiene que este caso podría calificarse como “cumple”.</p>		

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
			<p>C y D.</p> <p>El 15-ene-2021, 20:57 UTC, el barco presentó su notificación previa a la entrada en la ZPG(i) del AMPRMR.</p> <p>El 16-ene-2021, 01:57 UTC, el barco entró en la ZPG(i) del AMPRMR.</p> <p>El 16-ene-2021, 14:34 UTC, el barco salió de la ZPG(i) del AMPRMR y entró en la UIPE 882A.</p> <p>El 16-ene-2021, 17:37 UTC, el barco salió de la UIPE 882A y volvió a entrar en la ZPG(i) del AMPRMR.</p> <p>El 16-ene-2021, 22:14 UTC, el barco salió de la ZPG(i) del AMPRMR, tras haber estado en el área durante 4 horas y 37 minutos, y volvió a entrar en la UIPE 882A.</p> <p>Tal y como lo demuestran los desplazamientos del barco indicados en la documentación de apoyo, los desplazamientos entre la ZPG del AMPRMR y la UIPE 882A a partir del 15-ene-2021, 20:57 UTC, fueron debidos a cambios en su curso de navegación pasando por la ZPG en tránsito hacia su destino para evitar el hielo marino por seguridad. Por lo tanto, se debe aplicar la MC 10-04, párrafo 13, que exige que la notificación de desplazamiento se envíe en las 24 horas posteriores. Por lo tanto, Corea sostiene que este caso podría calificarse como "cumple".</p> <p>Aportamos el siguiente calendario de desplazamientos de <i>Hong Jin No. 701</i> en la temporada 2020/21 para mayor información:</p> <p>El 9-dic-2020, el barco presentó una notificación previa de entrada a la ZE1 de la Subárea 88.1.</p> <p>El 12-dic-2020, el barco hizo su primer calado (solo operó en un área de la ZE1 entre el 12 de diciembre de 2020 y el 3-ene-2021).</p> <p>El 3-ene-2021, el barco salió de la ZE1 y se desplazó a 70° S.</p> <p>El 13-ene-2021, 08:00 UTC, se cerró la ZE1.</p> <p>El 14-ene-2021, se cerró el área a los 70° S en la Subárea 88.1.</p>		

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
			<p>El 15-ene-2021, 20:57 UTC, el barco presentó una notificación previa de entrada a la ZPG(i) del AMPRMR.</p> <p>El 16-ene-2021, 01:57 UTC, el barco entró en la ZPG(i) del AMPRMR.</p> <p>El 16-ene-2021, 22:14 UTC, el barco salió de la ZPG(i) del AMPRMR.</p> <p>El barco se dirigió directamente al puerto de Montevideo sin haber realizado operaciones de pesca en la Subárea 88.2.</p> <p>Los documentos justificativos adjuntos son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Notificación de desplazamiento de la UIPE 881K a la ZEI de la UIPE 881K. 2. Notificación de desplazamiento a la ZPG. <p>Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales</p> <p>Calificación preliminar: cumple.</p>		
España	<i>Tronio</i>	<p>La MC 91-05, párrafo 8 (iii), estipula que se marcarán al menos tres ejemplares de <i>Dissostichus</i> spp. por tonelada de peso en vivo capturado en la Zona Especial de Investigación.</p> <p>El <i>Tronio</i> alcanzó una tasa de marcado de 2 peces por tonelada de peso en vivo capturada en la Zona Especial de Investigación. El barco capturó 3 toneladas de austromerluza y marcó 6 <i>Dissostichus mawsoni</i>.</p>	No se recibió respuesta		V. párrafo 90
Ucrania	<i>Calipso</i>	<p>La MC 91-05, párrafo 24, exige que los Estados del pabellón notifiquen a la Secretaría antes del ingreso de uno de sus barcos de pesca en el área marina protegida.</p> <p>Se identificaron dos casos de incumplimiento.</p> <p>El 15-dic-2020, 11:16 UTC, se recibió una notificación de desplazamiento que informaba de la entrada del barco de pabellón coreano <i>Calipso</i> en la ZPG(iii) del AMPRMR el 15-dic-2020, 07:31 UTC.</p>	<p>En cuanto al primer incidente: El 14-dic-2020, 07:52 UTC, el <i>Calipso</i> envió a la Secretaría por correo electrónico (ccamlr@ccamlr.org y vms@ccamlr.org) la notificación de la intención de entrar en el AMP.</p> <p>En cuanto al segundo incidente: teniendo en cuenta que la ZEI del AMP estaba abierta a la pesca en la temporada 2020/21, el barco operó dentro del marco de la MC 10-04, párrafo 13, y recibió la notificación dentro de las 24 horas después de cruzar el</p>		V. párrafo 90

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
		<p>Diferencia de tiempo: 3 horas 44 minutos después de la entrada.</p> <p>El 25-dic-2020, 16:38 UTC, se recibió una notificación de desplazamiento que informaba de la entrada del barco de pabellón coreano <i>Calipso</i> en la ZEI del AMPRMR el 25-dic-2020, 12:51 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 3 horas 47 minutos después de la entrada.</p>	<p>límite de la ZEI. Sin embargo, tomando en cuenta la MC 91-05, párrafo 24, el barco tenía que enviar la notificación a la Secretaría antes de entrar en la ZEI.</p> <p>Se dieron instrucciones específicas a la tripulación y al observador nacional.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).</p>		
Reino Unido	<i>Nordic Prince</i>	<p>La MC 91-05, párrafo 24, exige que los Estados del pabellón notifiquen a la Secretaría antes del ingreso de uno de sus barcos de pesca en el área marina protegida.</p> <p>El 26-dic-2020, 06:05 UTC, se recibió una notificación de desplazamiento que informaba de la entrada del barco de pabellón del Reino Unido <i>Nordic Prince</i> en la ZEI del AMPRMR el 26-dic-2020, 04:38 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 1 hora 27 minutos después de la entrada.</p>	<p>El Reino Unido investigó esta posible infracción.</p> <p>El 26-dic-2020, 01:01 UTC, el BP <i>Nordic Prince</i> notificó la intención de entrar en la ZEI del AMPRMR mediante una transmisión de correo electrónico a la Secretaría de la CCRVMA, de conformidad con la MC 91-05, párrafo 24. El barco entró en la ZEI del AMPRMR a las 04:38 UTC. Si bien la MC 91-05 no lo exige, el barco confirmó la entrada en la ZEI del AMPRMR mediante correo electrónico a la Secretaría de la CCRVMA a las 06:05 UTC del mismo día. La transmisión de confirmación de la entrada se retrasó ligeramente con el cambio de Inmarsat (la cobertura llega hasta los 75° S) a Iridium, que ofrece una conexión más lenta.</p> <p>Medidas adicionales: Ninguna.</p> <p>Calificación preliminar: cumple.</p>		V. párrafo 90
Sistema de Inspección de la CCRVMA					
Noruega	<i>Antarctic Endurance</i>	<p>El Sistema de Inspección, párrafo V, exige a los barcos que paren tan pronto como sea posible y permitan al inspector subir a bordo.</p> <p>Un informe de un inspector autorizado de Chile relativo al intento de inspección del barco de pabellón de Noruega <i>Antarctic Endurance</i> indicó lo siguiente:</p> <p>Finalizada la interrogación se pregunta al Capitán de la Nave, si permitiría realizar abordaje, visita e inspección el día 23 de mayo en el mismo lugar (estrecho de Bransfield), si las condiciones meteorológicas lo permitían e indicó que NEGATIVO, señalando lo siguiente: “Durante tiempos de</p>	<p>Los barcos de pesca de krl de Noruega han realizado esfuerzos muy importantes para evitar el contagio de la COVID-19 en el barco con el fin de garantizar la seguridad de las operaciones y la salud de toda la tripulación a bordo. Por ejemplo, la tripulación se ausia por 10 días en el puerto de salida, y cada miembro de la tripulación debe pasar tres pruebas de la COVID-19 antes de subir al barco. Por ahora, se ha conseguido evitar brotes de COVID-19 en los barcos de pesca, pero uno a bordo de un barco supondría un riesgo importante para la salud y la seguridad de la tripulación. Además, en este caso en particular, el barco hubiera tardado seis días en alcanzar puerto, suponiendo que hubieran</p>		V. párrafo 90

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
		<p>COVID-19 no podemos aceptar que alguien venga a bordo del buque, por la seguridad de la dotación que se encuentra a bordo”.</p> <p>Este informe se circuló a los Miembros mediante la COMM CIRC 21/98.</p>	<p>sido aceptados en puerto sufriendo un brote a bordo. Así, el capitán consideró los riesgos para la salud de la tripulación que una visita de los inspectores suponía.</p> <p>Sin embargo, de acuerdo con el Sistema de Inspección de la CCRVMA, párrafo 5, un barco deberá permitir el acceso de los inspectores a bordo cuando reciba la orden correspondiente. No hay excepciones a esta regla que, en consecuencia, se aplica también durante las pandemias.</p> <p>Todos los barcos noruegos que participan en pesquerías de la CCRVMA están obligados legalmente, por ley y regulaciones nacionales y por sus licencias anuales, a cumplir con los requisitos de la CCRVMA al caso. Noruega toma el informe de inspección muy seriamente y, basándose en la información del informe, la Dirección de Pesquerías ha emitido un aviso formal al barco. Además, cuando se entregue la licencia de pesca del año próximo, se pondrá énfasis en las obligaciones pertinentes de conformidad con el Sistema de Inspección de la CCRVMA, dejando claro que el riesgo de enfermedad infecciosa no es una exención válida de la obligación de permitir el acceso a bordo de inspectores.</p> <p>Calificación preliminar: No cumple (nivel 2).</p>		
Noruega	<i>Antarctic Sea</i>	<p>El Sistema de Inspección, párrafo V, exige a los barcos que paren tan pronto como sea posible y permitan al inspector subir a bordo.</p> <p>Un informe de un inspector autorizado de Chile relativo al intento de inspección del barco de pabellón de Noruega <i>Antarctic Sea</i> indicó lo siguiente:</p> <p>Finalizada la interrogación se pregunta al Capitán de la Nave, si permitiría realizar abordaje, visita e inspección el día 23 de mayo en el mismo lugar (estrecho de Bransfield), si las condiciones meteorológicas lo permitían e indicó que NEGATIVO, señalando lo siguiente: “Nuestra condición es la misma que <i>Antarctic Endurance</i>, con las mismas restricciones”.</p> <p>El <i>Antarctic Endurance</i> respondió a la solicitud de cooperar con la inspección de la siguiente manera:</p>	<p>Los barcos de pesca de krl de Noruega han realizado esfuerzos muy importantes para evitar el contagio de la COVID-19 en el barco con el fin de garantizar la seguridad de las operaciones y la salud de toda la tripulación a bordo. Por ejemplo, la tripulación se aísla por 10 días en el puerto de salida, y cada miembro de la tripulación debe pasar tres pruebas de la COVID-19 antes de subir al barco. Por ahora, se ha conseguido evitar brotes de COVID-19 en los barcos de pesca, pero uno a bordo de un barco supondría un riesgo importante para la salud y la seguridad de la tripulación. Además, en este caso en particular, el barco hubiera tardado seis días en alcanzar puerto, suponiendo que hubieran sido aceptados en puerto sufriendo un brote a bordo. Así, el capitán consideró los riesgos para la salud de la tripulación que una visita de los inspectores suponía.</p>		V. párrafo 90

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
		<p>“Durante tiempos de COVID-19 no podemos aceptar que alguien venga a bordo del buque, por la seguridad de la dotación que se encuentra a bordo”.</p> <p>Este informe se circuló a los Miembros mediante la COMM CIRC 21/98.</p>	<p>El capitán del <i>Antartic Sea</i> comunicó por radio a los inspectores que tendría que consultar con la oficina central del operador antes de permitir cualquier inspección, a lo que el inspector respondió que no era necesario.</p> <p>Sin embargo, de acuerdo con el Sistema de Inspección de la CCRVMA, párrafo 5, un barco deberá permitir el acceso de los inspectores a bordo cuando reciba la orden correspondiente. No hay excepciones a esta regla que, en consecuencia, se aplica también durante las pandemias.</p> <p>Todos los barcos noruegos que participan en pesquerías de la CCRVMA están obligados legalmente, por ley y regulaciones nacionales y por sus licencias anuales, a cumplir con los requisitos de la CCRVMA al caso. Noruega toma el informe de inspección muy seriamente y, basándose en la información del informe, la Dirección de Pesquerías ha emitido un aviso formal al barco. Además, cuando se entregue la licencia de pesca del año próximo, se pondrá énfasis en las obligaciones pertinentes de conformidad con el Sistema de Inspección de la CCRVMA, dejando claro que el riesgo de enfermedad infecciosa no es una exención válida de la obligación de permitir el acceso a bordo de inspectores.</p>		
			Calificación preliminar: No cumple (nivel 2).		

Lista de barcos de pesca INDNR de Partes no contratantes de 2021/22

Nombre del barco	Pabellón	Número OMI	Señal de llamada	Naturaleza y fecha de las actividades	Año de inclusión en la lista	Propietarios (historial)
<i>Amorinn</i>		7036345	5VAN9	<ul style="list-style-type: none"> • Avistado 58.5.1 (11-oct-2003) • Avistado 58.4.2 (23-ene-2004) 	2003	<ul style="list-style-type: none"> • Infíco Ltd (Ocean Star Maritime Co.) • Seric Business S.A.
<i>Antony</i>		7236634	PQMG	<ul style="list-style-type: none"> • Actividades de apoyo a barcos incluidos en listas INDNR 	2016	<ul style="list-style-type: none"> • Atlanti Pez • Urgora S de RL • World Oceans Fishing SL
<i>Asian Warrior</i>		7322897		<ul style="list-style-type: none"> • Avistado 58.5.2 (31-ene-2004) • Avistado 58.5.1 (10-may-2006) • Avistado 58.4.1 (21-ene-2010) • Avistado 58.4.1 (13-feb-2011) • Remolcando el <i>Baiyangan</i> 57 (01-abr-2012) • Avistado 58.6 (01-jul-2012) • Avistado 58.4.2 (28-ene-2013) • Avistado 57 (10-mar-2013) • Pescando 58.5.1 (13-may-2013) • Avistado 57 (07-sep-2013) • Avistado 58.4.1 (30-mar-2014) • Avistado 57 (14-abr-2014) • Avistado 57 (14-dic-2014) • Izando 5841H (07-ene-2015) • Avistado 58.4.1 (11-ene-2015) • Avistado 57 (26-feb-2015) 	2003	<ul style="list-style-type: none"> • Navalmar S.A. • Meteora Development Inc • Vidal Armadores S.A. • Rajan Corporation • Rep Line Ventures S.A. • Stanley Management Inc • High Mountain Overseas S.A.

(continúa)

Nombre del barco	Pabellón	Número OMI	Señal de llamada	Naturaleza y fecha de las actividades	Año de inclusión en la lista	Propietarios (historial)
<i>Atlantic Wind</i>		9042001	5IM813	<ul style="list-style-type: none"> Desembarque no documentado en Malasia (01-ago-2004) Pescando 58.4.3a (22-feb-2005) Pescando 58.4.3a (28-abr-2005) Pescando 58.4.3b (16-dic-2005) Pescando 58.4.3b (01-jul-2009) Pescando 58.4.2 (27-ene-2010) Pescando 58.4.3b (04-abr-2010) Pescando 58.4.1 (13-feb-2011) Avistado 57 (16-may-2012) Avistado 57 (20-oct-2012) Avistado 57 (28-may-2013) Avistado 57 (01-jul-2013) Avistado 57 (13-may-2014) Avistado 57 (14-dic-2014) Pescando 5841H (12-ene-2015) 	2004	<ul style="list-style-type: none"> Viarso Fishing Company/Navalmar S.A. Global Intercontinental Services Rajan Corporation Redlines Ventures S.A. High Mountain Overseas S.A.
<i>Baroon</i>		9037537		<ul style="list-style-type: none"> Pescando 58.4.1 (19-mar-2007) Avistado 88.1 (15-ene-2008) Avistado 57 (19-dic-2010) Avistado 57 (05-oct-2012) Avistado 57 (24-mar-2013) Avistado 57 (03-sep-2013) Avistado 57 (19-nov-2013) Avistado 57 (14-feb-2014) 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Punta Brava Fishing S.A. Vero Shipping Corporation
<i>Challenge</i>		6622642	HO5381	<ul style="list-style-type: none"> Avistado 58.4.3b (14-feb-2006) Avistado 58.4.3b (22-may-2006) Avistado 58.4.3b (10-dic-2006) Avistado 58.4.3b (08-feb-2008) 	2006	<ul style="list-style-type: none"> Prion Ltd Vidal Armadores S.A. Mar de Neptuno S.A. Advantage Company S.A. Argibay Perez J.A.
<i>Good Hope</i>	Nigeria	7020126	5NMU	<ul style="list-style-type: none"> Aprovisionando barcos de pesca INDNR 51 (09-feb-2007) 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Sharks Investments AVV Port Plus Ltd

(continúa)

Nombre del barco	Pabellón	Número OMI	Señal de llamada	Naturaleza y fecha de las actividades	Año de inclusión en la lista	Propietarios (historial)
<i>Heavy Sea</i>		7322926	3ENF8	<ul style="list-style-type: none"> • Avistado 58.5.1 (03-feb-2004) • Pescando 57 (29-jul-2005) 	2004	<ul style="list-style-type: none"> • C & S Fisheries S.A. • Muner S.A. • Meteros Shipping • Meteora Shipping Inc. • Barroso Fish S.A.
<i>Jinzhang</i>		6607666	PQBT	<ul style="list-style-type: none"> • Pescando 58.4.3b (23-may-2006) • Pescando 58.4.2 (18-feb-2007) • Pescando 58.4.3b (24-mar-2007) • Pescando 58.4.3b (12-ene-2008) • Pescando 58.4.3b (09-ene-2009) • Pescando 58.4.3b (20-ene-2009) 	2006	<ul style="list-style-type: none"> • Arniston Fish Processors Pty Ltd • Nalanza S.A. • Vidal Armadores S.A. • Argibay Perez J.A. • Belfast Global S.A. • Eterna Ship Management
<i>Koosha 4</i>	Irán, República Islámica de	7905443	9BQK	<ul style="list-style-type: none"> • Avistado 58.4.1 (20-ene-2011) • Avistado 58.4.1 (15-feb-2011) 	2011	<ul style="list-style-type: none"> • Pars Paya Seyd Industrial Fish
<i>Limpopo</i>		7388267		<ul style="list-style-type: none"> • Pescando 58.5.2 (21-sep-2003) • Avistado 58.5.1 (03-dic-2003) • Pescando 58.4.3b (23-feb-2005) • Pescando 58.4.3b (14-dic-2005) • Avistado 58.4.3b (25-ene-2007) 	2003	<ul style="list-style-type: none"> • Grupo Oya Perez (Kang Brothers) • Lena Enterprises Ltd • Alos Company Ghana Ltd
<i>Nika</i>		8808654		<ul style="list-style-type: none"> • Pescando sin autorización (08-jun2019) 	2020	<ul style="list-style-type: none"> • Jiho Shipping Ltd
<i>Northern Warrior</i>	Angola	8808903	PJSA	<ul style="list-style-type: none"> • Actividades de apoyo a barcos incluidos en listas INDNR 	2016	<ul style="list-style-type: none"> • SIP • Areapesca SA • Snoek Wholesalers • Southern Trading Group • South Atlantic Fishing NV • World Ocean Fishing SL • Orkiz Agro-Pecuaria, Pescas, Transportes E Comercio Geral, Ltda

(continúa)

Nombre del barco	Pabellón	Número OMI	Señal de llamada	Naturaleza y fecha de las actividades	Año de inclusión en la lista	Propietarios (historial)
<i>Perlon</i>		5062479	5NTV21	<ul style="list-style-type: none"> • Avistado 58.5.1 (03-dic-2002) • Avistado 58.5.1 (04-jun-2003) • Avistado 58.4.2 (22-ene-2004) • Avistado 58.4.3b (11-dic-2005) • Pescando 58.4.1 (26-ene-2006) • Avistado 58.4.3b (07-dic-2006) • Avistado 58.4.1 (30-dic-2006) • Avistado 58.4.1 (16-dic-2008) • Artes de pesca avistados (10-feb-2009) • Pescando 58.5.1 (08-jun-2010) • Avistado 51 (10-feb-2012) • Avistado 57 (20-jul-2014) • Avistado, inspeccionado 57 (22-abr-2015) 	2003	<ul style="list-style-type: none"> • Vakin S.A. • Jose Lorenzo SL • Americagalaica S.A.
<i>Pescacisne I, Pescacisne 2</i>		9319856	9LU2119	<ul style="list-style-type: none"> • Apoyando a barcos de pesca INDNR 51 (16-may-2008) • Avistado 58.4.3b (22-abr-2009) • Avistado 57 (07-dic-2009) • Pescando 58.4.1 (07-abr-2010) • Avistado 58.4.1 (29-ene-2012) • Avistado 58.4.1 (30-ene-2012) • Avistado 58.4.1 (31-ene-2012) • Avistado 57 (24-abr-2012) • Pescando 58.6 (03-jul-2012) • Avistado 57 (28-may-2013) • Avistado 57 (04-jul-2013) • Avistado 58.4.1 (20-ene-2014) • Avistado 57 (13-may-2014) • Avistado 57 (08-dic-2014) • Izando 5841H (06-ene-2015) • Pescando 58.4.4b (10-nov-2006) 	2008	<ul style="list-style-type: none"> • Mabenal S.A. • Vidal Armadores S.A. • Omunkete Fishing Pty Ltd • Gongola Fishing JV (Pty) Ltd • Eastern Holdings
<i>Sea Urchin</i>	Gambia / apátrida	7424891		<ul style="list-style-type: none"> • Pescando 58.4.4b (10-nov-2006) 	2007	<ul style="list-style-type: none"> • Cecibell Securities • Farway Shipping

(continúa)

Nombre del barco	Pabellón	Número OMI	Señal de llamada	Naturaleza y fecha de las actividades	Año de inclusión en la lista	Propietarios (historial)
STS-50	Togo	8514772	5VDR2	<ul style="list-style-type: none"> Desembarque de captura INDNR (25-may-2016) Avistado 57 (06-abr-2017) 	2016	<ul style="list-style-type: none"> Maruha Corporation Taiyo Namibia Taiyo Susan Sun Tai International Fishing Corp STD Fisheries Co. Ltd Red Star Co. Ltd Poseidon Co. Ltd Marine Fisheries Corp. Co. Ltd

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

Nombre del barco	Pabellón	Número OMI	Señal de llamada	Naturaleza y fecha de las actividades	Año de inclusión en la lista	Propietarios (historial)
<i>El Shaddai</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

Nombres anteriores:

- *Banzare*