

Отчет Постоянного комитета по выполнению и соблюдению (SCIC)

Contents

	Стр.
Открытие совещания	121
Организация совещания	121
Рассмотрение мер и систем, связанных с соблюдением и выполнением	121
Система документации уловов видов <i>Dissostichus</i> (СДУ)	122
Инспекция судов	122
СМС и перемещение судов в зоне действия Конвенции	122
Содействие соблюдению в АНТКОМ	123
Перегрузка	123
Предложения о новых и пересмотренных мерах по сохранению, касающихся соблюдения	124
Мера по сохранению 10-05	124
Мера по сохранению 26-01	124
Требования к представлению данных и к наблюдателям	126
Рекомендации SCIC	126
Процедура АНТКОМ по оценке соблюдения (ПАОС)	127
Предварительный отчет АНТКОМ о соблюдении	127
Мера по сохранению (МС) 10-01	127
МС 10-03, п. 4	127
МС 10-03, п. 5	128
МС 10-03, п. 8	128
МС 10-04	129
МС 10-05, п. 3	129
МС 10-05, п. 6	129
МС 10-09, п. 2	131
МС 10-09, п. 3	131
МС 10-09, п. 4	132
МС 10-09, п. 5	132
МС 10-09, п. 8	132
Вопросы по соблюдению, которые не рассматривались	133
Пересмотр МС 10-10	133
Незаконный, нерегулируемый и нерегистрируемый (ННН) промысел в зоне действия Конвенции	134
Существующий уровень ННН промысла	134
Списки ННН судов	136
Список НДС-ННН судов	136
Список ННН судов ДС	137
Уведомления о промысле	138
Рекомендации Научного комитета для SCIC	138
Прочие вопросы	139

Принятие отчета и закрытие совещания	140
Дополнение I: Отчет АНТКОМ об оценке соблюдения за 2020/21 г.	141
Дополнение II: Список ННН судов недоговаривающихся сторон на 2021/22 г. ...	208
Дополнение III: Список ННН судов договаривающихся сторон на 2021/22 г.	213

Отчет Постоянного комитета по выполнению и соблюдению (SCIC)

Открытие совещания

1. Совещание Постоянного комитета по выполнению и соблюдению (SCIC) проводилось в режиме онлайн с 18 по 22 октября 2021 г. Делегаты не смогли присутствовать в Хобарте лично и принимали участие удаленно через систему Interprefy.
2. Председатель SCIC М. Энгельке-Рос (США) открыла совещание, приветствовала участников и наблюдателей и поблагодарила Секретариат за его поддержку. Председатель также выразила благодарность странам-членам за межсессионную работу по подготовке к совещанию SCIC.

Организация совещания

3. SCIC рассмотрел принятую Комиссией повестку дня SCIC.

Рассмотрение мер и систем, связанных с соблюдением и выполнением

4. SCIC рассмотрел предложение Российской Федерации о формализованной системе уведомления об извлечении промысловых снастей после закрытия промысла (CCAMLR-40/29).
5. SCIC поблагодарил Россию за этот документ, указав на ценность сбора информации об уведомлениях о задержке с извлечением снастей, которая распространялась в циркулярах. США отметили, что было бы полезно, если бы в будущем Секретариат собирал аналогичную информацию для рассмотрения в SCIC.
6. Китайская Народная Республика (Китай) выразила озабоченность задержкой с извлечением снастей и связанным с ней переловом, напомнил, что эта ситуация наблюдается уже в течение нескольких лет, и надеется на решение этой проблемы.
7. Некоторые страны-члены выразили сожаление тем, что не удалось прийти к единому мнению по рекомендациям Секретариата, касающимся Системы мониторинга судов (СМС) и перегрузок. Некоторые страны-члены сочли многие из этих рекомендаций полезными в плане решения этих двух актуальных вопросов. Некоторые страны-члены высоко оценили время и усилия, которые Секретариат вложил в работу по выявлению пробелов и предложению улучшений, и выразили надежду, что отсутствие согласия на этот раз не остановит усилия Секретариата по выявлению возможностей для улучшений. Республика Корея (Корея) призвала страны-члены в добровольном порядке сотрудничать с Секретариатом и поддерживать эти усилия. Корея надеется, что в следующем году у SCIC будет больше времени для более подробных обсуждений рабочих документов и рекомендаций Секретариата в поддержку разработки важных мер АНТКОМ по мониторингу, контролю и наблюдению (МКН).

Система документации уловов видов *Dissostichus* (СДУ)

8. SCIC выразил свою благодарность Секретариату за его отчет о применении Системы документации уловов видов *Dissostichus* (СДУ) и ее анализ (ССАМЛР-40/BG/06). Данный документ был принят к сведению без зачитывания и не был рассмотрен в SCIC.

Инспекция судов

9. SCIC выразил свою благодарность Секретариату за его отчет о проведении портовых инспекций (Мера по сохранению (МС) 10-03) и применении Инспекционной системы (ССАМЛР-40/BG/04). Данный документ был принят к сведению без зачитывания и не был рассмотрен в SCIC.

СМС и перемещение судов в зоне действия Конвенции

10. SCIC рассмотрел отчет Секретариата о применении Системы мониторинга судов (ССАМЛР-40/17), содержащий четыре рекомендации по улучшению СМС и совершенствованию регулирования деятельности, касающейся перемещения судов:

- (i) введение буферной зоны или других мер, действующих вне зоны действия Конвенции, в отношении передачи данных СМС;
- (ii) испытание системы автоматизированного создания уведомлений о перемещении судов на основе данных СМС с представлением результатов на АНТКОМ-41;
- (iii) принятие приложения к МС 10-04, которое страны-члены могут использовать, запрашивая данные СМС в целях проведения наблюдений и/или инспекций;
- (iv) проведение опроса по различным приборам СМС и поставщикам соответствующих услуг, работающим в зоне действия Конвенции, с представлением результатов в SCIC в 2022 г.

11. SCIC отметил, что не удалось прийти к согласию по первой рекомендации, касающейся введения буферной зоны. SCIC принял к сведению выраженную рядом стран-членов озабоченность тем, что такое требование подразумевает регулирование за пределами зоны действия Конвенции. Эти страны-члены не смогли поддержать данное требование.

12. Некоторые страны-члены поддержали вторую рекомендацию – испытание системы автоматизированного создания уведомлений о перемещении судов в рамках СМС. Несколько стран-членов согласились в добровольном порядке принимать участие в пилотном проекте. По их мнению, испытание не заменит предписанных МС 10-04 обязательств.

13. Согласия не было достигнуто по третьей рекомендации – принятие нового приложения А к МС 10-04. Некоторые страны-члены отметили, что наличие стандартизированной формы подачи запросов на данные СМС в целях проведения наблюдений и/или инспекций повысит эффективность работы как Секретариата, так и запрашивающих стран-членов. Некоторые страны-члены согласились, что заинтересованные страны-члены могут использовать шаблон в добровольном порядке.

14. Согласия не было достигнуто по четвертой рекомендации – опрос по различным приборам СМС и поставщикам соответствующих услуг. Некоторые страны-члены отметили, что такой опрос поможет Секретариату выявить проблемы с представлением данных и участием, касающихся конкретных поставщиков услуг и приборов СМС. Некоторые страны-члены выразили готовность выполнять рекомендацию в добровольном порядке.

15. По мнению многих стран-членов, деятельность в рамках СМС и перемещений судов является важной в плане управления и совершенствование этих систем принесет пользу странам-членам и повысит эффективность работы Секретариата.

16. SCIC поблагодарил Секретариат за его доклад. Многие страны-члены выразили разочарование тем, что SCIC не смог прийти к согласию по всем рекомендациям Секретариата. Некоторые страны-члены заявили, что они поддерживают предложения по повышению эффективности, которые содействуют работе Секретариата и, в конечном счете, помогают Комиссии в выполнении своих задач. Эти страны-члены приветствуют работу с Секретариатом и всеми странами-членами над этим и подобными предложениями в межсессионный период с тем, чтобы попытаться повысить эффективность мер АНТКОМ по сохранению.

Содействие соблюдению в АНТКОМ

17. SCIC выразил благодарность Европейскому Союзу (ЕС) за его предложение по улучшению осуществляемого АНТКОМ управления промыслом (CCAMLR-40/BG/01) и Новой Зеландии за отчет о ее воздушных патрульных наблюдениях, проводившихся в районе моря Росса в сезоне 2020/21 г. (CCAMLR-40/BG/22). Данные документы были приняты к сведению без зачитывания и не были рассмотрены в SCIC.

Перегрузка

18. SCIC поблагодарил Секретариат за его отчет об осуществлении системы уведомлений о перегрузках (CCAMLR-40/16), содержащий пять рекомендаций. SCIC отметил, что не удалось достичь согласия по этим пяти предложениям. Многие страны-члены отметили большое количество проблем с соблюдением, относящихся к уведомлениям о перегрузке, указанным в Сводном отчете АНТКОМ о соблюдении (CCAMLR-40/071, Приложение 1), и высказали мнение, что рекомендации Секретариата могли бы способствовать и повысить уровень соблюдения. Многие страны-члены выразили свою готовность в течение межсессионного периода работать с Секретариатом над этим предложением.

19. Китай заявил, что с этими рекомендациями связаны технические и правовые соображения и следовало бы проводить дискуссии в контексте МС 10-09. Следовательно, Китай высказал мнение о том, что, если будут предложены конкретные изменения к тексту МС 10-09, отражающие эти рекомендации, то они окажутся полезными для проведения плодотворных дискуссий.

20. ЕС отметил, что суда, плавающие под флагами государств-членов ЕС Литвы и Кипра, обозначены в табл. 1 отчета об осуществлении системы уведомления о перегрузках (ССАМЛР-40/16) как суда под флагами «недоговаривающихся сторон» (НДС). ЕС указал, что он обладает исключительными полномочиями в вопросе сохранения морских биологических ресурсов, что включает связанные с промыслом операции по перегрузке в зоне действия Конвенции, и попросил, чтобы это было надлежащим образом отражено в отчете.

21. Австралия и Аргентина отметили, что некоторые государства-члены ЕС не являются договаривающимися сторонами Конвенции и что это – деликатный вопрос для АНТКОМ.

22. АСОК поблагодарила Секретариат за его отчет и выразила поддержку его рекомендациям, ссылаясь на Рекомендацию 12 второй Оценки работы АНТКОМ (ССАМЛР-XXXVI/01), в которой регулирование операций по перегрузкам выделено как существенный пробел в режиме соблюдения АНТКОМ. АСОК также отметила, что предложенные ЕС усовершенствования осуществляемого АНТКОМ управления промыслом (ССАМЛР-40/BG/01) включают полезные идеи о дополнительных мерах, которые АНТКОМ может принять. АСОК заявила, что, по ее мнению, АНТКОМ продолжает отставать от других организаций в плане регулирования перегрузок, и выразила надежду на то, что эта ситуация изменится.

Предложения о новых и пересмотренных мерах по сохранению, касающихся соблюдения

Мера по сохранению 10-05

23. SCIC принял к сведению 871 проблему несоблюдения п. 6 МС 10-05, упомянутую в Сводном отчете и анализе в рамках Процедуры АНТКОМ по оценке соблюдения (ПАОС) (ССАМЛР-40/07 Rev. 1, Приложение 1). Некоторые страны-члены отметили, что эти проблемы говорят о недоразумениях, возникающих в связи с непоследовательными формулировками в МС 10-05 и э-СДУ. SCIC рассмотрел представленное Соединенными Штатами Америки (США) предложение о пересмотре МС 10-05, направленное на решение этой проблемы.

Мера по сохранению 26-01

24. SCIC рассмотрел представленное ЕС предложение о внесении в МС 26-01 изменения, запрещающего сброс и слив мусора, птицы, сточных вод и отходов

переработки по всей зоне действия Конвенции (ССАМЛР-40/211), а также предложение о замене концепции «судно, ведущее промысел» термином «промысловое судно», встречающимся в МС 10-03.

25. ЕС отметил, что действующая мера по сохранению запрещает сброс и слив только к югу от 60°ю.ш., и что данное предложение соответствует Конвенции МАРПОЛ 73/78 и приложениям к ней.

26. Россия сочла, что предлагаемые изменения к определению термина «промысловое судно» в МС 10-03 больше подходят для рассмотрения Международной морской организацией (ИМО), и отметила, что под это определение подпадают транспортные суда, многие из которых плавают под флагами НДС.

27. Китай подчеркнул, что МС 26-01 была пересмотрена всего лишь два года назад после представления предложения ЕС, и выразил озабоченность частыми изменениями к данной мере по сохранению. Сославшись на Статью IX Конвенции, Китай спросил у ЕС, провел ли он в отношении этого предложения анализ потребностей в сохранении. Кроме того, Китай указал, что действующий Полярный кодекс ИМО не применяется к промысловым судам.

28. Некоторые страны-члены приветствовали это предложение, отметив, что оно приведет к повышенной защите морских живых ресурсов Антарктики и их местообитаний, и что морские птицы, в частности, выиграют от предлагаемого расширения запрета на сброс домашней птицы по всей зоне действия Конвенции.

29. Япония и Аргентина, хотя и поддержали принцип предотвращения загрязнения в зоне действия Конвенции, сочли, что вопрос загрязнения морской среды находится в компетенции ИМО и что некоторые из предложенных положений выходят за рамки того, что в настоящее время требуется в соответствии с Конвенцией МАРПОЛ и приложениями к ней. Япония заявила, что, если предложения ЕС будут представлены и утверждены ИМО, то она сможет поддержать изменения к соответствующим мерам АНТКОМ по сохранению.

30. Некоторые страны-члены вновь подтвердили, что усиление охраны окружающей среды в зоне действия Конвенции находится в компетенции АНТКОМ и что принятие мер, более жестких, чем те, что в настоящее время оперируют в рамках соответствующих инструментов ИМО, является целесообразным при условии, что такие меры не противоречат требованиям Конвенции МАРПОЛ и приложений к ней. Эти страны-члены поддержали предложение об изменении МС 26-01, отметив, что оно укрепит действующие меры.

31. АСОК поддержала представленное ЕС предложение об изменении МС 26-01, т.к. она считает, что сокращение загрязнения с промысловых судов является особенно важной задачей. АСОК также отметила, что по всему миру главным источником морских отходов являются промысловые снасти и что, по оценкам, в зоне действия Конвенции каждый год теряется свыше тысячи километров ярусов. Это представляет серьезную угрозу морской среде. В этой связи АСОК поблагодарила членов Коалиции законных операторов промысла клыкача (COLTO), которые прилагают усилия по извлечению

утерянных снастей, и призвала АНТКОМ внести дополнительные изменения в МС 26-01, направленные на решение проблемы потерянных снастей и сокращение пластикового загрязнения в море.

32. Китай подчеркнул, что АНТКОМ занялся решением указанных АСОК проблем пластикового загрязнения, пересмотрев МС 26-01 в 2019 г.

Требования к представлению данных и к наблюдателям

33. SCIC рассмотрел предложение ЕС об изменении МС 21-01, 21-02 и 23-05 (ССАМЛР-40/22). Было предложено изменить МС 21-01, включив требование о присутствии научного наблюдателя для новых промыслов, а также изменить МС 21-02, указав, что научные наблюдатели должны назначаться в соответствии с Системой международного научного наблюдения (СМНН). Изменения к МС 23-05 нацелены на уточнение того, что ее требования к сбору данных относятся только к деятельности судов, на борту которых отсутствует научный наблюдатель, назначенный в соответствии с СМНН.

34. Многие страны-члены поддержали предложения об изменении МС 21-01 и 21-02, отметив, что это приведет к большей последовательности в плане присутствия наблюдателей и требований к отчетности на судах, работающих на всех регулируемых АНТКОМ промыслах.

35. Некоторые страны-члены отметили, что в связи с тем, что в МС 21-01 установлены требования к новым промыслам, что ее положения требуют строгих планов сбора данных, и что в течение многих лет не предлагалось новых промыслов АНТКОМ, то в эту меру по сохранению не требуется внесение изменений. Некоторые страны-члены также сочли, что включение в МС 21-01 требования о присутствии назначенного в рамках СМНН наблюдателя следует рассмотреть только после получения рекомендаций Научного комитета.

36. Многие страны-члены отметили, что предложение об изменении МС 23-05 может подорвать соблюдение. Кроме того, поскольку наблюдатели должны собирать только часть информации, требующейся в рамках этой меры по сохранению, данные, собранные судами, могут играть важную роль в научном процессе, а также позволить проводить перекрестную проверку представленной информации.

Рекомендации SCIC

37. SCIC поблагодарил ЕС за его предложение изменить МС 21-01, 21-02 и 23-05, но не смог достичь консенсуса по нему. SCIC призвал страны-члены принять участие в межсессионных дискуссиях.

38. SCIC поблагодарил ЕС за его предложение изменить МС 26-01, но он не смог достичь консенсуса по нему. Указывая на необходимость дальнейшего диалога среди стран-членов, SCIC передал этот вопрос в Комиссию.

39. SCIC одобрил предложение США по изменению МС 10-05 и предложение России по изменению МС 31-02, и передал эти предложения в Комиссию для принятия.

Процедура АНТКОМ по оценке соблюдения (ПАОС)

Предварительный отчет АНТКОМ о соблюдении

40. В соответствии с МС 10-10, п. 3(i) SCIC рассмотрел 77 возможных случаев несоблюдения, упомянутых в Сводном отчете ПАОС (ССАМЛР-40/07 Rev. 1, Приложение 1). Процедура создания отчетов ПАОС была разослана странам-членам в СОММ СIRC 21/80 и включена в ССАМЛР-40/07 в качестве Приложения 2. SCIC отметил общий высокий уровень соблюдения рассмотренных мер по сохранению, при этом в большинстве случаев показатели соблюдения превышали 92%.

41. Китай отметил, что ссылка на отчеты наблюдателей в рамках СМНН, включенная в ССАМЛР-40/071, Приложение 2, нуждается в исправлении. SCIC согласился, что, хотя роль наблюдателей СМНН заключается в сборе научных данных, а не в выполнении функции соблюдения, информация, содержащаяся в отчетах наблюдателей, может быть использована Секретариатом для выявления потенциальных проблем с соблюдением. SCIC решил изменить отчет о методологии ПАОС соответствующим образом.

42. SCIC не пришел к согласию по всем вопросам, содержащимся в Сводном отчете АНТКОМ о соблюдении, и не смог достичь консенсуса относительно принятия Предварительного отчета АНТКОМ о соблюдении, как того требует МС 10-10 п. 3. В связи с этим в пп. 43–90, а также в табл. Приложения I дискуссии отражены только в том виде, в каком они проходили, т. к. не удалось провести полного обсуждения по всем вопросам. Было признано, что все же необходимо достичь консенсуса по отчету в целом и что, поскольку необходимо последовательно рассматривать вопросы соблюдения, некоторые корректировки могут потребоваться до принятия Предварительного отчета АНТКОМ о соблюдении.

Мера по сохранению (МС) 10-01

43. SCIC рассмотрел выполнение МС 10-01 Кореей относительно маркировки промысловых судов и орудий лова. SCIC согласился с предварительным статусом соблюдения, как «не выполняет – незначительно» (уровень 1), и отметил действия, предпринятые Кореей для предотвращения будущих инцидентов.

МС 10-03, п. 4

44. SCIC рассмотрел выполнение п. 4 МС 10-03 Кореей и Россией в отношении требований к судам о предоставлении информации, указанной в МС 10-03, Приложение 10-03/А, не менее чем за 48 часов до захода в порт.

45. Некоторые страны-члены отметили, что, в соответствии с п. 4 МС 10-03, договаривающиеся стороны требуют, чтобы их суда, запрашивающие разрешение на заход в порт, представляли уведомление о прибытии за 48 часов. В данном случае эти страны-члены считают, что предписанное в п. 4 МС 10-03 обязательство относится к государствам порта.

46. Китай выразил озабоченность включением этих проблем в Сводный отчет АНТКОМ о соблюдении в качестве случаев потенциального несоблюдения со стороны государств флага, указывая на несоответствия между инцидентами, включенными в Сводный отчет АНТКОМ о соблюдении. Китай далее подчеркнул, что готовность государства флага взять на себя ответственность, что является исключением, не освобождает соответствующее государство порта от выполнения его обязательств, и признал, что данный инцидент является случаем несоблюдения.

47. Многие страны-члены отметили, что хотя в соответствии с п. 4 МС 10-03 обязательство о представлении уведомления о прибытии за 48 часов является обязательством государства порта, выполнение меры возможно только при условии, что государство флага обеспечивает, чтобы их суда заблаговременно представляли информацию в государство порта. Эти страны-члены сочли, что в течение межсессионного периода следует провести работу по рассмотрению МС 10-03 и определить, требуется ли внести какие-либо изменения с целью уточнения указанных в п. 4 МС 10-03 обязательств государств флага.

48. Из-за нехватки времени SCIC не рассматривал статус соблюдения в отношении этих конкретных вопросов, касающихся МС 10-03.

МС 10-03, п. 5

49. SCIC рассмотрел выполнение п. 5 МС 10-03 Новой Зеландией, Южной Африкой и Уругваем в том, что касается требования к проведению портовой инспекции в течение 48 часов после захода в порт. SCIC утвердил предварительный статус соблюдения, установленный всеми тремя странами-членами.

50. США отметили, что проблема задержек с проведением портовых инспекций Южной Африкой наблюдается уже в течение многих лет (ССАМЛР-2019, Приложение, пп. 73 и 74) и относится к этому с озабоченностью. США попросили, чтобы Южная Африка представила в SCIC в 2022 г. обновленную информацию о всех предпринимаемых усилиях по повышению потенциала в плане портовых инспекций.

51. SCIC согласился с предварительным статусом соблюдения «не выполняет – незначительно» (уровень 1) по этому вопросу.

МС 10-03, п. 8

52. SCIC рассмотрел выполнение п. 8 МС 10-03 Францией и Маврикием в отношении представления отчета о портовой инспекции в течение 30 дней после инспекции.

53. SCIC одобрил предварительный статус соблюдения, предложенный Францией. SCIC отметил, что Маврикий не предоставил предварительный статус соблюдения и присвоил ему статус «не выполняет – незначительно» (уровень 1).

МС 10-04

54. SCIC рассмотрел выполнение п. 13 МС 10-04 семью странами-членами в отношении требования к государствам флага уведомлять Секретариат в течение 24 часов о каждом входе, выходе и передвижениях между подрайонами и участками зоны действия Конвенции.

55. SCIC не смог достичь консенсуса по статусу соблюдения для двух китайских судов, но по остальным инцидентам было принято решение о присвоении предварительного статуса, установленного Австралией, Китаем, Францией, Кореей, Новой Зеландией, Южной Африкой и Украиной.

56. Австралия отметила предложение, изложенное в ССАМЛР-40/17, об испытании системы автоматического создания уведомлений о перемещении и отметила, что реализация этого предложения позволит решить многие из поднятых вопросов и улучшит соблюдение мер по сохранению в будущем.

МС 10-05, п. 3

57. SCIC рассмотрел выполнение п. 3 МС 10-05 Уругваем в отношении требования о том, чтобы каждая выгрузка рыбы видов *Dissostichus* в портах этой страны сопровождалась оформленными документами об улове видов *Dissostichus* (DCD). SCIC одобрил предварительный статус соблюдения, установленный Уругваем.

МС 10-05, п. 6

58. SCIC рассмотрел выполнение п. 6 МС 10-05 13 договаривающимися сторонами в отношении запрета на экспорт партий клыкача без сопроводительного документа на экспорт видов *Dissostichus* (DED) или документа на реэкспорт видов *Dissostichus* (DRED).

59. Некоторые страны-члены отметили, что многие вопросы соблюдения, связанные с этим обязательством, возникли из-за путаницы между требованием об указании даты выдачи в МС 10-05, Приложение 10-05/А, п. А7(ix) и даты экспорта, соответствующей э-СДУ. SCIC приветствовал разъяснение Секретариата по данному вопросу и предложение США внести изменения в МС 10-05 и э-СДУ для устранения путаницы.

60. SCIC принял к сведению заявление Аргентины о том, что она по ошибке не дала ответ на проект отчета о соблюдении в отношении своей страны. Аргентина далее сослалась на ответ, который она представила в COMM CIRC 21/115. SCIC утвердил предложенный статус соблюдения, отметив, что вопрос был вызван опечаткой, допущенной при заполнении DED.

61. Австралия приняла к сведению предложение США, изложенное в документе CCAMLR-40/BG/26, о присвоении в проекте отчета о соблюдении статуса соблюдения «не выполняет – незначительно» (уровень 1) ее инциденту, в соответствии с п. 6 МС 10-05, а также подчеркнула важность в придерживании последовательности при присвоении статусов соблюдения. SCIC утвердил статус соблюдения «не выполняет – незначительно» (уровень 1).

62. SCIC отметил, что Бельгия не представила ответ на проект отчета о соблюдении в отношении своей страны и сослался на ответ, представленный ЕС от имени Бельгии в документе CCAMLR-40/BG/26, п. 8. ЕС сообщил, что вопрос о несоблюдении был связан с экспортом клыкача из Бельгии в то время, когда Соединенное Королевство было членом ЕС, и прибытием поставки в Соединенное Королевство после его выхода из ЕС. Это обстоятельство потребовало выдачи документа на реэкспорт клыкача (DRED) в Соединенное Королевство. По мнению некоторых стран-членов, можно было бы применить статус соблюдения «статус не присвоен», поскольку данный вопрос был вызван исключительным стечением обстоятельств, которые вряд ли повторятся. SCIC не достиг консенсуса по присвоению статуса соблюдения Бельгии.

63. Некоторые страны-члены отметили, что SCIC должен рассмотреть обстоятельства, которые повлекли за собой отсутствие реакции относительно этого дела, касающегося Бельгии.

64. Россия отметила, что Чили завизировала 377 документов на экспорт/реэкспорт после заявленной даты экспорта, что составляет 23% экспорта Чили, и попросила разъяснить, какая административная ошибка была допущена. Чили подтвердила, что большинство случаев имело место в одном регионе страны и было вызвано административными ошибками в выполнении МС 10-05, включая путаницу между датой выдачи и датой экспорта в п. А7(ix)(1)(d) МС 10-05. Чили также заявила, что меры по исправлению ситуации были приняты во избежание подобных ошибок административного характера в будущем. SCIC не достиг консенсуса по присвоению статуса соблюдения Чили.

65. ЕС считает, что предварительно предложенный Китаем статус соблюдения «соблюдает» должен рассматриваться либо как «не выполняет – незначительно» (уровень 1), либо как «требуется пояснение SCIC». SCIC не достиг консенсуса по присвоению статуса соблюдения Китаю.

66. SCIC рассмотрел статус соблюдения, выбранный Францией, отмечая, что нарушение было вызвано интерпретацией даты выдачи в МС 10-05, п. А7(ix)(1)(d). SCIC не достиг консенсуса по присвоению статуса соблюдения Франции.

67. SCIC отметил, что Маврикий не предоставил предварительный статус соблюдения и присвоил ему статус «требуется дополнительная информация».

68. SCIC отметил, что Нидерланды не представили ответ на проект отчета о соблюдении в отношении своей страны и сослался на ответ, представленный ЕС от имени Нидерландов в документе CCAMLR-40/BG/26, п. 15. SCIC утвердил присвоение Нидерландам статуса «требуется дополнительная информация».

69. Некоторые страны-члены сочли, что SCIC должен рассмотреть обстоятельства, которые повлекли за собой отсутствие реакции относительно этого дела, касающегося Нидерландов.

70. SCIC одобрил предварительный статус соблюдения, установленный Новой Зеландией, Южной Африкой, Соединенным Королевством, США и Уругваем.

71. SCIC отметил, что Испания не представила ответ на проект отчета о соблюдении в отношении своей страны и сослался на ответ, представленный ЕС от имени Испании в документе CCAMLR-40/BG/26, п. 18. SCIC не достиг консенсуса по присвоению статуса соблюдения Испании.

72. Некоторые страны-члены сочли, что SCIC должен рассмотреть обстоятельства, которые повлекли за собой отсутствие реакции относительно этого дела, касающегося Испании.

МС 10-09, п. 2

73. SCIC рассмотрел выполнение четырьмя странами-членами п. 2 МС 10-09, который требует от каждой договаривающейся стороны в качестве государства флага уведомлять Секретариат не менее чем за 72 часа, если какое-либо из ее судов намеревается осуществить перегрузку в зоне действия Конвенции.

74. SCIC присвоил предварительный статус соблюдения, установленный Чили и Норвегией.

75. SCIC отметил, что Нидерланды не представили ответ на проект отчета о соблюдении в отношении своей страны и сослался на ответ, представленный ЕС от имени Нидерландов в документе CCAMLR-40/BG/26, п. 15. SCIC присвоил Нидерландам статус соблюдения «не выполняет – незначительно» (уровень 1).

76. Некоторые страны-члены сочли, что SCIC должен рассмотреть обстоятельства, которые повлекли за собой отсутствие реакции относительно этого дела, касающегося Нидерландов.

77. Некоторые страны-члены выразили озабоченность предварительным статусом «соблюдает» установленный Китаем. Китай отметил, что проблемы были вызваны операционными трудностями, потребовавшими изменения даты перегрузки, и указал, что Секретариату была предоставлена обновленная информация. SCIC не достиг консенсуса по присвоению статуса соблюдения Китаю.

78. SCIC не рассматривал статус соблюдения Панамой, Россией, Украиной и Вануату требований п. 2 МС 10-09.

СМС 10-09, п. 3

79. SCIC рассмотрел выполнение п. 3 МС 10-09 Китаем, Нидерландами и Норвегией. Этот пункт требует, чтобы каждая договаривающаяся сторона уведомляла Секретариат

не менее чем за 2 часа, если какое-либо из ее судов намеревается перегрузить другие грузы, кроме добытых морских живых ресурсов, наживки или топлива в зоне действия Конвенции.

80. SCIC решил присвоить статус «статус соблюдения не присвоен» для случаев Китая, связанных с чрезвычайными ситуациями, касающимися безопасности судна и команды в соответствии с практикой предыдущих лет.

81. SCIC отметил, что Нидерланды не предложили предварительный статус соблюдения в отношении своей страны и сослался на ответ, представленный ЕС от имени Нидерландов в документе CCAMLR-40/BG/26, п. 15, после чего одобрил присвоение им статуса соблюдения «не выполняет – незначительно» (уровень 1). SCIC одобрил присвоение Норвегии предварительного статуса соблюдения «не выполняет» (уровень 2).

82. Некоторые страны-члены сочли, что SCIC должен рассмотреть обстоятельства, которые повлекли за собой отсутствие реакций относительно этого дела, касающегося Нидерландов.

83. SCIC не рассматривал статус соблюдения Панамой и Вануату требований п. 3 МС 10-09.

МС 10-09, п. 4

84. SCIC не рассматривал статус соблюдения Россией требований п. 4 МС 10-09.

МС 10-09, п. 5

85. SCIC рассмотрел выполнение пятью странами-членами требований п. 5 МС 10-09. Этот пункт требует, чтобы каждая договаривающаяся сторона предоставила Секретариату подтверждение перегрузки в течение трех (3) рабочих дней после того, как любое из ее судов совершило перегрузку в зоне действия Конвенции.

86. SCIC одобрил предварительный статус соблюдения, установленный Чили, Китаем и Норвегией. SCIC присвоил Нидерландам статус соблюдения «не выполняет – незначительно» (уровень 1). SCIC согласился с пересмотренным статусом соблюдения Кореи, представленным в документе CCAMLR-40/BG/26, Приложение 1. SCIC не рассмотрел статус соблюдения требований п. 5 МС 10-09 Панамой, Россией, и Вануату из-за ограничений по времени.

МС 10-09, п. 8

87. SCIC рассмотрел выполнение Норвегией требований п. 8 МС 10-09, который гласит, что суда не могут осуществлять перегрузку в зоне действия Конвенции, если не было подано предварительное уведомление об этом в соответствии с пп. 2, 3 и 4 МС 10-09.

88. SCIC присвоил предварительный статус соблюдения, установленный Норвегией.
89. SCIC не рассматривал статус соблюдения Панамой, Россией и Вануату требований п. 8 МС 10-09.

Вопросы по соблюдению, которые не рассматривались

90. SCIC не рассматривал вопросы соблюдения определенными странами-членами в отношении следующих мер по сохранению:
- (i) МС 25-02: Украина, Соединенное Королевство
 - (ii) МС 25-03: Чили
 - (iii) МС 26-01: Китай
 - (iv) МС 31-02: Украина
 - (v) МС 32-02: Южная Африка
 - (vi) МС 41-01: Новая Зеландия
 - (vii) МС 91-05: Корея, Испания, Украина, Соединенное Королевство
 - (viii) Инспекционная система: Норвегия.

Пересмотр МС 10-10

91. SCIC отметил, что принятие решений на основе консенсуса является основополагающим элементом Правил процедуры АНТКОМ, и решил, что существует широкий интерес к пересмотру механизмов оценки соблюдения и того, как определяется статус соблюдения, но из-за ограниченного времени обсуждение усовершенствований МС 10-10 не состоялось. Некоторые страны-члены рекомендовали заинтересованным странам-членам провести межсессионную работу по этому вопросу, а Корея вызвалась руководить обсуждением этой темы в э-группе.

92. SCIC решил, что соблюдение мер по сохранению необходимо для достижения целей Конвенции, и отметил, что ключевыми задачами ПАОС являются оценка эффективности и усиление мер по сохранению, а также повышение уровня общего соблюдения. Многие страны-члены выразили разочарование тем, что не было достигнуто консенсуса для продвижения этих важных обсуждений по вопросам соблюдения, что привело к тому, что Предварительный отчет АНТКОМ о соблюдении не был принят.

93. Многие страны-члены отметили, что SCIC должен быть во все времена сосредоточен на построении позитивного процесса соблюдения, сфокусированного на последующих действиях, если необходимо решить проблемы. В этой связи Австралия отметила свой документ от 2018 г. (CCAMLR-XXXVII/BG/39), в котором изложены ее взгляды на принципы ПАОС.

94. Китай отметил свое разочарование в связи с неприятием Предварительного отчета АНТКОМ о соблюдении, напомнив, что в 2020 г. Комиссия в очередной раз подчеркнула значимость выполнения процедур, изложенных в МС 10-10, для принятия Предварительного отчета АНТКОМ о соблюдении в этом году (CCAMLR-39, п. 3.42).

Чтобы облегчить ситуацию, Китай предложил разделить технические вопросы от вопросов юридического характера и вопросов по соблюдению, как при составлении, так и при рассмотрении отчета. Китай считает, что для рассмотрения Сводного отчета АНТКОМ о соблюдении SCIC должен выделять больше времени и рассматривать этот пункт в первую очередь. Кроме того, Китай призвал страны-члены уделять больше внимания реализации мер по сохранению, включая МС 10-10.

95. SCIC отметил, что соблюдение мер АНТКОМ по сохранению в целом находится на довольно высоком уровне (ССАМЛР-40/07 Rev. 1, п. 6(i)) и что процесс достижения консенсуса требует активного участия, и не только во время совещаний SCIC. Соединенное Королевство призвало все страны-члены к участию в работе по улучшению процесса принятия единогласных решений и рекомендаций в межсессионный период.

96. Россия отметила, что она одобряет принципы консенсуса при принятии Сводного отчета о соблюдении и что обеспечение вспомогательных органов, их создание и определение сферы их компетенции – это вопрос для Комиссии. Россия далее отметила, что для любой вспомогательной группы необходимо соглашение о том, что будет обсуждаться, чтобы обеспечить четкость рекомендаций и их соответствие формальным механизмам.

97. Многие страны-члены выразили разочарование по поводу непринятия Предварительного отчета АНТКОМ о соблюдении для рассмотрения Комиссией и приветствовали предложенную межсессионную работу по пересмотру и совершенствованию эффективности процессов ПАОС и МС 10-10.

98. АСОК поддержала заявления многих стран-членов, повторив, что успешное функционирование ПАОС абсолютно необходимо для достижения целей АНТКОМ по сохранению. АСОК отметила свою озабоченность результатами процесса этого года и предложила странам-членам продолжить работу в межсессионный период для улучшения ситуации. АСОК заявила, что приоритетом совещания SCIC в следующем году должно быть предотвращение повторения неудач этого года.

Незаконный, нерегулируемый и нерегистрируемый (ННН) промысел в зоне действия Конвенции

Существующий уровень ННН промысла

99. Секретариат представил документ ССАМЛР-40/06 о незаконной, нерегистрируемой и нерегулируемой (ННН) промысловой деятельности и ее тенденциях в 2020/21 г., а также содержащий списки ННН судов. SCIC отметил, что в сезоне 2020/21 г. не было зарегистрировано ни одного случая наблюдения судов, включенных в списки ННН судов договаривающихся и недоговаривающихся сторон. SCIC также отметил, что за период с октября 2020 г. по август 2021 г. поступило 24 сообщения об извлеченных из воды в зоне действия Конвенции неопознанных промысловых снастях.

100. SCIC отметил представленный в соответствии с соглашением о финансировании между АНТКОМ и Интерполом предварительный отчет Интерпола в документе ССАМЛР-40/BG/07. Австралия обратила внимание на значительные международные усилия, предпринятые в отношении ННН судна *Cobija*. Австралия далее отметила

текущее расследование, проводимое Испанией, и выразила свою постоянную поддержку. Индия отметила, что это сотрудничество с Интерполом имеет важное значение в усилиях по борьбе с ННН промысловой деятельностью. SCIC отметил глобальные усилия, предпринятые Интерполом, Австралией, Мьянмой, Боливией, Панамой и Йеменом в ходе высадки на борт, расследования и задержания судна *Cobija*.

101. SCIC принял к сведению краткий обзор информации, представленный Новой Зеландией относительно деятельности плавающего под флагом Российской Федерации промыслового судна *Палмер* в зоне действия Конвенции в январе 2020 г. и ноябре 2017 г. (CCAMLR-40/BG/21).

102. Россия отметила, что требуемая от нее информация была представлена в СОММ СIRC 20/76 и 20/135, и что она неоднократно обращалась к Новой Зеландии с просьбой предоставить оригиналы фотографий судна *Палмер*, содержащие необработанные метаданные, но они не были предоставлены. Россия отметила, что без этих оригиналов проведение дальнейшего расследования было значительно затруднено. Россия отметила, что готова продолжать работу по данному вопросу, если запрашиваемые изображения будут предоставлены.

103. Новая Зеландия отметила, что в документе CCAMLR-40/BG/21 обобщена информация, представленная на сегодняшний день в поддержку расследований России относительно деятельности в январе 2020 г., что привело к рекомендации Новой Зеландии о включении судна *Палмер* в Список ННН судов ДС и продолжении расследования, связанного с предсезонной промысловой деятельностью в 2017 г. Новая Зеландия напомнила о том, что полная и подробная информация в поддержку этих расследований была предоставлена (СОММ СIRC 20/47 и 20/149), и что оригиналы фотографий были переданы России, а копии направлены в Секретариат.

104. Новая Зеландия и США отметили следующую недостающую информацию по деятельности судна *Палмер*, включающую: поддающиеся проверке данные СМС, данные по уловам формы С2 и отчетные данные наблюдателя за январь месяц 2020 г., а также подтверждение того, что судно *Палмер* постоянно передавало данные СМС в течение января 2020 г., и поддающиеся проверке данные СМС, данные по уловам формы С2 и отчетные данные наблюдателя, в т. ч. фотографии промысловых снастей на борту судна за период с 18 по 30 ноября 2017 г.

105. Россия вновь заявила, что метаданные EXIF на фотографиях, представленных Новой Зеландией через Секретариат, были изменены перед передачей России, и что предоставление исходных фотографий с первичными (необработанными) метаданными по-прежнему необходимо.

106. Многие страны-члены поблагодарили Новую Зеландию за предоставление этой информации, отметив, что данные С2, отчеты наблюдателя и поддающиеся проверке координаты СМС, запрошенные SCIC, не были предоставлены Россией. SCIC приветствовал приверженность России и других заинтересованных сторон к взаимодействию по данному вопросу. Некоторые страны-члены отметили, что нет причин сомневаться в качестве информации, представленной Новой Зеландией. США также отметили, что в отсутствие решения данного вопроса может возникнуть необходимость в исключении данных судна *Палмер* из процесса оценки запаса.

107. SCIC принял к сведению отчет Соединенного Королевства для АНТКОМ о возможном ННН промысле в зоне действия Конвенции (ССАМЛР-40/BG17), выявленном в ходе спутникового наблюдения в подрайонах 48.1 и 48.3, которое оно проводило в прошлом сезоне от имени АНТКОМ. Подозреваемое судно (суда) не удалось опознать через каналы АНТКОМ или путем взаимодействия с Международной ассоциацией антарктических турагентств (МААТ) и Советом руководителей национальных антарктических программ (КОМНАП). Соединенное Королевство в последствии провело два патрульных облета в подрайонах 48.1 и 48.3 и подтвердило, что ни лицензированных судов АНТКОМ, ни потенциально незаконных судов замечено не было.

108. Китай высоко оценил усилия Соединенного Королевства по проведению наблюдений от имени АНТКОМ, выразил мнение, что Секретариат следует держать в курсе дел до и после проведения наблюдения, и предложил разработать соответствующие протоколы по проведению наблюдений.

109. SCIC выразил благодарность всем странам-членам, осуществляющим патрулирование, отмечая, что своей работой они оказывают неоценимые услуги всем странам-членам АНТКОМ.

110. АСОК поблагодарила Новую Зеландию, Соединенное Королевство и Интерпол за подготовленные отчеты и выразила надежду на отчет о судне *Палмер*.

Списки ННН судов

111. SCIC рассмотрел Предварительный список ННН судов НДС на 2021/22 г. и Предварительный список ННН судов ДС на 2021/22 г.

Список НДС-ННН судов

112. SCIC принял к сведению информацию, представленную Панамой в COMMLR 21/05 и 21/14, и вынесла решение перенести судно *Nika* из Списка ННН судов ДС в Список ННН судов НДС. SCIC сослался на COMMLR 21/78, в котором сообщалось о том, что судно *Baroon* больше не значится в реестре Танзании, а также отметил отчет Секретариата в документе ССАМЛР-40/06, указывающий на то, что судно *Asian Warrior* не зарегистрировано Сант-Винсентом и Гренадинами. SCIC принял решение внести соответствующие изменения в Список ННН судов НДС.

113. Исламская Республика Иран (Иран) сообщила SCIC, что является членом Комиссии по тунцу Индийского океана (ЮТОС) и, соответственно, всегда придерживалась правил и норм ответственного промысла и привержена сотрудничеству в борьбе с ННН промыслом. Что касается судна *Koosha 4*, то Иран отметил, что на момент инцидента, который привел к включению судна в список ННН судов, оно находилось под управлением испанской компании. Иран сообщил, что по указанию иранского правительства договор по управлению был расторгнут после выявления ННН промысловой деятельности. В 2012 г. судно было конфисковано банком после иска о банкротстве и удалено из списка действующих судов ЮТОС в 2017 г. С тех пор судно

сильно обветшало и трижды выставлялось на аукцион, но из-за плачевного состояния не было продано. Судно бездействует уже более шести лет. В связи с этим Иран просит удалить судно *Koosha 4* из Списка ННН судов НДС.

114. SCIC отметил, что исключение судна *Koosha 4* из Списка ННН судов НДС уже обсуждалось в 2017 г. (CCAMLR-XXXVI, п. 3.53). SCIC запросил предоставление письменных документов и доказательств в поддержку просьбы об исключении из списка, однако Иран указал, что потребуются не менее двух недель на предоставление и перевод указанных материалов. SCIC принял к сведению информацию, представленную Ираном, и по причине отсутствия письменной документации и подтверждающих доказательств решил оставить судно *Koosha 4* в Списке ННН судов НДС. SCIC согласился выставить рекомендации Комиссии о возможности рассмотрения этого вопроса в межсессионный период и принятия решения по исключению судна *Koosha 4* из Списка ННН судов НДС если документация, которая будет представлена Ираном, будет соответствовать критериям исключения из списка в соответствии с МС 10-07, в частности п. 18, и если в межсессионный период консенсус по этому вопросу будет достигнут в соответствии с Правилем 7 Правил процедуры Комиссии. SCIC решил, что предельный срок представления Ираном документов – 30 дней после совещания АНТКОМ. SCIC попросил Секретариат сообщить Ирану о любых решениях, принятых в рамках Правила 7.

115. Предлагаемый Список ННН судов НДС на 2021/22 г. с включением судна *Nika* и изменениями в регистрации судов *Baroon* и *Asian Warrior*, согласованный SCIC, предлагается к принятию Комиссией в Дополнении II.

Список ННН судов ДС

116. SCIC рассмотрел Предварительный список ННН судов ДС на 2021/22 г. и отметил, что судно *El Shaddai* под флагом Южной Африки было включено в этот список на основании информации о том, что оно вело промысловую деятельность в Подрайоне 58.7 за пределами южноафриканской исключительной экономической зоны (ИЭЗ) в 2015 и 2016 гг., как сообщалось в СОММ СIRC 21/92.

117. Южная Африка напомнила о своем ответе, приведенном в СОММ СIRC 21/93, и отметила, что в настоящее время проводится официальное расследование, включая уголовное расследование поведения капитана и оператора судна, но что это расследование еще не завершилось. Южная Африка отметила, что она очень серьезно относится к выдвинутым обвинениям и что отчет о проведенных расследованиях будет представлен по завершению дела.

118. ЕС выразил серьезную озабоченность информацией, представленной в СОММ СIRC 21/93, в частности тем фактом, что представители судна были потрясены и не подозревали о деятельности, о которой было сообщено в АНТКОМ. ЕС напомнил о том, что в обязанности судна входит знать, где оно работает, и отметил, что это то самое судно, которое, как выяснилось, вело 67-дневный промысел в зоне действия Соглашения о рыболовстве в южной части Индийского океана (SIOFA) в 2019 г. и выловило 66 т клыкача без лицензии SIOFA. ЕС запросил дополнительную информацию от Южной Африки о расследовании деятельности этого судна, включая проверку данных СМС и данных об уловах, а также о мерах, принятых государством флага для избежания повторения подобных ситуаций в будущем.

119. SCIC выразил озабоченность в отношении тяжести поступков *El Shaddai* и с удовлетворением восприняла информацию от Южной Африки по статусу предстоящего расследования и ее приверженность предоставлению дополнительной информации как только расследование будет завершено.

120. SCIC решил включить судно *El Shaddai* в Предварительный список ННН судов ДС на 2021/22 г. Предварительный список ННН судов ДС на 2021/22 г., согласованный SCIC, предлагается к принятию Комиссией в Дополнении III.

121. SCIC выдвинул рекомендацию, чтобы Комиссия рассмотрела возможность принятия межсессионного решения об исключении судна *El Shaddai* из Списка ННН судов ДС, если информация, представленная Южной Африкой, будет соответствовать критериям исключения из списка в соответствии с МС 10-06, в частности п. 14, и если в межсессионный период консенсус по этому вопросу будет достигнут в соответствии с Правилom 7 Правил процедуры Комиссии.

122. АСОК поблагодарила Южную Африку за гибкость в обсуждении вопроса по судну *El Shaddai* и поддержала решение SCIC по включению судна в Список ННН судов ДС. АСОК отметила, что это серьезное нарушение, и что Южная Африка как государство флага не должна позволять судну *El Shaddai* вести промысловую деятельность до тех пор, пока вопросы соблюдения не будут решены.

Уведомления о промысле

123. SCIC принял к сведению отчет Секретариата об уведомлениях о промысле на 2021/22 г. (CCAMLR-40/BG/03 Rev. 1). Данный документ был принят к сведению без зачитывания и не был рассмотрен в SCIC.

Рекомендации Научного комитета для SCIC

124. SCIC рассмотрел представленную Председателем Научного комитета (Д. Уэлсфорд, Австралия) информацию об оценке сырого веса судами, работающими на промысле криля. Председатель Научного комитета отметил, что Секретариат провел анализ оценок сырого веса, представленных судами, а также коэффициентов пересчета, но Секретариат не смог согласовать параметры с зарегистрированными уловами, полученными судами *Juvel* и *Betanzos*, за сезоны 2013/14 и 2014/15 гг. (WG-EMM-2021/16).

125. SCIC отметил, что Научный комитет поручил Секретариату взаимодействовать с Норвегией и Чили в межсессионный период над решением проблем с отчетностью по уловам, и попросил Председателя Научного комитета сделать доклад по данному вопросу в SCIC в 2022 г., если потребуется (SC-CAMLR-40, п. 9.1).

126. SCIC поблагодарил Председателя Научного комитета за уделенное ему время.

Прочие вопросы

127. Секретариат представил Предложение по расходам из Фонда СДУ (CCAMLR-40/14) для рассмотрения Наблюдательным советом Фонда СДУ и SCIC. Предложение включает три запроса на общую сумму A\$340 000 на два года (2022 и 2023 гг.).

128. SCIC отметил требование MC 10-05, Приложение 10-05/B, о назначении шести стран-членов для работы в Наблюдательном Совете, которые будут рассматривать предложения по расходам из Фонда СДУ (CCAMLR-40/14), а также выдвигать рекомендации Комиссии по финансированию специальных проектов или конкретных потребностей. Председателю были представлены кандидатуры от Аргентины, Австралии, Новой Зеландии, Кореи, Соединенного Королевства и США.

129. Наблюдательный совет Фонда СДУ рекомендовал выделить средства из Фонда э-СДУ на общую сумму A\$340 000 на два года (2022 и 2023 гг.) на финансирование следующих проектов:

- (i) Семинар по СДУ, стоимостью в A\$100 000, который должен был проходить в Южной Африке, но был отложен из-за глобальной пандемии. Совет решил, что круг вопросов семинара должен по-прежнему включать портовые инспекции с целью проверки соблюдения СДУ.
- (ii) Онлайн семинары по обучению СДУ, стоимостью в A\$40 000 (три семинара в Северной и Южной Америке, Европе, Африке, Азии и Океании). Совет запросил, чтобы материалы учебных модулей были размещены на сайте АНТКОМ для должностных лиц, которые не смогут участвовать в этих семинарах.
- (iii) Модернизация системы э-СДУ, стоимостью в A\$200 000 в течение двух лет. Секретариат заверил, что в течение первого года будет проводиться активное взаимодействие со странами-членами для обеспечения совершенствования работы пользователя, а также постоянные обсуждения процесса авторизации. Совет также подтвердил, что режим управления пользователями в отношении категории «субсторон» должен рассматриваться в каждом конкретном случае с достижением консенсуса стран-членов.

130. SCIC поблагодарил Наблюдательный совет Фонда СДУ за проделанную работу и утвердил три предложения по расходам. SCIC отметил, что дополнительные финансовые детали, связанные с предложением по модернизации системы э-СДУ, должны быть представлены в Постоянный комитет по административным и финансовым вопросам (СКАФ) и рассмотрены в отдельном порядке.

131. Китай отметил, что обучение пользователей СДУ онлайн в июне 2020 г. с участием Секретариата прошло успешно, и поблагодарил Секретариат за его вклад.

132. ЕС и Корея попросили, чтобы модернизация систем э-СДУ обсуждалась с Технической рабочей группой по СДУ для определения приоритетных вопросов, оценки влияния усовершенствований на пользователей, а также для того, чтобы избежать технических трудностей и сбоев в работе системы э-СДУ. Они также попросили, чтобы

после внедрения обновлений э-СДУ были проведены семинары для ее пользователей, и попросили, чтобы любые справочные материалы для онлайн-семинаров по СДУ были постоянно доступны на сайте АНТКОМ.

133. Секретариат представил обзор финансирования деятельности по обеспечению соблюдения (ССАМЛР-40/15), в котором было указано финансирование от ЕС для поддержки развития возможностей Секретариата по анализу соблюдения. Секретариат также запросил утвердить расходы в размере A\$33 425 из Фонда соблюдения для обеспечения участия Секретариата в Семинаре по МКН в 2022 или 2023 гг. по приглашению Чили. SCIC одобрил запрос на расходы и отметил, что Секретариат должен представить SCIC краткий отчет о результатах семинара по МКН.

Принятие отчета и закрытие совещания

134. Председатель поблагодарил всех делегатов, переводчиков и стенографиста за работу, проделанную во время совещания. Отчет SCIC 2021 г. был принят и совещание было закрыто.

Отчет АНТКОМ об оценке соблюдения за 2020/21 г.

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
Мера по сохранению 10-01					
Республика Корея	<i>Greenstar</i>	<p>МС 10-01, п. 2 (ii) требует, чтобы маркировочные знаки размещались таким образом, чтобы их не закрывали промысловые снасти, независимо от того, убраны они или используются.</p> <p>Новая Зеландия провела патруль воздушного наблюдения в море Росса (Подрайон 88.1) 15-го января 2021 г. На фотографиях, сделанных во время патрулирования и представленных Корею 12 февраля 2021 г., видно, что палубные маркировочные знаки судна <i>Greenstar</i> были скрыты уложенными промысловыми снастями.</p> <p>2 апреля 2021 г. Корея ответила на отчет о воздушном наблюдении. Корея расследовала инцидент и пришла к выводу, что это была непреднамеренная и элементарная ошибка, случайно допущенная в процессе извлечения промысловых снастей, но отметила, что МРС на корме судна был все-таки видим. Корея сообщила, что компании судна было вынесено строгое предупреждение о недопущении повторения случаев заораживания даже малейшей части маркировочных опознавательных знаков.</p>	<p>Оператор судна и его экипаж полностью осведомлены о требованиях к маркировкам судна и не имели никаких намерений ее скрывать. То, что маркировка на палубе была скрыта промысловыми снастями, является добросовестной ошибкой, которая произошла в результате напряженной и спешной оперативной работы команды судна по выходу из района в соответствии с уведомлением о закрытии. Все опознавательные знаки судна были неповрежденными, что и было подтверждено во время портовой инспекции. Представители органов власти вынесли предупреждение компании, и оператор принял меры, чтобы подобные ошибки больше не повторялись. Кроме того, в дополнение к периодическому обучению и инструктажам по соблюдению, которые регулярно проводятся оператором судна для капитана, штурманского состава и команды, компания установила на палубе замкнутую систему скрытого наблюдения. В связи с этим Корея считает этот инцидент несоблюдения «уровнем 1 – не соблюдает, но никаких действий не требуется.» Прилагаются сопроводительные материалы:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Карта морского льда от 14 января 2021 г. 2. Записи СМС 3. Фотография верхней палубы с видимой маркировкой МРС 	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. п. 43

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
			<p>4. Инструкция промысловой компании, обучающая, как правильно укладывать промысловые снасти</p> <p>5. Обучающие материалы</p> <p>6. Камера замкнутой системы скрытого наблюдения на верхней палубе.</p> <p>Дополнительные меры: Поскольку компания уже предприняла меры по предотвращению подобных инцидентов в будущем, то принятие дополнительных мер не требуется.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p>		
Мера по сохранению 10-03					
Франция		<p>МС 10-03, п. 8 требует представления в Секретариат отчетов о портовых инспекциях в течение 30 дней со дня инспекции (или как можно скорее, если возникли вопросы относительно соблюдения).</p> <p>Инспекция судна под флагом Франции <i>Ile Bourbon</i> состоялась 21 февраля 2020 г. в Ле Порте на острове Реюньон (французская территория), отчет о портовой инспекции был передан 20 июля 2020 г.</p> <p>В отчете о портовой инспекции обозначена промысловая деятельность, совершавшаяся в Районе 51, а именно на возвышенности Дель-Кано в зоне действия Конвенции SIOFA. Это также было подтверждено в соответствующих проверенных DCD (FR-20-0006-E и FR-20-0007-E).</p> <p>Соответственно, сноска №1 не относится к этой портовой инспекции.</p> <p>Разница во времени: 150 дней.</p>	<p>Франция отметила, что период рассмотрения соблюдения за этот год: 1 июля 2020 г. – 30 июня 2021 г. Если отчет об инспекции был действительно передан в это время, то инспекция, о которой идет речь, была проведена 21 февраля 2020 г. и, следовательно, относится к предыдущему периоду оценки соблюдения. Таким образом, несоблюдение, о котором здесь идет речь, имело место до обсуждений на совещании АНТКОМ-39, в результате которого и были приняты корректировочные меры.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p>	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. пп. 52 и 53

Республика
Корея

*Sae In
Champion*

МС 10-03, п. 4 требует, чтобы суда, добывающиеся захода в порт, предоставляли информацию, содержащуюся в образце в Приложении 10-03/А, по крайней мере за 48 часов, чтобы дать достаточно времени для рассмотрения требующейся информации.

В отчете об инспекции судна *Sae In Champion*, проведенной Соединенным Королевством 8 июня 2021 г., отмечается, что оно не получило часть А (Приложение 10-03/А) от судна за, по крайней мере, 48 часов до захода в порт.

По запросу рыбоприемного судна судно *Sae In Champion* зашло в воды пролива Беркли для перегрузки. Капитан судна полагал, что перегрузка будет происходить в открытом море, поэтому он отправил уведомление государству флага и в Секретариат АНТКОМ. Позже стало ясно, что это не так, но времени на перенос перегрузки уже не оставалось. Поэтому судно отправило форму Приложения 10-03/А в день захода в порт, не имея возможности предоставить документ за 48 часов. Эта ситуация возникла из-за недопонимания. Ни у судна, ни у его оператора не было намерения специально нарушить данное требование. Все надлежащие действия были проведены согласно соответствующим нормативным правилам, с разрешения государства флага и государства порта. В связи с этим Корея считает этот инцидент несоблюдения «уровнем 1 – не соблюдает, но никаких действий не требуется.»

Прилагаются сопроводительные материалы. Они включают вспомогательную информацию о применении МС 10-03, а также представляют:

1. Форму Приложения 10-03/А, отправленную агентству по электронной почте
2. Предварительное уведомление о перегрузке за 72 часа
3. Уведомление о завершении перегрузки
4. Разрешение на перегрузку от властей государства флага
5. Разрешение на перегрузку от властей государства порта.

Дополнительные меры:

Данный случай произошел из-за добросовестной ошибки в отношении способа перегрузки. Вся необходимая информация была представлена сразу же по прояснению. Следовательно, не требуется принимать дополнительных мер.

Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).

См. пп. 44–48

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
Республика Корея	<p>МС 10-03, п. 4 предписывает, чтобы договаривающиеся стороны требовали от судов, добывающихся захода в их порты, представляли информацию, содержащуюся в образце в Приложении 10-03/А.</p> <p>В отчете портовой инспекции о заходе судна <i>Память Ильича</i> под флагом России в Пусан (Корея) не указано время прибытия в Части А отчета об инспекции, а инспекторы также не предоставили никаких комментариев в Части А отчета об инспекции для подтверждения времени прибытия в порт.</p> <p>С Кореей связались 23 июля 2020 г. и получили подтверждение о времени проведения инспекции, но не о времени прибытия. Ответ был следующим:</p> <p>«Настоящим подтверждаю, что время и дата инспекции 10:46 ч. (UTC+9), 13 июля 2020 г., как указано в отчете о портовой инспекции (Приложение В). Приложение А (отчет о заходе в порт) содержит предполагаемую дату прибытия, но не указывает конкретное время, поскольку это было представлено до захода судна в порт.»</p> <p>Без указания времени прибытия в порт ни судном, ни инспекторами в Части А отчета о портовой инспекции, Секретариат не смог оценить соблюдение п. 5 МС 10-03.</p>	<p>Время захода – 09:20 ч., что было подтверждено инспектором. Однако инспектор не указал фактическое время прибытия по ошибке. Данные о времени прибытия хранятся в соответствующей системе и могут быть подтверждены. В будущем Корея будет следить за тем, чтобы вся соответствующая информация тщательно вносилась в форму. В связи с этим Корея считает этот инцидент несоблюдения «уровнем 1 – не соблюдает, но никаких действий не требуется.» Прилагаются пересмотренные материалы:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Приложение 10-03/А 2. Приложение 10-03/В <p>Дополнительные меры: Нарушение было вызвано административной ошибкой и дальнейших действий не требуется.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p>	См. пп. 44–48		
Маврикий	<p>МС 10-03, п. 8 требует представления в Секретариат отчетов о портовых инспекциях в течение 30 дней со дня инспекции (или как можно скорее, если возникли вопросы относительно соблюдения).</p>	<p>Отчет о портовой инспекции промыслового судна <i>Ibsa Quinto</i> был представлен Мавриком как государством порта в удовлетворение запроса Европейской Комиссии (DG MARE) от лица государства флага (Испания).</p>	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. пп. 52 и 53	

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>Инспекция судна <i>Ibsa Quinto</i> под флагом Испании была проведена 11 мая 2020 г., а передача отчета о портовой инспекции произошла 01 октября 2020 г.</p> <p>Разница во времени: 143 дня.</p>			
Новая Зеландия		<p>МС 10-03, п. 5 требует, чтобы инспекции проводились в течение 48 часов после захода в порт.</p> <p>Судно <i>Antarctic Chieftain</i> под флагом Австралии зашло в Порт Нельсон (Новая Зеландия) 09 декабря 2020 г. в 07:00 ч. UTC и было проинспектировано 11 декабря 2020 г. в 21:15 ч. UTC.</p> <p>Было представлено следующее объяснение:</p> <p>«Судно <i>Antarctic Chieftain</i> дважды швартовалось в Порт Нельсоне. В первый раз судно пришвартовалось 7 декабря в 04:12, но служба биобезопасности Новой Зеландии потребовала, чтобы оно покинуло порт. Судно пришвартовалось во второй раз 9 декабря 2020 г. в 20:00 ч. (NZDT). Проблем, которые сделали бы инспекцию небезопасной, не было. Я уточнил у инспектора, что задержка в проведении инспекции была вызвана тем, что судну нужно было пройти очистку корпуса по требованию службы биобезопасности Новой Зеландии перед повторным заходом в порт. Было сообщено, что очистка корпуса займет 2,5 дня, но процедура очистки заняла гораздо меньше ожидаемого времени. Из-за других оперативных требований сотрудники рыбной промышленности не смогли подняться на борт судна для проведения инспекции в течение 48 часов.»</p> <p>Разница во времени: 62 часа 15 минут.</p>	<p>Согласно объяснению, представленному в Секретариат, задержка в проведении инспекции была вызвана тем, что судну пришлось покинуть порт в связи с требованием биобезопасности (для очистки корпуса). На очистку корпуса было отведено 2,5 дня, но судно вернулось в порт раньше, чем ожидалось. В связи с более ранним временем возвращения судна в порт и тем, что инспекторы были заняты другими задачами, инспекция АНТКОМ не была завершена в требуемые 48-часовые сроки.</p> <p>Должностные лица Новой Зеландии усовершенствовали административные меры для того, чтобы обеспечить, чтобы другие оперативные требования не препятствовали проведению инспекций в течение условленного 48-часового окна по прибытии в порт.</p> <p>Дополнительные меры: Никаких действий не требуется.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p>	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. п. 49

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
Российская Федерация	<i>Память Ильича</i>	<p>МС 10-03, п. 4 требует, чтобы суда, добывающиеся захода в порт, предоставляли информацию, содержащуюся в образце в Приложении 10-03/А, по крайней мере за 48 часов, чтобы дать достаточно времени для рассмотрения требующейся информации.</p> <p>В отчете об инспекции судна <i>Память Ильича</i> после инспекции, проведенной Кореей 13 июля 2020 г., не указано требуемое расчетное время прибытия в Части А (Приложение 10-03/А).</p>	<p>Информация о намерении зайти в порт Пусан было направлено властям порта 7 июля 2021 г., в соответствии с п. 4 Меры по сохранению 10-03. Расчетная дата прибытия в порт – 11 июля 2021 г. В то же время, прибытие варьировалось из-за ограничений, связанных с карантином.</p> <p>Дополнительные меры: Никаких действий не требуется.</p> <p>Предварительный статус: соблюдает.</p>		См. пп. 44–48
Южная Африка		<p>МС 10-03, п. 5 требует, чтобы инспекция проводилась не позднее чем через 48 часов после захода в порт.</p> <p>Судно <i>Fu Rong Hai</i> под флагом Китая зашло в южноафриканский Порт Кейптаун 29 сентября 2020 г., а инспекция была проведена 8 октября 2020 г.</p> <p>В соответствии с МС 10-04, сноски 7, Секретариат сделал запрос на разъяснение данной задержки 13 и 19 октября 2020 г. Разъяснения представлены не были.</p> <p>Разница во времени: 9 дней.</p>	<p>Кадровый потенциал остается серьезной проблемой для достижения нашей цели по проведению портовых инспекций в требуемые сроки. Предпринимаются целенаправленные усилия для решения этой проблемы, производятся размещения объявлений и заполнение вакантных должностей. Возникновение пандемии усугубило проблемы, связанные с проведением инспекций и мониторинга судов, зашедших в Порт Кейптаун, который является крупнейшим центром разгрузок для многих отраслей.</p> <p>Дополнительные меры: Отсутствие надлежащей инфраструктуры информационных технологий также создает проблемы для эффективного выполнения поставленных задач. Покупка оборудования для замены уже началась.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p>	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. пп. 49 и 50
Уругвай		<p>МС 10-03, п. 5 требует, чтобы инспекция проводилась не позднее чем через 48 часов после захода в порт.</p>	<p>Причины задержки указаны в отчете об инспекции.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p>	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	см. п. 49

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>Судно <i>Meridian 8</i> под флагом Кореи зашло в уругвайский порт Монтевидео 30 апреля 2021 г. в 08:00 ч. (LT), а инспекция была проведена 03 мая 2021 г. в 14:00 ч. (LT).</p> <p>Следующее разъяснение было представлено по представлении отчета о портовой инспекции:</p> <p>«Проверка документов и разрешение на заход промышленного судна в порт Монтевидео была проведена до его прибытия.</p> <p>Несмотря на то, что для захода в порт судно представило дату 30 апреля 2021 г., очная инспекция смогла быть проведена рыбопромышленным агентством только 3 мая 2021 г., поскольку судно находилось в аванпорте и было недоступным для поднятия на борт должностных лиц.»</p> <p>Разница во времени: 78 часов.</p>			
Мера по сохранению 10-04					
Австралия	<i>Antarctic Chieftain</i>	<p>МС 10-04, п. 13 требует, чтобы государства флага уведомляли Секретариат в течение 24 часов о каждом заходе, выходе и передвижении между подрайонами зоны действия Конвенции.</p> <p>Уведомление о передвижении судна <i>Antarctic Chieftain</i>, вошедшего в зону действия Конвенции на Участке 58.5.1, было представлено в Секретариат 30 августа 2020 г. в 23:16 ч. UTC и подтверждено 29 августа 2020 г. в 01:40 ч. UTC.</p> <p>Разница во времени: 1 день 21 час 36 минут.</p>	<p>Судно уведомило Австралию и Францию по э почте 29 августа 2020 г. в 11:39 по времени Канберры (02:39 ч. UTC). Адрес э-почты АНТКОМ по ошибке не был включен в строку «кому» и Секретариат не был уведомлен о выходе и заходе судна в это время.</p> <p>Австралия выполняет свои обязательства АНТКОМ (в т. ч. МС 10-04) через законодательные инструменты и лицензионные условия. Австралия ввела дополнительные меры по контролю за тем, чтобы это судно отправляло уведомления о передвижении в Секретариат АНТКОМ в течение 24 часов.</p> <p>Дополнительные меры: Никаких действий не требуется.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p>	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. пп. 54 и 55

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
Австралия	<i>Cape Arkona</i>	<p>МС 10-04, п. 13 требует, чтобы государства флага уведомляли Секретариат в течение 24 часов о каждом заходе, выходе и передвижении между подрайонами зоны действия Конвенции.</p> <p>Согласно данным СМС, имеющимся у Секретариата, судно <i>Cape Arkona</i> вышло из Участка 58.5.2 и зашло на Участок 58.5.1 приблизительно 10 января 2021 г. в 00:24 ч. (UTC).</p> <p>Секретариат запросил уведомление о передвижении у австралийских сотрудников по вопросам СМС 11 января 2021 г.</p> <p>Уведомление о перемещении было представлено в Секретариат 11 января 2021 г. в 02:08 ч. UTC и время перемещения было подтверждено, как 10 января 2021 г. в 00:30 ч. UTC.</p> <p>Разница во времени: 25 часов 38 минут.</p>	<p>Судно уведомило Австралию и Францию по э-почте 10 января 2021 г. в 09:13 по времени Канберры (23:13 ч. UTC 9 января 2021). Адрес э-почты АНТКОМ по ошибке не был включен в строку «кому» и Секретариат не был уведомлен о выходе и заходе судна в это время.</p> <p>Австралия выполняет свои судовые обязательства (в т. ч. МС 10-04) через законодательные инструменты и лицензионные условия. Австралия ввела дополнительные меры по контролю за тем, чтобы это судно отправляло уведомления о передвижении в АНТКОМ в течение 24 часов и соблюдало свои обязательства в будущем.</p> <p>Дополнительные меры: Никаких действий не требуется.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p>	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. пп. 54 и 55
Китай	<i>Fu Rong Hai</i>	<p>МС 10-04, п. 13 требует, чтобы государства флага уведомляли Секретариат в течение 24 часов о каждом заходе, выходе и передвижении между подрайонами зоны действия Конвенции.</p> <p>Уведомление о перемещении судна <i>Fu Rong Hai</i> между подрайонами 48.4 и 48.3 было представлено в Секретариат 24 января 2021 г. в 06:53 ч. UTC и время перемещения было подтверждено, как 22 января 2021 г. в 23:30 ч. UTC.</p> <p>Разница во времени: 31 час 23 минуты.</p>	<p>Судно <i>Fu Rong Hai</i> вышло из Подрайона 48.4 и зашло в Подрайон 48.3 в субботу и уведомило вовремя. Уведомление о перемещении было представлено в Секретариат в воскресенье. Перемещение произошло в выходные дни.</p> <p>Предварительный статус: соблюдает.</p>		См. пп. 54 и 55

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
Китай	<i>Long Fa</i>	<p>МС 10-04, п. 13 требует, чтобы государства флага уведомляли Секретариат в течение 24 часов о каждом заходе, выходе и передвижении между подрайонами зоны действия Конвенции.</p> <p>Уведомление о заходе судна <i>Long Fa</i> в Подрайон 48.3 было представлено в Секретариат 13 июня 2021 г. в 02:29 ч. UTC и время захода было подтверждено, как 11 июня 2021 г. в 21:35 ч. UTC.</p> <p>Разница во времени: 28 часов 54 минуты.</p>	<p>Судно <i>Long Fa</i> зашло в Подрайон 48.3 в субботу и уведомило вовремя. Уведомление о перемещении было представлено в Секретариат в воскресенье. Перемещение произошло в выходные дни.</p> <p>Предварительный статус: соблюдает.</p>		См. пп. 54 и 55
Китай	<i>Long Teng</i>	<p>МС 10-04, п. 13 требует, чтобы государства флага уведомляли Секретариат в течение 24 часов о каждом заходе, выходе и передвижении между подрайонами зоны действия Конвенции.</p> <p>Секретариат получил данные СЕ для судна <i>Long Teng</i> без указания его перемещений между Подрайоном 48.2 в Подрайон 48.1. Секретариат не получает данные СМС с этого судна пока оно работает в зоне действия Конвенции.</p> <p>Секретариат запросил уведомление о передвижении у китайских сотрудников по вопросам СМС 29 марта 2021 г.</p> <p>Уведомление о перемещении было представлено в Секретариат 11 января 2021 г. в 02:08 ч. UTC и время перемещения было подтверждено, как 10 января 2021 г. в 00:30 ч. UTC.</p> <p>Разница во времени: 7 дней 11 часов 55 минут.</p>	<p>Судно <i>Long Teng</i> уведомило вовремя. Задержка была вызвана административными и техническими проблемами на местах.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p>	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. пп. 54 и 55

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
Франция	<i>Albius</i>	<p>МС 10-04, п. 13 требует, чтобы государства флага уведомляли Секретариат в течение 24 часов о каждом заходе, выходе и передвижении между подрайонами зоны действия Конвенции.</p> <p>Согласно данным СМС, имеющимся у Секретариата, судно <i>Albius</i> передвигалось между Участком 58.5.1 и Подрайоном 58.6 приблизительно 21 января 2021 г. в 09:58 ч. UTC.</p> <p>Секретариат запросил уведомление о передвижении у французских сотрудников по вопросам СМС 25 января 2021 г.</p> <p>Уведомление о перемещении было представлено в Секретариат 11 января 2021 г. в 02:08 ч. UTC и время перемещения было подтверждено, как 10 января 2021 г. в 00:30 ч. UTC.</p> <p>Разница во времени: 4 дня 1 час 1 минута.</p>	<p>Это судно уведомило французский ЦПМ о своих перемещениях 21 января 2021 г. в 17:20. Ошибка передачи была связана с тем, что строка «тема» в э-письме была не заполнена, что не позволило перенаправить передачу уведомления из ЦПМ в Секретариат.</p> <p>Дополнительные меры: Осуществление корректирующих мер и процедур будет проводиться на национальном уровне.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p>	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. пп. 54 и 55
Франция	<i>Ile Bourbon</i>	<p>МС 10-04, п. 13 требует, чтобы государства флага уведомляли Секретариат в течение 24 часов о каждом заходе, выходе и передвижении между подрайонами зоны действия Конвенции.</p> <p>Было выявлено два случая несоблюдения.</p> <p>Согласно данным СМС, имеющимся у Секретариата, судно <i>Ile Bourbon</i> вышло из зоны действия Конвенции на Участке 58.5.1 приблизительно 30 марта 2021 г. в 07:05 ч. UTC.</p> <p>Секретариат запросил уведомление о передвижении у французских сотрудников по вопросам СМС 13 апреля 2021 г.</p>	<p>30 марта и 27 мая 2021 г. ошибки французского ЦПМ привели к тому, что уведомления о заходе-выходе не были отправлены. Эти ошибки были немедленно исправлены путем направления уведомлений в Секретариат АНТКОМ в день получения ЦПМ запроса, а именно 13 апреля и 1 июня 2021 г.</p> <p>Дополнительные меры: Осуществление корректирующих мер и процедур будет проводиться на национальном уровне.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p>	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. пп. 54 и 55

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>Уведомление о перемещении было представлено в Секретариат 13 апреля 2021 г. в 08:14 ч. UTC и время перемещения было подтверждено, как 30 марта 2021 г. в 06:28 ч. UTC.</p> <p>Разница во времени: 14 дней 1 час 46 минут.</p> <p>Согласно данным СМС, имеющимся у Секретариата, судно <i>Ile Bourbon</i> зашло на Участок 58.5.1 приблизительно 27 мая 2021 г. в 20:02 ч. UTC.</p> <p>Уведомление о перемещении было представлено Францией 1 июня 2021 г. в 06:02 ч. UTC и время перемещения было подтверждено, как 27 мая 2021 г. в 19:40 ч. UTC.</p> <p>Разница во времени: 4 дня 10 часов 22 минуты.</p>			
Франция	<i>Ile de la Reunion II</i>	<p>МС 10-04, п. 13 требует, чтобы государства флага уведомляли Секретариат в течение 24 часов о каждом заходе, выходе и передвижении между подрайонами зоны действия Конвенции.</p> <p>Было выявлено два случая несоблюдения.</p> <p>Согласно данным СМС, имеющимся у Секретариата, судно <i>Ile de la Reunion II</i> зашло в зону действия Конвенции на Участке 58.5.1 приблизительно 3 апреля 2021 г. в 00:25 ч. UTC.</p> <p>Секретариат запросил уведомление о передвижении у французских сотрудников по вопросам СМС 13 апреля 2021 г.</p> <p>Уведомление о перемещении было представлено в Секретариат 13 апреля 2021 г. в 08:14 ч. UTC и время перемещения было подтверждено, как 3 апреля 2021 г. в 00:10 ч. UTC.</p>	<p>Судно отправило уведомление в ЦПМ 3 мая, но система защиты доступа ЦПМ не позволила принять это сообщение, что вызвало задержку в передаче этого уведомления в Секретариат.</p> <p>Ошибки были исправлены ЦПМ, как только Секретариат АНТКОМ обратился с соответствующим запросом.</p> <p>Дополнительные меры: Осуществление корректирующих мер и процедур будет проводиться на национальном уровне.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p>	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. пп. 54 и 55

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>Разница во времени: 10 дней 8 часов 16 минут.</p> <p>Согласно данным СМС, имеющимся у Секретариата, судно <i>Ile de la Reunion II</i> передвигалось между Участком 58.5.1 и Подрайоном 58.6 приблизительно 16 мая 2021 г. в 17:25 ч. UTC.</p> <p>Секретариат запросил уведомление о передвижении у французских сотрудников по вопросам СМС 19 мая 2021 г.</p> <p>Уведомление о перемещении было представлено в Секретариат 19 мая 2021 г. в 06:25 ч. UTC и время перемещения было подтверждено, как 16 мая 2021 г. в 16:40 ч. UTC.</p> <p>Разница во времени: 2 дня 13 часов 45 минут.</p>			
Франция	<i>Mascareignes III</i>	<p>МС 10-04, п. 13 требует, чтобы государства флага уведомляли Секретариат в течение 24 часов о каждом заходе, выходе и передвижении между подрайонами зоны действия Конвенции.</p> <p>Согласно данным СМС, имеющимся у Секретариата, судно <i>Mascareignes III</i> передвигалось между Участком 58.5.1 и Подрайоном 58.6 приблизительно 20 апреля 2021 г. в 15:35 ч. UTC.</p> <p>Секретариат запросил уведомление о передвижении у французских сотрудников по вопросам СМС 13 апреля 2021 г.</p> <p>Уведомление о перемещении было представлено в Секретариат 27 апреля 2021 г. в 05:57 ч. UTC и время перемещения было подтверждено, как 20 апреля 2021 г. в 15:14 ч. UTC.</p> <p>Разница во времени: 6 дней 14 часов 43 минуты.</p>	<p>20 апреля 2021 г. ошибка со стороны французского ЦПМ привела к тому, что уведомление было не отправлено. Эта ошибка была исправлена 27 апреля 2021 г. по запросу Секретариата АНТКОМ.</p> <p>Дополнительные меры: Осуществление корректирующих мер и процедур будет проводиться на национальном уровне.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p>	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. пп. 54 и 55

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
Республика Корея	<i>Sae In Champion</i>	<p>МС 10-04, п. 13 требует, чтобы государства флага уведомляли Секретариат в течение 24 часов о каждом заходе, выходе и передвижении между подрайонами зоны действия Конвенции.</p> <p>Согласно данным СМС, имеющимся у Секретариата, судно <i>Sae In Champion</i> зашло в зону действия Конвенции на Участке 48.1 приблизительно 03 апреля 2021 г. в 12:29 ч. UTC.</p> <p>Секретариат запросил уведомление о передвижении у корейских сотрудников по вопросам СМС 13 апреля 2021 г.</p> <p>Уведомление о перемещении было представлено в Секретариат 13 апреля 2021 г. в 04:57 ч. UTC и время перемещения было подтверждено, как 3 апреля 2021 г. в 12:25 ч. UTC.</p> <p>Было представлено объяснение задержки передачи, в котором подчеркивалось, что произошла ошибка при написании адреса э-почты Секретариата.</p> <p>Разница во времени: 9 дней 16 часов 24 минуты.</p>	<p>3 апреля судно заранее отправило предварительное уведомление о заходе на Участок 48.1, но по ошибке допустило опечатку в адресе э-почты получателя (vms@ccamlr.org). 13 апреля Секретариат связался с Министерством океанов и рыболовства Кореи, чтобы сообщить о том, что уведомление о заходе не было получено, и именно тогда была выявлена ошибка. Судно повторно отправило отчет по правильному адресу, перенаправив предыдущее письмо, которое было отправлено по неправильному адресу. Оператор проследит за тем, чтобы подобная ошибка не повторилась в будущем, и проинструктировал судно соблюдать должную осторожность. Учитывая это объяснение, Корея считает статус этого инцидента технически «Соблюдает».</p> <p>Прилагаются сопроводительные материалы. Они включают вспомогательную информацию о применении МС 10-04, а также представляют:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Оригиналы отправленного электронного письма с заранее отправленным предварительным уведомлением о заходе с указанием неправильного адреса 2. Оригиналы отправленного электронного письма с уведомлением о заходе с указанием неправильного адреса 3. Переписку между Секретариатом АНТКОМ и Центром промыслового мониторинга Кореи 4. Электронное письмо, отправляющее уведомление на правильный адрес. <p>Дополнительные меры: Дополнительные меры не требуются</p> <p>Предварительный статус: соблюдает.</p>	Соблюдает	См. пп. 54 и 55

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
Новая Зеландия	<i>San Aspiring</i>	<p>МС 10-04, п. 13 требует, чтобы государства флага уведомляли Секретариат в течение 24 часов о каждом заходе, выходе и передвижении между подрайонами зоны действия Конвенции.</p> <p>Уведомление о передвижении судна <i>San Aspiring</i>, вошедшего в зону действия Конвенции в Подрайоне 48.3, было представлено Новой Зеландией в Секретариат 4 июля 2020 г. в 22:34 ч. UTC и время захода было подтверждено, как 6 июля 2020 г. в 00:45 ч. UTC.</p> <p>Разница во времени: 26 часов 11 минут.</p>	<p>Министерство сырьевой промышленности Новой Зеландии провело расследование по данному вопросу сразу после получения уведомления о том, что существует отчетная ошибка.</p> <p>Судовладелец сообщил, что ошибка произошла из-за просчета при переводе судового времени в UTC при отправке уведомления. Ошибка была непреднамеренной, и уведомление было отправлено добросовестно.</p> <p>Судовладелец сообщил, что были укреплены процессы, связанные с требованиями к уведомлениям, и ознакомил с ними соответствующий экипаж судна.</p> <p>Дополнительные меры: Никаких действий не требуется.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p>	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. пп. 54 и 55
Южная Африка	<i>El Shaddai</i>	<p>МС 10-04, п. 13 требует, чтобы государства флага уведомляли Секретариат в течение 24 часов о каждом заходе, выходе и передвижении между подрайонами зоны действия Конвенции.</p> <p>Было выявлено четыре случая несоблюдения.</p> <p>Уведомление о перемещении судна <i>El Shaddai</i> при заходе в Подрайон 58.7 было представлено в Секретариат 31 января 2021 г. в 18:59 ч. UTC и время перемещения было подтверждено, как 30 января 2021 г. в 16:46 ч. UTC.</p> <p>Разница во времени: 26 часов 13 минут.</p> <p>Уведомление о перемещении судна <i>El Shaddai</i> при заходе в Подрайон 58.7 было представлено Южной Африкой 15 февраля 2021 г. в 07:01 ч. UTC и время перемещения было подтверждено, как 13 февраля 2021 г. в 21:28 ч. UTC.</p>	<p>Ответ будет представлен в отдельном документе.</p> <p>Предварительный статус: соблюдает.</p>	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. пп. 54 и 55

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>Разница во времени: 33 часа 33 минуты.</p> <p>Согласно данным СМС, имеющимся у Секретариата, судно <i>El Shaddai</i> зашло в зону действия Конвенции на Участке 58.7 приблизительно 15 февраля 2021 г. в 14:28 ч. UTC.</p> <p>Секретариат запросил уведомление о передвижении у южноафриканских сотрудников по вопросам СМС 23 марта 2021 г.</p> <p>Уведомление о перемещении было представлено в Секретариат 25 марта 2021 г. в 08:36 ч. UTC и время перемещения было подтверждено, как 15 февраля 2021 г. в 11:46 ч. UTC.</p> <p>Разница во времени: 37 дней 20 часов 50 минут.</p> <p>Согласно данным СМС, имеющимся у Секретариата, судно <i>El Shaddai</i> зашло в зону действия Конвенции на Участке 58.7 приблизительно 31 мая 2021 г. в 23:14 ч. UTC.</p> <p>Секретариат запросил уведомление о передвижении у южноафриканских сотрудников по вопросам СМС 7 июня 2021 г.</p> <p>Уведомление о перемещении было представлено Южной Африкой 7 июня 2021 г. в 08:14 ч. UTC и время перемещения было подтверждено, как 31 мая 2021 г. в 23:14 ч. UTC.</p> <p>Разница во времени: 6 дней 9 часов.</p>			
Южная Африка	<i>Koryo Maru No. 11</i>	МС 10-04, п. 13 требует, чтобы государства флага уведомляли Секретариат в течение 24 часов о каждом заходе, выходе и передвижении между подрайонами зоны действия Конвенции.	Документ с ответом загружен на сайт. Предварительный статус: соблюдает.	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. пп. 54 и 55

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>Было выявлено семь случаев несоблюдения.</p> <p>Согласно данным СМС, имеющимся у Секретариата, судно <i>Koryo Maru No 11</i> зашло в зону действия Конвенции на Участке 58.7 приблизительно 10 октября 2020 г. в 10:40 ч. UTC.</p> <p>Секретариат запросил уведомление о передвижении у южноафриканских сотрудников по вопросам СМС 16 октября 2020 г.</p> <p>Уведомление о перемещении было представлено в Секретариат 16 октября 2021 г. в 06:01 ч. UTC и время перемещения было подтверждено, как 10 октября 2021 г. в 09:54 ч. UTC.</p> <p>Разница во времени: 5 дней 20 часов 7 минут.</p> <p>Уведомление о заходе судна <i>Koryo Maru No 11</i> в зону действия Конвенции в Подрайоне 58.7 было представлено в Секретариат 7 ноября 2021 г. в 10:04 ч. UTC и время перемещения было подтверждено, как 5 ноября 2021 г. в 14:52 ч. UTC.</p> <p>Разница во времени: 43 часа 22 минуты.</p> <p>Согласно данным СМС, имеющимся у Секретариата, судно <i>Koryo Maru No 11</i> вышло из зоны действия Конвенции на Участке 58.7 приблизительно 28 ноября 2020 г. в 16:02 ч. UTC.</p> <p>Секретариат запросил уведомление о передвижении у южноафриканских сотрудников по вопросам СМС 30 ноября 2020 г.</p>			

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>Уведомление о перемещении было представлено Южной Африкой 30 ноября 2021 г. в 07:06 ч. UTC и время перемещения было подтверждено, как 28 ноября 2021 г. в 15:16 ч. UTC.</p> <p>Разница во времени: 39 часов 50 минут.</p> <p>Уведомление о заходе судна <i>Koryo Maru No 11</i> в зону действия Конвенции в Подрайоне 58.7 было представлено в Секретариат 21 февраля 2021 г. в 16:46 ч. UTC и время перемещения было подтверждено, как 20 февраля 2021 г. в 14:18 ч. UTC.</p> <p>Разница во времени: 26 часов 28 минут.</p> <p>Согласно данным СМС, имеющимся у Секретариата, судно <i>Koryo Maru No 11</i> зашло в зону действия Конвенции на Участке 58.7 приблизительно 17 марта 2021 г. в 14:46 ч. UTC.</p> <p>Секретариат запросил уведомление о передвижении у южноафриканских сотрудников по вопросам СМС 19 марта 2021 г.</p> <p>Уведомление о перемещении было представлено в Секретариат 19 марта 2021 г. в 08:16 ч. UTC и время перемещения было подтверждено, как 17 марта 2021 г. в 15:02 ч. UTC.</p> <p>Разница во времени: 41 час 14 минут.</p> <p>Согласно данным СМС, имеющимся у Секретариата, судно <i>Koryo Maru No 11</i> вышло из зоны действия Конвенции на Участке 58.7 приблизительно 17 марта 2020 г. в 00:40 ч. UTC.</p>			

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>Секретариат запросил уведомление о передвижении у южноафриканских сотрудников по вопросам СМС 19 марта 2021 г.</p> <p>Уведомление о перемещении было представлено в Секретариат 19 марта 2021 г. в 08:16 ч. UTC и время перемещения было подтверждено, как 17 марта 2021 г. в 00:54 ч. UTC.</p> <p>Разница во времени: 2 дня 7 часов 22 минуты.</p> <p>Уведомление о заходе судна <i>Koryo Maru No 11</i> в зону действия Конвенции в Подрайоне 58.7 было представлено в Секретариат 25 марта 2021 г. в 08:36 ч. UTC и время перемещения было подтверждено, как 22 марта 2021 г. в 04:56 ч. UTC.</p> <p>Разница во времени: 3 дня 3 часа 40 минут.</p>			
Украина	<i>Simeiz</i>	<p>МС 10-04, п. 13 требует, чтобы государства флага уведомляли Секретариат в течение 24 часов о каждом заходе, выходе и передвижении между подрайонами зоны действия Конвенции.</p> <p>Согласно данным СМС, имеющимся у Секретариата, судно <i>Simeiz</i> передвигалось между подрайонами 88.3 и 88.2 приблизительно 17 ноября 2020 г. в 06:38 ч. UTC.</p> <p>Секретариат запросил уведомление о передвижении у украинских сотрудников по вопросам СМС 18, 19, 23 и 25 ноября 2020 г. Уведомление о перемещении представлено не было.</p>	<p>Уведомление в соответствии с МС 10-04, п. 13 было отправлено на список адресов э-почты, включая data@ccamlr.org, с борта судна <i>Simeiz</i> 17 ноября 2020 г. в 05:44 ч. UTC перед заходом в Подрайон 88.2.</p> <p>Уведомление состояло из всех полей формы в Приложении 10/04-А.</p> <p>Предварительный статус: соблюдает.</p>	Соблюдает	См. пп. 54 и 55

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
Мера по сохранению 10-05					
Аргентина		<p>МС 10-05, п. 6 обязывает каждую договаривающуюся сторону и недоговаривающуюся сторону, сотрудничающую с АНТКОМ путем участия в СДУ, требовать, чтобы каждая импортируемая на их территорию или экспортируемая или реэкспортируемая с их территории партия рыбы видов <i>Dissostichus</i> сопровождалась документами DED или DRED. Импорт, экспорт или реэкспорт видов <i>Dissostichus</i> без DED или DRED запрещены.</p> <p>Анализ данных э-СДУ выявил, что Аргентина завершила один (1) DED/DRED после заявленной даты экспорта.</p> <p>На долю этого выявленного DED/DRED приходится <1% всего экспорта Аргентины.</p> <p>Разница во времени между экспортом и заверением выявленных документов:</p> <ul style="list-style-type: none"> • выдача одного (1) DED/DRED была задержана на примерно 300–400 дней после заявленной даты экспорта. <p>Список индивидуальных номеров документов DED/DRED доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	Ответов получено не было	Соблюдает	См. п. 60
Австралия		<p>МС 10-05, п. 6 обязывает каждую договаривающуюся сторону и недоговаривающуюся сторону, сотрудничающую с АНТКОМ путем участия в СДУ, требовать, чтобы каждая импортируемая на их территорию или экспортируемая или реэкспортируемая с их территории партия рыбы видов <i>Dissostichus</i> сопровождалась документами DED или DRED. Импорт, экспорт или реэкспорт видов <i>Dissostichus</i> без DED или DRED запрещены.</p>	<p>Речь идет о реэкспорте улова видов <i>Dissostichus</i>, добытого австралийским судном. Улов был выгружен на Маврикии (и DCD был проверен), а затем экспортирован в Австралию, в сопровождении DED.</p> <p>Эта партия <i>Dissostichus</i> должна была быть реэкспортирована из Австралии 19 февраля 2021 г., однако дата отгрузки пришлась на 14 февраля 2021 г., что было в воскресенье. Запрос на получение DRED для реэкспорта был получен 15 февраля 2021 г., а выдан был во вторник 16 февраля 2021 г.</p>	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. п. 61

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>Анализ данных э-СДУ выявил, что Австралия завершила один (1) DED/DRED после заявленной даты экспорта.</p> <p>На долю этого выявленного DED/DRED приходится <1% всего экспорта Австралии.</p> <p>Разница во времени между экспортом и заверением выявленных документов:</p> <ul style="list-style-type: none"> • выдача одного (1) DED/DRED была задержана на примерно 12 дней после заявленной даты экспорта. <p>Список индивидуальных номеров документов DED/DRED доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	<p>Австралийские должностные лица провели расследование инцидента и установили, что имело место недопонимание в отношении даты отгрузки. Австралийские власти напомнили промышленной компании об ее обязательствах, и промышленная компания внесла изменения в свои процедуры, чтобы гарантировать, что любая будущая заявка на DED/DRED будет подана и утверждена до того, как контейнер переместится на причал, чтобы любые изменения в датах отгрузки не привели к несоблюдению.</p> <p>Дополнительные меры: Никаких действий не требуется.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет (уровень 2)</p>		
Бельгия		<p>MC 10-05, п. 6 обязывает каждую договаривающуюся сторону и недоговаривающуюся сторону, сотрудничающую с АНТКОМ путем участия в СДУ, требовать, чтобы каждая импортируемая на их территорию или экспортируемая или реэкспортируемая с их территории партия рыбы видов <i>Dissostichus</i> сопровождалась документами DED или DRED. Импорт, экспорт или реэкспорт видов <i>Dissostichus</i> без DED или DRED запрещены.</p> <p>Анализ данных э-СДУ выявил, что Бельгия завершила один (1) DED/DRED после заявленной даты экспорта.</p> <p>На долю этого выявленного DED/DRED приходится 100% всего экспорта Бельгии.</p> <p>Разница во времени между экспортом и заверением выявленных документов:</p> <ul style="list-style-type: none"> • выдача одного (1) DED/DRED была задержана на примерно 21–50 дней после заявленной даты экспорта. 	<p>Ответа получено не было</p>		<p>См. пп. 62 и 63</p>

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>Секретариат отмечает, что он оказал помощь Бельгии в заполнении данного DRED и что обстоятельства, которые привели к этой ситуации, стали результатом выхода Соединенного Королевства из Европейского Союза.</p> <p>Список индивидуальных номеров документов DED/DRED доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>			
Чили		<p>МС 10-05, п. 6 обязывает каждую договаривающуюся сторону и недоговаривающуюся Сторону, сотрудничающую с АНТКОМ путем участия в СДУ, требовать, чтобы каждая импортируемая на их территорию или экспортируемая или реэкспортируемая с их территории партия рыбы видов <i>Dissostichus</i> сопровождалась документами DED или DRED. Импорт, экспорт или реэкспорт видов <i>Dissostichus</i> без DED или DRED запрещены.</p> <p>Анализ данных э-СДУ выявил, что Чили завершила триста семьдесят семь (377) DED/DRED после заявленной даты экспорта.</p> <p>На долю этих выявленных DED/DRED приходится 23% всего экспорта Чили.</p> <p>Разница во времени между экспортом и заверением выявленных документов:</p> <ul style="list-style-type: none"> • выдача двадцати семи (27) DED/DRED была задержана на примерно 1–2 дня после заявленной даты экспорта. • выдача пятидесяти двух (52) DED/DRED была задержана на примерно 3–5 дней после заявленной даты экспорта. • выдача ста сорока девяти (149) DED/DRED была задержана на примерно 6–10 дней после заявленной даты экспорта. 	<p>Разрыв между датами экспорта и датами заверения в DED объясняется задержками между доставкой запрашивающим агентом товарно-транспортных накладных (ТТН), которые должны быть заверены таможенным органом, и их контролем сотрудниками, ответственными за э-СДУ во время заверения. Этот документ (ТТН) удостоверяет номер контейнера, в котором перевозится экспортируемая продукция, что является частью справочной информации, необходимой для включения в DED.</p> <p>Чили, в лице должностных лиц, отвечающих за управлением э-СДУ, провела расследование соответствующих случаев и определила национальные административные органы, которые допустили большинство таких обнаруженных пробелов. В попытке избежать и исправить эти случаи несоблюдения, связанные с несвоевременным выполнением обязательств, были приняты меры по совершенствованию административных процедур. В связи с этим протоколы, которым следуют подразделения, отвечающие за соответствующие задачи, должны быть усилены и подвергнуты дальнейшему мониторингу.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p>		См. п. 64

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<ul style="list-style-type: none"> • выдача ста шести (106) DED/DRED была задержана на примерно 11–20 дней после заявленной даты экспорта. • выдача сорока трех (43) DED/DRED была задержана на примерно 21–50 дней после заявленной даты экспорта. <p>Список индивидуальных номеров документов DED/DRED доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>			
Китай		<p>МС 10-05, п. 6 обязывает каждую договаривающуюся сторону и недоговаривающуюся сторону, сотрудничающую с АНТКОМ путем участия в СДУ, требовать, чтобы каждая импортируемая на их территорию или экспортируемая или реэкспортируемая с их территории партия рыбы видов <i>Dissostichus</i> сопровождалась документами DED или DRED. Импорт, экспорт или реэкспорт видов <i>Dissostichus</i> без DED или DRED запрещены.</p> <p>Анализ данных э-СДУ выявил, что Китай заверил два (2) DED/DRED после заявленной даты экспорта.</p> <p>На долю этого выявленного DED/DRED приходится 50% всего экспорта Китая.</p> <p>Разница во времени между экспортом и заверением выявленных документов:</p> <ul style="list-style-type: none"> • выдача одного (1) DED/DRED была задержана на примерно 3–5 дней после заявленной даты экспорта. • выдача одного (1) DED/DRED была задержана на примерно 6–10 дней после заявленной даты экспорта. <p>Список индивидуальных номеров документов DED/DRED доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	<p>В этих двух DRED «Дата выдачи» в Части 2 была временем выдачи коносамента, а не действительной «Датой экспорта». Поле «Дата» в Части 5 показало даты выдачи DRED.</p> <p>Предварительный статус: соблюдает.</p>		См. п. 65

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
Франция		<p>МС 10-05, п. 6 обязывает каждую договаривающуюся сторону и недоговаривающуюся сторону, сотрудничающую с АНТКОМ путем участия в СДУ, требовать, чтобы каждая импортируемая на их территорию или экспортируемая или реэкспортируемая с их территории партия рыбы видов <i>Dissostichus</i> сопровождалась документами DED или DRED. Импорт, экспорт или реэкспорт видов <i>Dissostichus</i> без DED или DRED запрещены.</p> <p>Анализ данных э-СДУ выявил, что Франция завершила сто восемнадцать (118) DED/DRED после заявленной даты экспорта.</p> <p>На долю этих выявленных DED/DRED приходится 37% всего экспорта Франции.</p> <p>Разница во времени между экспортом и заверением выявленных документов:</p> <ul style="list-style-type: none"> • выдача двадцати пяти (25) DED/DRED была задержана на примерно 1–2 дня после заявленной даты экспорта. • выдача восьмидесяти (80) DED/DRED была задержана на примерно 3–5 дней после заявленной даты экспорта. • выдача восьми (8) DED/DRED была задержана на примерно 6–10 дней после заявленной даты экспорта. • выдача трех (3) DED/DRED была задержана на примерно 11–20 дней после заявленной даты экспорта. • выдача двух (2) DED/DRED была задержана на примерно 21–50 дней после заявленной даты экспорта. <p>Список индивидуальных номеров документов DED/DRED доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	<p>В п. А7 МС 10-05 Приложения 10-05А требуется, чтобы в DED указывалась «дата выдачи» (п. А7(ix)(1)(d)).</p> <p>По-видимому, существует затруднение в толковании этой меры. Действительно, транспортные компании указывают в этом разделе дату, когда упаковки с клыкачом были загружены в контейнеры. Таким образом, дата заверения DED французской администрацией является более поздней, чем дата загрузки, так как отслеживающая система, существующая в нашей администрации, направлена на подтверждение того, что товары, перевозимые в данном контейнере, являются законными и четко идентифицированными.</p> <p>В любом случае, DED, выданные до того, как клыкач покинул территорию Франции, соответствуют требованиям МС 10-05.</p> <p>Следовательно, Франция по-другому интерпретирует поле «дата выдачи», поскольку Секретариат АНТКОМ, по-видимому, интерпретирует эту дату как дату отправления контейнера из порта экспорта.</p> <p>Франция просит Секретариат АНТКОМ предоставить разъяснения по этому вопросу, чтобы инструкции по заполнению DED могли быть доведены до сведения работников отрасли и администрации.</p> <p>Дополнительные меры: Секретариату АНТКОМ следует уточнить толкование данной меры.</p> <p>Предварительный статус: требуется дополнительная информация.</p>		См. п. 66

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
Маврикий		<p>MC 10-05, п. 6 обязывает каждую договаривающуюся сторону и недоговаривающуюся сторону, сотрудничающую с АНТКОМ путем участия в СДУ, требовать, чтобы каждая импортируемая на их территорию или экспортируемая или реэкспортируемая с их территории партия рыбы видов <i>Dissostichus</i> сопровождалась документами DED или DRED. Импорт, экспорт или реэкспорт видов <i>Dissostichus</i> без DED или DRED запрещены.</p> <p>Анализ данных э-СДУ выявил, что Маврикий заверил четыре (4) DED/DRED после заявленной даты экспорта.</p> <p>На долю этих выявленных DED/DRED приходится 3% всего экспорта Маврикия.</p> <p>Разница во времени между экспортом и заверением выявленных документов:</p> <ul style="list-style-type: none"> • выдача четырех (4) DED/DRED была задержана на примерно 1–2 дня после заявленной даты экспорта. <p>Список индивидуальных номеров документов DED/DRED доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	<p>Экспорт, обозначенный в DCD №: AU-20-0013-E.</p> <p>Первоначально эта партия состояла из трех (3) контейнеров и была оформлена под изначальным номером DED 4212-DBD2-7DE4, заверенным 25 сентября.</p> <p>Из-за проблемы с рефрижераторным судном контейнер TRIU 892 974-6 пришлось снять, и в итоге он был экспортирован 7 ноября, под заверенным 3 ноября DED E5D8-F10B-96B5.</p> <p>Это означало, что оставшиеся 2 контейнера из первоначального DED уже находились на судне, поэтому необходимо было выдать новый DED – F2F6-0E49-B241, но это произошло в выходные дни, поэтому дата заверения пришлась на период после даты экспорта. Следует отметить, что экспортный контейнер, о котором идет речь, прошел заверение в надлежащие сроки до того, как возникла проблема с контейнером. Экспорт, обозначенный в DCD_Document_Number: FR-20-0006-E, FR-20-0002-E, FR-20-0003-E. В настоящее время проводится тщательная проверка исторических записей из документов, представленных оператором, и в ближайшее время будут представлены разъяснения.</p>	Требуется дополнительная информация	См. п. 67
Нидерланды		<p>MC 10-05, п. 6 обязывает каждую договаривающуюся сторону и недоговаривающуюся сторону, сотрудничающую с АНТКОМ путем участия в СДУ, требовать, чтобы каждая импортируемая на их территорию или экспортируемая или реэкспортируемая с их территории партия рыбы видов <i>Dissostichus</i> сопровождалась документами DED или DRED. Импорт, экспорт или реэкспорт видов <i>Dissostichus</i> без DED или DRED запрещены.</p>	Ответа получено не было	Требуется дополнительная информация	См. п. 68 и 69

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>Анализ данных э-СДУ выявил, что Нидерланды заверили четыре (4) DED/DRED после заявленной даты экспорта.</p> <p>На долю этих выявленных DED/DRED приходится 22% всего экспорта Нидерландов.</p> <p>Разница во времени между экспортом и заверением выявленных документов:</p> <ul style="list-style-type: none"> • выдача одного (1) DED/DRED была задержана на примерно 3–5 дней после заявленной даты экспорта. • выдача трех (3) DED/DRED была задержана на примерно 6–10 дней после заявленной даты экспорта. <p>Список индивидуальных номеров документов DED/DRED доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>			
Новая Зеландия		<p>MC 10-05, п. 6 обязывает каждую договаривающуюся сторону и недоговаривающуюся Сторону, сотрудничающую с АНТКОМ путем участия в СДУ, требовать, чтобы каждая импортируемая на их территорию или экспортируемая или реэкспортируемая с их территории партия рыбы видов <i>Dissostichus</i> сопровождалась документами DED или DRED. Импорт, экспорт или реэкспорт видов <i>Dissostichus</i> без DED или DRED запрещены.</p> <p>Анализ данных э-СДУ выявил, что Новая Зеландия заверила три (3) DED/DRED после заявленной даты экспорта.</p> <p>На долю этих выявленных DED/DRED приходится 2% всего экспорта Новой Зеландии.</p> <p>Разница во времени между экспортом и заверением выявленных документов:</p>	<p>Вопросы, поднятые в связи с MC 10-05, п. 6, относятся к двум отдельным грузам, экспортированным из Новой Зеландии, и по очереди рассматриваются ниже.</p> <p>Первые две проблемы, связанные с DRED:</p> <p>Секретариат связался с сотрудником по вопросам СДУ Новой Зеландии 10 сентября 2020 г., сообщая, что два DRED, которые были частью одной партии, отправленной государству-импортеру, были заполнены неправильно. После проверки документов выяснилось, что произошла административная ошибка, и Договаривающаяся сторона не заверила DRED перед отправкой экспортеру. После обсуждения вопроса с Секретариатом АНТКОМ новозеландский сотрудник СДУ заверил документы ретроспективно и представил исправленные DRED государству-получателю. Журналы учета аудита показывают, что оба документа были составлены и детали заполнены до того, как груз покинул Новую Зеландию.</p>	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. п. 70

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<ul style="list-style-type: none"> выдача трех (3) DED/DRED была задержана на примерно 21–50 дней после заявленной даты экспорта. <p>Список индивидуальных номеров документов DED/DRED доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	<p>Третья проблема, связанная с DED.</p> <p>Новозеландские чиновники связались с экспортером и сообщили, что дополнительное количество продукции не было отсканировано при погрузке в контейнер. Это было подтверждено видеозаписью, сделанной во время погрузки.</p> <p>Представители Новой Зеландии связались с представителем СДУ государства-импортера и проинформировали о проблеме. После обсуждения договаривающиеся государства согласились заполнить дополнительные документы, чтобы разрешить отправку груза. Для обеспечения полной прозрачности был создан отдельный DED для дополнительного количества продукции из клыкчака.</p> <p>Экспортер сообщил, что в ответ на ошибку были введены дополнительные протоколы для предотвращения повторения проблемы.</p> <p>Дополнительные меры: Никаких действий не требуется.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p>		
Южная Африка		<p>МС 10-05, п. 6 обязывает каждую договаривающуюся сторону и недоговаривающуюся сторону, сотрудничающую с АНТКОМ путем участия в СДУ, требовать, чтобы каждая импортируемая на их территорию или экспортируемая или реэкспортируемая с их территории партия рыбы видов <i>Dissostichus</i> сопровождалась документами DED или DRED. Импорт, экспорт или реэкспорт видов <i>Dissostichus</i> без DED или DRED запрещены.</p>	<p>Наш клиент запросил DED в пятницу 9 апреля 2021 г. в Министерстве. Впоследствии министерство заверило DED в понедельник 12 апреля 2021 г. Министерство зафиксировало DED, в котором ошибочно указана дата экспорта 9 апреля 2021 г., в то время как дата экспорта согласно полученному коносаменту, предоставленному клиентом (который предоставляется по запросу), отражает время погрузки рыбы и, соответственно, дату экспорта как 15 апреля 2021 г. Впоследствии DED был исправлен и отражает правильную дату экспорта – 15 апреля 2021 г.</p>	Соблюдает	См. п. 70

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>Анализ данных э-СДУ выявил, что Южная Африка завершила один (1) DED/DRED после заявленной даты экспорта.</p> <p>На долю этих выявленных DED/DRED приходится 3% всего экспорта Южной Африки.</p> <p>Разница во времени между экспортом и заверением выявленных документов:</p> <ul style="list-style-type: none"> • выдача одного (1) DED/DRED была задержана на примерно 3–5 дней после заявленной даты экспорта. <p>Список индивидуальных номеров документов DED/DRED доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	<p>Дополнительные меры: Никаких действий не требуется.</p> <p>Предварительный статус: соблюдает.</p>		
Испания		<p>MC 10-05, п. 6 обязывает каждую договаривающуюся сторону и недоговаривающуюся сторону, сотрудничающую с АНТКОМ путем участия в СДУ, требовать, чтобы каждая импортируемая на их территорию или экспортируемая или реэкспортируемая с их территории партия рыбы видов <i>Dissostichus</i> сопровождалась документами DED или DRED. Импорт, экспорт или реэкспорт видов <i>Dissostichus</i> без DED или DRED запрещены.</p> <p>Анализ данных э-СДУ выявил, что Испания завершила двадцать пять (25) DED/DRED после заявленной даты экспорта.</p> <p>На долю этих выявленных DED/DRED приходится 17% всего экспорта Испании.</p> <p>Разница во времени между экспортом и заверением выявленных документов:</p> <ul style="list-style-type: none"> • выдача одиннадцати (11) DED/DRED была задержана на примерно 3–5 дней после заявленной даты экспорта. 	<p>Ответа получено не было</p>		<p>См. п. 71</p>

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
Соединенное Королевство		<ul style="list-style-type: none"> выдача четырнадцати (14) DED/DRED была задержана на примерно 6–10 дней после заявленной даты экспорта. <p>Список индивидуальных номеров документов DED/DRED доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	<p>Соединенное Королевство расследовало это потенциальное нарушение.</p> <p>Выявленные проблемы относятся к одной выгрузке улова судном <i>Argos Froyanes</i>, произошедшей 9 сентября 2020 г. Соответствующие DCD (GB-20-0020-E и GB-20-0017-E) были оформлены, и улов для экспорта был погружен на торговое судно <i>Scout</i> 10 сентября.</p> <p>15 DED, выданных для экспорта в соответствии с вышеуказанными DCD, были зарегистрированы в системе э-СДУ АНТКОМ, но из-за нехватки персонала были заверены Соединенным Королевством только после выходных в понедельник 14 сентября, в то время как груз находился на борту (но до захода в порт назначения).</p> <p>Соединенное Королевство заметило несоответствие между датой экспорта и датой заверения DED, связалось с Секретариатом АНТКОМ, чтобы проинформировать об этом, и запросило у США разрешение на импорт продукции.</p> <p>Соединенное Королевство извиняется за этот недосмотр и за незначительное несоблюдение MC 10-05. Текущие процедуры заверения СДУ были пересмотрены и изменены для обеспечения дальнейшего соблюдения.</p> <p>Дополнительные меры: Не требуются.</p>	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. п. 70

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
Соединенные Штаты Америки		<p>МС 10-05, п. 6 обязывает каждую договаривающуюся сторону и недоговаривающуюся сторону, сотрудничающую с АНТКОМ путем участия в СДУ, требовать, чтобы каждая импортируемая на их территорию или экспортируемая или реэкспортируемая с их территории партия рыбы видов <i>Dissostichus</i> сопровождалась документами DED или DRED. Импорт, экспорт или реэкспорт видов <i>Dissostichus</i> без DED или DRED запрещены.</p> <p>Анализ данных э-СДУ выявил, что США заверили один (1) DED/DRED после заявленной даты экспорта.</p> <p>На долю этого выявленного DED/DRED приходится 1% всего экспорта США.</p> <p>Разница во времени между экспортом и заверением выявленных документов:</p> <ul style="list-style-type: none"> • выдача одного (1) DED/DRED была задержана на примерно 3–5 дней после заявленной даты экспорта. <p>Список из индивидуального номера документа DED/DRED доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	<p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p> <p>Торговый агент, уполномоченный США, подал заявку на реэкспорт 30 кг замороженного клькача, ранее импортированного из Франции под номером FR-19-0022-Е. Эта заявка на реэкспорт была подана в четверг 17 декабря. Однако из-за технических проблем с подачей этой заявки DRED был выдан только в понедельник 21 декабря, а дата экспорта была указана как 17 декабря, что и привело к расхождению в четыре (4) дня. Для подтверждения того, что дата экспорта была действительно 17 декабря, был проведен запрос по внутренним базам данных мониторинга торговли.</p> <p>Дополнительные меры: Этот вопрос был передан в Отдел NOAA по правоохранительным вопросам промыслов для возможных дальнейших действий. Кроме того, США рассматривают возможность внесения поправок в свои правила, касающиеся применения МС 10-05, чтобы подчеркнуть требование о том, что груз должен сопровождаться DRED, и поэтому отгрузка должна производиться только после выдачи DRED. Сотрудники СДУ взяли на себя ответственность за данную ситуацию и усилили бдительность при оформлении реэкспорта клькача, чтобы не допустить повторения подобной ошибки.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p>	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. п. 70

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
Уругвай		<p>МС 10-05, п. 3, обязывает каждую договаривающуюся и недоговаривающуюся сторону, которая сотрудничает с АНТКОМ путем участия в СДУ, требовать, чтобы каждая выгрузка рыбы видов <i>Dissostichus</i> в ее портах сопровождалась заполненным DCD.</p> <p>Секретариат получил запрос в соответствии с п. 12 МС 10-05 на дополнительную проверку DCD, выданного судну под украинским флагом <i>Polus 1</i>, которое выгрузило улов в Монтевидео, Уругвай, 2 марта 2020 г.</p> <p>В ходе рассмотрения DCD было выявлено, что количество улова по состоянию на 22 июля 2021 г. не было удостоверено и не внесено в э-СДУ, оставляя DCD не заполненным, нарушая требование МС 10-05, п. 3.</p>	<p>DCD был выдан, но не занесен в э-СДУ полностью, а DED и DRED были выданы с опозданием.</p> <p>Дополнительные меры: В настоящее время проводится расследование для определения причин этого случая несоблюдения.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p>	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. п. 57
Уругвай		<p>МС 10-05, п. 6 обязывает каждую договаривающуюся сторону и недоговаривающуюся сторону, сотрудничающую с АНТКОМ путем участия в СДУ, требовать, чтобы каждая импортируемая на их территорию или экспортируемая или реэкспортируемая с их территории партия рыбы видов <i>Dissostichus</i> сопровождалась документами DED или DRED. Импорт, экспорт или реэкспорт видов <i>Dissostichus</i> без DED или DRED запрещены.</p> <p>Анализ данных э-СДУ выявил, что Уругвай заверил восемьдесят два (82) DED/DRED после заявленной даты экспорта.</p> <p>На долю этих выявленных DED/DRED приходится 63% всего экспорта Уругвая.</p> <p>Разница во времени между экспортом и заверением выявленных документов:</p>	<p>DED и DRED были выданы с опозданием.</p> <p>Дополнительные меры: В настоящее время проводятся соответствующие расследования для определения процедур, которые привели к этому случаю несоблюдения.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p>	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. п. 70

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<ul style="list-style-type: none"> • выдача четырех (4) DED/DRED была задержана на примерно 3–5 дней после заявленной даты экспорта. • выдача двадцати четырех (24) DED/DRED была задержана на примерно 6–10 дней после заявленной даты экспорта. • выдача двенадцати (12) DED/DRED была задержана на примерно 11–20 дней после заявленной даты экспорта. • выдача тридцати двух (32) DED/DRED была задержана на примерно 21–50 дней после заявленной даты экспорта. • выдача пяти (5) DED/DRED была задержана на примерно 51–100 дней после заявленной даты экспорта. • выдача четырех (4) DED/DRED была задержана на примерно 201–300 дней после заявленной даты экспорта. • выдача одного (1) DED/DRED была задержана на примерно 300–400 дней после заявленной даты экспорта. <p>Список индивидуальных номеров документов DED/DRED доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>			
Мера по сохранению 10-09					
Чили		<p>МС 10-09, п. 2, требует, чтобы каждая из договаривающихся сторон как государство флага по крайней мере за 72 часа уведомила Секретариат о том, что какое-либо из ее судов собирается осуществить перегрузку в зоне действия Конвенции.</p> <p>Анализ данных о перегрузке выявил три (3) случая несоблюдения в данных уведомлениях.</p> <p>На долю данных выявленных перегрузок приходится 33% всех перегрузок Чили.</p>	<p>Несоблюдение сроков уведомления о перегрузках было вызвано проблемами координации внутренней администрации между государственными служащими, ответственными за операции по перегрузкам.</p> <p>Во избежание новых случаев несоблюдения сроков уведомления будут приняты административные меры, включая выполнение требований мер по сохранению в отношении делегирования/уполномочивания судов направлять эти уведомления непосредственно в Секретариат, что, в свою очередь, будет</p>	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	см. п. 74

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>Разница между датой и временем отправки уведомления (согласно метаданным в уведомлении) и временем, указанным в уведомлении, составляет:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 уведомление было отправлено в течение 72–68 часов до заявленного времени перегрузки. • 1 уведомление было отправлено в течение 29–20 часов до заявленного времени перегрузки. • 1 уведомление было отправлено в течение 0–24 часов до заявленного времени перегрузки. <p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	<p>должным образом контролироваться компетентным внутренним органом.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p>		
Чили		<p>МС 10-09, п. 5 требует, чтобы каждая договаривающаяся сторона предоставила Секретариату подтверждение перегрузки в течение трех (3) рабочих дней после того, как любое из ее судов совершило перегрузку в зоне действия Конвенции.</p> <p>Анализ данных о перегрузке выявил случаи несоблюдения в двух подтверждениях.</p> <p>На долю данных выявленных перегрузок приходится 22% всех перегрузок Чили.</p> <p>Разница между датой и временем отправки подтверждений (согласно метаданным в уведомлении) и подтвержденным временем завершения перегрузки составляет:</p> <ul style="list-style-type: none"> • два (2) подтверждения были отправлены с задержкой в 3 и 4 рабочих дня после подтвержденной даты и времени завершения перегрузки. 	<p>Как и в предыдущих случаях, Чили заявляет, что случаи несоблюдения в отношении своевременного подтверждения указанных перегрузок были вызваны проблемами внутренней координации между должностными лицами, отвечающими за эти сообщения.</p> <p>С целью предотвращения новых случаев несоблюдения сроков уведомления будут приняты необходимые административные меры, включая действия в соответствии с мерами по сохранению в отношении делегирования/уполномочивания судов направлять подтверждения непосредственно в Секретариат, что, в свою очередь, будет должным образом контролироваться компетентным внутренним органом.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p>	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. п. 86

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
Китай		<p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p> <p>МС 10-09, п. 2 требует, чтобы каждая из договаривающихся сторон как государство флага по крайней мере за 72 часа уведомила Секретариат о том, что какое-либо из ее судов собирается осуществить перегрузку в зоне действия Конвенции.</p> <p>Анализ данных о перегрузке выявил пять (5) случаев несоблюдения в уведомлениях.</p> <p>На долю данных выявленных перегрузок приходится 5% всех перегрузок Китая.</p> <p>В трех из этих уведомлений в своих материалах, представленных в Секретариат, признается факт опоздания.</p> <p>Разница между датой и временем отправки уведомления (согласно метаданным в уведомлении) и временем, указанным в уведомлении, составляет:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 уведомления было отправлено в течение 59–50 часов до заявленного времени перегрузки. • 1 уведомление было отправлено в течение 9–0 часов до заявленного времени перегрузки. • 1 уведомление было отправлено в течение 25–48 часов после заявленного времени перегрузки. • 1 уведомление было отправлено в течение 49–72 часов после заявленного времени перегрузки. <p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	<p>ТНР_ID110338, ТНР_ID113952: Судно <i>Long Teng</i> своевременно представило уведомление о перегрузке. Задержка была вызвана административными и техническими проблемами на национальном уровне.</p> <p>ТНР_ID114354: Это произошло из-за многократного представления обновленной информации после первоначального представления уведомления о перегрузке. Представленное 14 июня уведомление: «16 июня судно <i>Long Fa</i> будет заправляться с судна-заправщика <i>Hai Feng 688</i>» является повторным изменением первоначального уведомления, представленного 10 июня 2021 г.</p> <p>ТНР_ID 113750, 113752: Судно <i>Long Fa</i> своевременно представило уведомление о перегрузке. Задержка была вызвана административными и техническими проблемами на местах.</p> <p>Предварительный статус: соблюдает.</p>		См. п. 77

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
Китай		<p>МС 10-09, п. 3 требует, чтобы каждая из договаривающихся сторон как государство флага по крайней мере за 2 часа уведомила Секретариат о том, что какое-либо из ее судов собирается осуществить перегрузку предметов, не являющихся выловленными морскими живыми ресурсами, наживкой или топливом, в зоне действия Конвенции.</p> <p>Анализ данных о перегрузке выявил три (3) случая несоблюдения в уведомлениях.</p> <p>На долю данных выявленных перегрузок приходится 3% всех перегрузок Китая.</p> <p>Разница между датой и временем отправки уведомления (согласно метаданным в уведомлении) и временем, указанным в уведомлении, составляет:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 уведомление было отправлено за 1 час–30 минут до заявленного времени перегрузки. • 1 уведомление было отправлено в течение 30–0 минут до заявленного времени перегрузки. • 1 уведомление было отправлено в течение 7–12 часов после заявленного времени перегрузки. <p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	<p>ТНР_ID 110375: Все переговоры по поводу этой перегрузки происходили в нерабочее время. Так же, как и подача уведомления о перегрузке.</p> <p>ТНР_ID 114424: В этом случае речь идет о чрезвычайных обстоятельствах, связанных с безопасностью членов экипажа на борту судна. Судно <i>Long Fa</i> было вынуждено перевести члена экипажа на грузовое судно по состоянию его здоровья.</p> <p>ТНР_ID 110007: Это экстренный случай. Судно <i>Long Teng</i> было вынуждено в целях безопасности получить запасные части с судна <i>Long Fa</i>.</p> <p>Предварительный статус: соблюдает.</p>	Статус соблюдения не присвоен	См. п. 80
Китай		<p>МС 10-09, п. 5 требует, чтобы каждая договаривающаяся сторона предоставила Секретариату подтверждение перегрузки в течение трех (3) рабочих дней после того, как любое из ее судов совершило перегрузку в зоне действия Конвенции.</p> <p>Анализ данных о перегрузке выявил один (1) случай несоблюдения в уведомлениях.</p>	<p>Судно <i>Fu Yuan Yu 9818</i> своевременно представило подтверждение перегрузки. Задержка была вызвана административными и техническими проблемами на национальном уровне.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p>	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. п. 86

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>Признание факта задержки подтверждения было включено при представлении.</p> <p>На долю данной выявленной перегрузки приходится 1% всех перегрузок Китая.</p> <p>Разница между датой и временем отправки подтверждений (согласно метаданным в уведомлении) и подтвержденным временем завершения перегрузки, составляет:</p> <ul style="list-style-type: none"> одно (1) подтверждение было отправлено с задержкой от 11 до 15 рабочих дней после подтвержденной даты и времени завершения перегрузки. <p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>			
Республика Корея		<p>МС 10-09, п. 5 требует, чтобы каждая договаривающаяся сторона предоставила Секретариату подтверждение перегрузки в течение трех (3) рабочих дней после того, как любое из ее судов совершило перегрузку в зоне действия Конвенции.</p> <p>Анализ данных о перегрузке выявил один (1) случай несоблюдения в уведомлениях.</p> <p>На долю данной выявленной перегрузки приходится 1% всех перегрузок Кореи.</p> <p>Разница между датой и временем отправки подтверждений (согласно метаданным в уведомлении) и подтвержденным временем завершения перегрузки составляет:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 подтверждение не было предоставлено для перегрузки, о которой было получено уведомление. <p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	<p>Выявленный случай связан с траулером под корейским флагом <i>Sejong</i> и плавающим под российским флагом рыбоприемным судном <i>Память Ильича</i>. Министерство океанов и рыболовства выяснило у оператора расхождение и обнаружило, что рыболовное судно подало уведомление о перегрузке и отчет о ее завершении в течение 72 часов после завершения перегрузки. Учитывая это объяснение, Корея считает статус этого инцидента «Соблюдает». Прилагаются сопроводительные материалы:</p> <ol style="list-style-type: none"> Сообщение по электронной почте с отчетом о завершении перегрузки. Электронная таблица с отчетом о завершении перегрузки. <p>Дополнительные меры: Поскольку мы не считаем этот случай несоблюдением, то дополнительных действий не требуется.</p> <p>Предварительный статус: соблюдает.</p>	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. п. 86

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
Нидерланды		<p>МС 10-09, п. 2 требует, чтобы каждая из договаривающихся сторон как государство флага по крайней мере за 72 часа уведомила Секретариат о том, что какое-либо из ее судов собирается осуществить перегрузку в зоне действия Конвенции.</p> <p>Анализ данных о перегрузке выявил пять (5) случаев несоблюдения в уведомлениях.</p> <p>На долю данных выявленных перегрузок приходится 38% всех перегрузок Нидерландов.</p> <p>Разница между датой и временем отправки уведомления (согласно метаданным в уведомлении) и временем, указанным в уведомлении, составляет:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3 уведомления было отправлено в течение 72–68 часов до заявленного времени перегрузки. • 1 уведомление было отправлено в течение 63–60 часов до заявленного времени перегрузки. • 1 уведомление было отправлено в течение 49–40 часов до заявленного времени перегрузки. <p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	Ответа получено не было	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. пп. 75 и 76
Нидерланды		<p>МС 10-09, п. 3 требует, чтобы каждая из договаривающихся сторон как государство флага по крайней мере за 2 часа уведомила Секретариат о том, что какое-либо из ее судов собирается осуществить перегрузку предметов, не являющихся выловленными морскими живыми ресурсами, наживкой или топливом в зоне действия Конвенции.</p> <p>Анализ данных о перегрузке выявил один (1) случай несоблюдения в уведомлениях.</p>	Ответа получено не было	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. пп. 81 и 82

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
Нидерланды		<p>На долю данной выявленной перегрузки приходится 8% всех перегрузок Нидерландов.</p> <p>Разница во времени между датой и временем отправки уведомления (согласно метаданным в уведомлении) и временем, указанным в уведомлении, составляет:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 уведомление было отправлено в течение 0–1 часа после заявленного времени перегрузки. <p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p> <p>МС 10-09, п. 5 требует, чтобы каждая договаривающаяся сторона предоставила Секретариату подтверждение перегрузки в течение трех (3) рабочих дней после того, как любое из ее судов совершило перегрузку в зоне действия Конвенции.</p> <p>Анализ данных о перегрузке выявил один (1) случай несоблюдения в уведомлениях.</p> <p>На долю данной выявленной перегрузки приходится 8% всех перегрузок Нидерландов.</p> <p>Разница между датой и временем отправки подтверждений (согласно метаданным в уведомлении) и подтвержденным временем завершения перегрузки, составляет:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 подтверждение не было предоставлено для перегрузки, о которой было получено уведомление. <p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	Ответа получено не было	Не выполняет – незначительно (уровень 1)	См. п. 86

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
Норвегия		<p>МС 10-09, п. 2 требует, чтобы каждая из договаривающихся сторон как государство флага по крайней мере за 72 часа уведомила Секретариат о том, что какое-либо из ее судов собирается осуществить перегрузку в зоне действия Конвенции.</p> <p>Анализ данных о перегрузке выявил четырнадцать (14) случаев несоблюдения в данных уведомлениях.</p> <p>На долю данных выявленных перегрузок приходится 12% всех перегрузок Норвегии.</p> <p>Разница между датой и временем отправки уведомления (согласно метаданным в уведомлении) и временем, указанным в уведомлении, составляет:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 6 уведомлений было отправлено в течение 72–68 часов до заявленного времени перегрузки. • 2 уведомления было отправлено в течение 67–64 часов до заявленного времени перегрузки. • 3 уведомления было отправлено в течение 63–60 часов до заявленного времени перегрузки. • 2 уведомления было отправлено в течение 59–50 часов до заявленного времени перегрузки. • 1 уведомление было отправлено в течение 0–24 часов после заявленного времени перегрузки. <p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	<p>Наши расследования подтверждают, что было несколько случаев несоблюдения требования об уведомлении Секретариата не менее чем за 72 часа до предполагаемых перегрузочных операций.</p> <p>Между норвежскими властями и судами/судовладельцами состоялся тесный диалог о важности соблюдения МС 10-09. Хотя в текущем промысловом сезоне можно наблюдать некоторые улучшения, мы признаем, что по-прежнему существует необходимость повышения уровня соблюдения нескольких пунктов МС 10-09.</p> <p>На основании информации, предоставленной Секретариатом, а также наших расследований, Директорат рыболовства вынес официальное предупреждение судам/судовладельцу за несоблюдение МС 10-09.</p> <p>В целях дальнейшего улучшения понимания МС 10-09, а также других соответствующих мер по сохранению АНТКОМ, норвежские власти организуют встречу с представителями отрасли перед началом следующего промыслового сезона. Соответствующие требования также будут подчеркнуты при выдаче лицензий судам на предстоящий сезон.</p> <p>Основываясь на отзывах капитанов судов, мы считаем, что может возникнуть необходимость в уточнении некоторых элементов МС 10-09, и поддерживаем инициативу Секретариата, изложенную в документе CCAMLR-40/16. Постоянно повторяющийся вопрос заключается в том, что Секретариат АНТКОМ отмечает время получения уведомления/подтверждения, которое отличается от времени отправки сигнала с судна.</p>	Не выполняет (уровень 2)	См. п. 74

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
			<p>Что касается статуса соблюдения, мы считаем большинство выявленных случаев несоблюдения МС 10-09 незначительными нарушениями (уровень 1), если оценивать их по отдельности. Однако, поскольку выявлено несколько инцидентов, мы предлагаем присвоить статус «не выполняет (уровень 2)».</p> <p>Предварительный статус: не выполняет (уровень 2)</p>		
Норвегия		<p>МС 10-09, п. 3 требует, чтобы каждая из договаривающихся сторон как государство флага по крайней мере за 2 часа уведомила Секретариат о том, что какое-либо из ее судов собирается осуществить перегрузку предметов, не являющихся выловленными морскими живыми ресурсами, наживкой или топливом в зоне действия Конвенции.</p> <p>Анализ данных о перегрузке выявил шесть (6) случаев несоблюдения в уведомлениях.</p> <p>На долю данных выявленных перегрузок приходится 4% всех перегрузок Норвегии.</p> <p>Разница во времени между датой и временем отправки уведомления (согласно метаданным в уведомлении) и временем, указанным в уведомлении, составляет:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 уведомление было отправлено за 2–1.5 часа до заявленного времени перегрузки. • 3 уведомления было отправлено в течение 30–0 минут до заявленного времени перегрузки. • 1 уведомление было отправлено в течение 0–1 часа после заявленного времени перегрузки. • 1 уведомление было отправлено в течение 2–6 часов после заявленного времени перегрузки. 	<p>Наши расследования подтверждают, что было несколько случаев несоблюдения требования об уведомлении Секретариата не менее чем за 72 часа до предполагаемой перегрузки предметов, не являющихся выловленными морскими живыми ресурсами, наживкой или топливом.</p> <p>Между норвежскими властями и судами/судовладельцами состоялся тесный диалог о важности соблюдения МС 10-09. Хотя в текущем промысловом сезоне можно наблюдать некоторые улучшения, мы признаем, что по-прежнему существует необходимость повышения уровня соблюдения нескольких пунктов МС 10-09.</p> <p>На основании информации, предоставленной Секретариатом, а также наших расследований, Direktoratet for fiskerikontrollen вынес официальное предупреждение судам/судовладельцу за несоблюдение МС 10-09.</p> <p>В целях дальнейшего улучшения понимания МС 10-09, а также других соответствующих мер по сохранению АНТКОМ, норвежские власти организуют встречу с представителями отрасли перед началом следующего промыслового сезона. Соответствующие требования также будут подчеркнуты при выдаче лицензий судам на предстоящий сезон.</p>	Не выполняет (уровень 2)	См. п. 81

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	<p>Основываясь на отзывах капитанов судов, мы считаем, что может возникнуть необходимость в уточнении некоторых элементов МС 10-09, и поддерживаем инициативу Секретариата, изложенную в документе CCAMLR-40/16. Постоянно повторяющийся вопрос заключается в том, что Секретариат АНТКОМ отмечает время получения уведомления/подтверждения, которое отличается от времени отправки сигнала с судна.</p> <p>Что касается статуса соблюдения, мы считаем большинство выявленных случаев несоблюдения МС 10-09 незначительными нарушениями (уровень 1), если оценивать их по отдельности. Однако, поскольку выявлено несколько инцидентов, мы предлагаем присвоить статус «не выполняет (уровень 2)».</p> <p>Предварительный статус: не выполняет (уровень 2)</p>		
Норвегия		<p>МС 10-09, п. 5 требует, чтобы каждая договаривающаяся сторона предоставила Секретариату подтверждение перегрузки в течение трех (3) рабочих дней после того, как любое из ее судов совершило перегрузку в зоне действия Конвенции.</p> <p>Анализ данных о перегрузке выявил пять (5) случаев несоблюдения в подтверждениях.</p> <p>На долю данных выявленных перегрузок приходится 4% всех перегрузок Норвегии.</p> <p>Разница между датой и временем отправки подтверждений (согласно метаданным в уведомлении) и подтвержденным временем завершения перегрузки составляет:</p> <ul style="list-style-type: none"> одно (1) подтверждение было отправлено с задержкой от 16 до 20 рабочих дней после подтвержденной даты и времени завершения перегрузки. 	<p>Наши расследования подтверждают, что было несколько случаев несоблюдения требования об уведомлении Секретариата не менее чем за 72 часа до предполагаемых перегрузочных операций.</p> <p>Однако, согласно результатам расследования, две из уведомленных перегрузок не были проведены, и, по-видимому, возникла некоторая путаница относительно того, требовалось ли в этих случаях представлять подтверждения.</p> <p>Между норвежскими властями и судами/судовладельцами состоялся тесный диалог о важности соблюдения МС 10-09. Хотя в текущем промысловом сезоне можно наблюдать некоторые улучшения, мы признаем, что по-прежнему существует необходимость повышения уровня соблюдения нескольких пунктов МС 10-09.</p>	Не выполняет (уровень 2)	см. п. 86

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<ul style="list-style-type: none"> 4 подтверждения не были предоставлены для перегрузок, о которых было получено уведомление. <p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	<p>На основании информации, предоставленной Секретариатом, а также наших расследований, Direktoratet for fiskal og tollvesen вынес официальное предупреждение судам/судовладельцу за несоблюдение МС 10-09.</p> <p>В целях дальнейшего улучшения понимания МС 10-09, а также других соответствующих мер по сохранению АНТКОМ, норвежские власти организуют встречу с представителями отрасли перед началом следующего промыслового сезона. Соответствующие требования также будут подчеркнуты при выдаче лицензий судам на предстоящий сезон.</p> <p>Основываясь на отзывах капитанов судов, мы считаем, что может возникнуть необходимость в уточнении некоторых элементов МС 10-09, и поддерживаем инициативу Секретариата, изложенную в документе CCAMLR-40/16.</p> <p>Что касается статуса соблюдения, мы считаем большинство выявленных случаев несоблюдения МС 10-09 незначительными нарушениями (уровень 1), если оценивать их по отдельности. Однако, поскольку выявлено несколько инцидентов, мы предлагаем присвоить статус «не выполняет (уровень 2)».</p> <p>Предварительный статус: не выполняет (уровень 2)</p>		
Норвегия		<p>МС 10-09, п. 8 предписывает, что ни одно судно не может осуществлять перегрузки вместе с другим судном в зоне действия Конвенции без представления предварительного уведомления о них в соответствии с пп. 2, 3 и 4.</p> <p>Анализ данных о перегрузке выявил случаи несоблюдения в двух перегрузках.</p> <p>На долю данных выявленных перегрузок приходится 2% всех перегрузок Норвегии.</p>	<p>Наши расследования подтверждают, что было два случая несоблюдения МС 10-09, п. 8, в отношении перегрузки предметов снабжения и провизии.</p> <p>Между норвежскими властями и судами/судовладельцами состоялся тесный диалог о важности соблюдения МС 10-09. Хотя в текущем промысловом сезоне можно наблюдать некоторые улучшения, мы признаем, что по-прежнему существует необходимость повышения уровня соблюдения нескольких пунктов МС 10-09.</p>	Не выполняет (уровень 2)	См. п. 88

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<ul style="list-style-type: none"> • 1 перегрузка была подтверждена, но государство флага или судно не уведомили об этом. • 1 перегрузка была уведомлена и подтверждена другим участвующим государством флага, но ни Норвегия как государство флага ни судно не уведомили об этом. <p>Эти перегрузки не были включены в список перегрузок, выявленных в связи с несоблюдением МС 10-09, п. 2.</p> <p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	<p>На основании информации, предоставленной Секретариатом, а также наших расследований, Direktorat рыболовства вынес официальное предупреждение судам/судовладельцу за несоблюдение МС 10-09.</p> <p>В целях дальнейшего улучшения понимания МС 10-09, а также других соответствующих мер по сохранению АНТКОМ, норвежские власти организуют встречу с представителями отрасли перед началом следующего промыслового сезона. Соответствующие требования также будут подчеркнуты при выдаче лицензий судам на предстоящий сезон.</p> <p>Основываясь на отзывах капитанов судов, мы считаем, что может возникнуть необходимость в уточнении некоторых элементов МС 10-09, и поддерживаем инициативу Секретариата, изложенную в документе CCAMLR-40/16.</p> <p>Что касается статуса соблюдения, мы считаем большинство выявленных случаев несоблюдения МС 10-09 незначительными нарушениями (уровень 1), если оценивать их по отдельности. Однако, поскольку выявлено несколько инцидентов, мы предлагаем присвоить статус «не выполняет (уровень 2)».</p> <p>Предварительный статус: не выполняет (уровень 2)</p>		
Панама		<p>МС 10-09, п. 2 требует, чтобы каждая из договаривающихся сторон как государство флага по крайней мере за 72 часа уведомила Секретариат о том, что какое-либо из ее судов собирается осуществить перегрузку в зоне действия Конвенции.</p> <p>Анализ данных о перегрузке выявил четыре (4) случая несоблюдения в уведомлениях.</p> <p>На долю данных выявленных перегрузок приходится 5% всех перегрузок Панамы.</p>	Ответа получено не было		См. п. 78

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>Разница между датой и временем отправки уведомления (согласно метаданным в уведомлении) и временем, указанным в уведомлении, составляет:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 уведомление было отправлено в течение 72–68 часов до заявленного времени перегрузки. • 2 уведомления были отправлены в течение 25–48 часов после заявленного времени перегрузки. • 1 уведомление было отправлено в течение 0–24 часов после заявленного времени перегрузки. <p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>			
Панама		<p>МС 10-09, п. 3 требует, чтобы каждая из договаривающихся сторон как государство флага по крайней мере за 2 часа уведомила Секретариат о том, что какое-либо из ее судов собирается осуществить перегрузку предметов, не являющихся выловленными морскими живыми ресурсами, наживкой или топливом в зоне действия Конвенции.</p> <p>Анализ данных о перегрузке выявил один (1) случай несоблюдения в уведомлениях.</p> <p>На долю данной выявленной перегрузки приходится 1% всех перегрузок Панамы.</p> <p>Разница между датой и временем отправки уведомления (согласно метаданным в уведомлении) и временем, указанным в уведомлении, составляет:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 уведомление было отправлено в течение 30–0 минут до заявленного времени перегрузки. 	Ответа получено не было		См. п. 83

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.			
Панама		<p>МС 10-09, п. 5 требует, чтобы каждая договаривающаяся сторона предоставила Секретариату подтверждение перегрузки в течение трех (3) рабочих дней после того, как любое из ее судов совершило перегрузку в зоне действия Конвенции.</p> <p>Анализ данных о перегрузке выявил семь (7) случаев несоблюдения в подтверждениях.</p> <p>На долю данных выявленных перегрузок приходится 9% всех перегрузок Панамы.</p> <p>Разница между датой и временем отправки подтверждений (согласно метаданным в уведомлении) и подтвержденным временем завершения перегрузки составляет:</p> <ul style="list-style-type: none"> • одно (1) подтверждение было отправлено с задержкой от 3 до 4 рабочих дней после подтвержденной даты и времени завершения перегрузки. • 6 подтверждений не были предоставлены для перегрузок, о которых было получено уведомление или подтверждение о завершённой перегрузке от другого участвующего государства флага. <p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	Ответа получено не было		См. п. 86
Панама		МС 10-09, п. 8 предписывает, что ни одно судно не может осуществлять перегрузки вместе с другим судном в зоне действия Конвенции без представления предварительного уведомления о них в соответствии с пп. 2, 3 и 4.	Ответа получено не было		См. п. 89

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
Российская Федерация		<p>Анализ данных о перегрузке выявил случаи несоблюдения в пяти перегрузках.</p> <p>На долю данных выявленных перегрузок приходится 7% всех перегрузок Панамы.</p> <p>Пять перегрузок были подтверждены, но ни государство флага, ни судно не уведомили об этом.</p> <p>Эти перегрузки не были включены в список перегрузок, выявленных в связи с несоблюдением МС 10-09, п. 2.</p> <p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	<p>Российская сторона детально расследовала указанные случаи. Два идентифицированных Секретариатом применительно к Российской Федерации случая в представленной табличной форме включены вероятно по ошибке (между судами под флагом Вануату и Норвегии, а также между двумя транспортными судами). В соответствии с пунктами 2 и 3 Меры по сохранению 10-09 компетентным органом предписывается судам непосредственно направлять уведомления в Секретариат. В ходе рассмотрения указанных случаев установлено, что в указанный период времени транспортные суда под флагом Российской Федерации находились в аренде у компании Baltmed Reefer Service Ltd. (Greece), которая фактически контролировала деятельность указанных судов. С учетом того, что оператором судов выступала греческая компания возникло недопонимание в процедуре уведомления о перегрузках в зоне действия Конвенции. Мера по сохранению не предусматривает возможность для оператора судов уведомлять о проведении перегрузок. Тем не менее, фактическое управление</p>		см. п. 89

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	<p>коммерческой деятельностью судов, в том числе, и в части перегрузок, осуществляет оператор. Судовладелец фактически ограничен в возможности вмешиваться в коммерческие процессы деятельности судов на период аренды. В условиях, когда Мера по сохранению 10-09 не учитывает специфики хозяйственной деятельности операторов судов, требуется её корректировка, в части возможности предписания операторам судов направлять в Секретариат уведомление о перегрузках в зоне действия Конвенции.</p> <p>Дополнительные меры: При необходимости актуализировать Мету по сохранению 10-09 или подготовить разъяснения применения в части обязательств оператора судна.</p> <p>Предварительный статус: требуется пояснение SCIC.</p>		
Российская Федерация		<p>МС 10-09, п. 2 требует, чтобы каждая из договаривающихся сторон как государство флага по крайней мере за 72 часа уведомила Секретариат о том, что какое-либо из ее судов собирается осуществить перегрузку в зоне действия Конвенции.</p> <p>Анализ данных о перегрузке выявил 12 случаев несоблюдения в уведомлениях.</p> <p>На долю данных выявленных перегрузок приходится 18% всех перегрузок России.</p> <p>Разница между датой и временем отправки уведомления (согласно метаданным в уведомлении) и временем, указанным в уведомлении, составляет:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5 уведомлений были отправлены в течение 72–68 часов до заявленного времени перегрузки. 	<p>Российская сторона детально расследовала указанные случаи. Два идентифицированных Секретариатом применительно к Российской Федерации случая в представленной табличной форме включены вероятно по ошибке (между судами под флагом Вануату и Норвегии, а также между двумя транспортными судами). В соответствии с пунктами 2 и 3 Меры по сохранению 10-09 компетентным органом предписывается судам непосредственно направлять уведомления в Секретариат. В ходе рассмотрения указанных случаев установлено, что в указанный период времени транспортные суда под флагом Российской Федерации находились в аренде у компании Baltmed Reefer Service Ltd. (Греция), которая фактически контролировала деятельность указанных судов. С учетом того, что оператором судов выступала греческая компания возникло недопонимание в</p>		См. п. 78

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<ul style="list-style-type: none"> • 3 уведомления были отправлены в течение 67–64 часов до заявленного времени перегрузки. • 1 уведомление было отправлено через 25–48 часов после заявленного времени перегрузки. • 1 уведомление было отправлено через 97–120 часов после заявленного времени перегрузки. • 1 уведомление было отправлено через 121–144 часа после заявленного времени перегрузки. • 1 уведомление было отправлено через 145–168 часов после заявленного времени перегрузки. <p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	<p>процедуре уведомления о перегрузках в зоне действия Конвенции. Мера по сохранению не предусматривает возможность для оператора судов уведомлять о проведении перегрузок. Тем не менее, фактическое управление коммерческой деятельностью судов, в том числе, и в части перегрузок, осуществляет оператор. Судовладелец фактически ограничен в возможности вмешиваться в коммерческие процессы деятельности судов на период аренды. В условиях, когда Мера по сохранению 10-09 не учитывает специфики хозяйственной деятельности операторов судов, требуется её корректировка, в части возможности предписания операторам судов направлять в Секретариат уведомление о перегрузках в зоне действия Конвенции.</p> <p>Дополнительные меры: При необходимости актуализировать Мету по сохранению 10-09 или подготовить разъяснения в части возможности предоставления данных о перегрузках в Секретариат операторами транспортных судов.</p> <p>Предварительный статус: требуется пояснение SCIC.</p>		
Российская Федерация		<p>МС 10-09, п. 4 определяет информацию, которая должна быть передана в уведомлении, требуемом в соответствии с пп. 2 или 3.</p> <p>Было выявлено одно уведомление, в котором не было указано предлагаемое время перегрузки.</p> <p>На долю данной выявленной перегрузки приходится 1% всех перегрузок России.</p> <p>В связи с тем, что не была предоставлена вся информация, требуемая в соответствии с п. 4 МС 10-09, Секретариат не смог провести дальнейшую оценку соблюдения деятельности по перегрузке в отношении пп. 2 и 3 МС 10-09.</p>	<p>Российская сторона детально расследовала указанные случаи. Два идентифицированных Секретариатом применительно к Российской Федерации случая в представленной табличной форме включены вероятно по ошибке (между судами под флагом Вануату и Норвегии, а также между двумя транспортными судами). В соответствии с пунктами 2 и 3 Меры по сохранению 10-09 компетентным органом предписывается судам непосредственно направлять уведомления в Секретариат. В ходе рассмотрения указанных случаев установлено, что в указанный период времени транспортные</p>		см. п. 84

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	<p>суда под флагом Российской Федерации находились в аренде у компании Baltmed Reefer Service Ltd. (Greece), которая фактически контролировала деятельность указанных судов. С учетом того, что оператором судов выступала греческая компания возникло недопонимание в процедуре уведомления о перегрузках в зоне действия Конвенции. Мера по сохранению не предусматривает возможность для оператора судов уведомлять о проведении перегрузок. Тем не менее, фактическое управление коммерческой деятельностью судов, в том числе, и в части перегрузок, осуществляет оператор. Судовладелец фактически ограничен в возможности вмешиваться в коммерческие процессы деятельности судов на период аренды. В условиях, когда Мера по сохранению 10-09 не учитывает специфики хозяйственной деятельности операторов судов, требуется её корректировка, в части возможности предписания операторам судов направлять в Секретариат уведомление о перегрузках в зоне действия Конвенции.</p> <p>Дополнительные меры: Требуется разъяснение в части применения Меры по сохранению 10-09 в отношении операторов судов.</p> <p>Предварительный статус: требуется пояснение SCIC.</p>		
Российская Федерация		<p>МС 10-09, п. 5 требует, чтобы каждая договаривающаяся сторона предоставила Секретариату подтверждение перегрузки в течение трех (3) рабочих дней после того, как любое из ее судов совершило перегрузку в зоне действия Конвенции.</p> <p>Анализ данных о перегрузке выявил 11 случаев несоблюдения в уведомлениях.</p>	<p>Российская сторона детально расследовала указанные случаи. Два идентифицированных Секретариатом применительно к Российской Федерации случаев в представленной табличной форме включены вероятно по ошибке (между судами под флагом Вануату и Норвегии, а также между двумя транспортными судами). В соответствии с пунктами 2 и 3 Меры по сохранению 10-09 компетентным органом</p>		см. п. 86

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>На долю данных выявленных перегрузок приходится 16% всех перегрузок России.</p> <p>Разница между датой и временем отправки подтверждений (согласно метаданным в уведомлении) и подтвержденным временем завершения перегрузки составляет:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3 подтверждения были отправлены с задержкой от 3 до 4 рабочих дней после подтвержденной даты и времени завершения перегрузки. • 1 подтверждение было отправлено с задержкой от 4 до 10 рабочих дней после подтвержденной даты и времени завершения перегрузки. • 7 подтверждений не были предоставлены для перегрузок, о которых было получено уведомление или подтверждение о завершении перегрузки от другого участвующего государства флага. <p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	<p>предписывается судам непосредственно направлять уведомления в Секретариат. В ходе рассмотрения указанных случаев установлено, что в указанный период времени транспортные суда под флагом Российской Федерации находились в аренде у компании Baltmed Reefer Service Ltd. (Greece), которая фактически контролировала деятельность указанных судов. С учетом того, что оператором судов выступала греческая компания возникло недопонимание в процедуре уведомления о перегрузках в зоне действия Конвенции. Мера по сохранению не предусматривает возможность для оператора судов уведомлять о проведении перегрузок. Тем не менее, фактическое управление коммерческой деятельностью судов, в том числе, и в части перегрузок, осуществляет оператор. Судовладелец фактически ограничен в возможности вмешиваться в коммерческие процессы деятельности судов на период аренды. В условиях, когда Мера по сохранению 10-09 не учитывает специфики хозяйственной деятельности операторов судов, требуется её корректировка, в части возможности предписания операторам судов направлять в Секретариат уведомление о перегрузках в зоне действия Конвенции.</p> <p>Дополнительные меры: Требуется разъяснение в части применения Меры по сохранению 10-09 в отношении операторов судов.</p> <p>Предварительный статус: требуется пояснение SCIC.</p>		

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
Украина		<p>МС 10-09, п. 2 требует, чтобы каждая из договаривающихся сторон как государство флага по крайней мере за 72 часа уведомила Секретариат о том, что какое-либо из ее судов собирается осуществить перегрузку в зоне действия Конвенции.</p> <p>Анализ данных о перегрузке выявил один (1) случай несоблюдения в уведомлениях.</p> <p>На долю данных выявленных перегрузок приходится 8% всех перегрузок Украины.</p> <p>Разница между датой и временем отправки уведомления (согласно метаданным в уведомлении) и временем, указанным в уведомлении, составляет:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 уведомление было отправлено в течение 9–0 часов до заявленного времени перегрузки. <p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	<p>Перегрузка между судами <i>Simeiz</i> и <i>Calipso</i> произошла 5 февраля 2021 г. и состояла только из рыбных отходов и картонных упаковочных материалов. Согласно МС 10-09, п. 3 эти виды материалов требуют уведомления всего за 2 часа.</p> <p>Предварительный статус: соблюдает.</p>		см. п. 78
Вануату		<p>МС 10-09, п. 2 требует, чтобы каждая из договаривающихся сторон как государство флага по крайней мере за 72 часа уведомила Секретариат о том, что какое-либо из ее судов собирается осуществить перегрузку в зоне действия Конвенции.</p> <p>Анализ данных о перегрузке выявил 15 случаев несоблюдения в уведомлениях.</p> <p>На долю данных выявленных перегрузок приходится 18% всех перегрузок Вануату.</p> <p>Разница между датой и временем отправки уведомления (согласно метаданным в уведомлении) и временем, указанным в уведомлении, составляет:</p>	Ответа получено не было		См. п. 78

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<ul style="list-style-type: none"> • 7 уведомлений были отправлены в течение 72–68 часов до заявленного времени перегрузки. • 3 уведомления были отправлены в течение 67–64 часов до заявленного времени перегрузки. • 3 уведомления были отправлены в течение 63–60 часов до заявленного времени перегрузки. • 2 уведомления были отправлены в течение 59–50 часов до заявленного времени перегрузки. <p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>			
Вануату		<p>МС 10-09, п. 3 требует, чтобы каждая из договаривающихся сторон как государство флага по крайней мере за 2 часа уведомила Секретариат о том, что какое-либо из ее судов собирается осуществить перегрузку предметов, не являющихся выловленными морскими живыми ресурсами, наживкой или топливом в зоне действия Конвенции.</p> <p>Анализ данных о перегрузке выявил четыре (4) случая несоблюдения в уведомлениях.</p> <p>На долю данных выявленных перегрузок приходится 5% всех перегрузок Вануату.</p> <p>Разница между датой и временем отправки уведомления (согласно метаданным в уведомлении) и временем, указанным в уведомлении, составляет:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 уведомление было отправлено за 2–1,5 часа до заявленного времени перегрузки. • 2 уведомления были отправлены за 1,5–1 час до заявленного времени перегрузки. 	Ответа получено не было		см. п. 83

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<ul style="list-style-type: none"> 1 уведомление было отправлено в течение 30–0 минут до заявленного времени перегрузки. <p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>			
Вануату		<p>МС 10-09, п. 5 требует, чтобы каждая договаривающаяся сторона предоставила Секретариату подтверждение перегрузки в течение трех (3) рабочих дней после того, как любое из ее судов совершило перегрузку в зоне действия Конвенции.</p> <p>Анализ данных о перегрузке выявил пять (5) случаев несоблюдения в подтверждениях.</p> <p>На долю данных выявленных перегрузок приходится 6% всех перегрузок Вануату.</p> <p>Пять подтверждений не были предоставлены для перегрузок, о которых было получено уведомление или подтверждение о завершённой перегрузке от другого участвующего государства флага.</p> <p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>	Ответа получено не было		См. п. 86
Вануату		<p>МС 10-09, п. 8 предписывает, что ни одно судно не может осуществлять перегрузки вместе с другим судном в зоне действия Конвенции без представления предварительного уведомления о них в соответствии с пп. 2, 3 и 4.</p> <p>Анализ данных о перегрузке выявил один (1) случай несоблюдения перегрузок.</p> <p>На долю данной выявленной перегрузки приходится 1% всех перегрузок Вануату.</p>	Ответа получено не было		См. п. 89

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>Одна перегрузка была подтверждена, но государство флага или судно не уведомили об этом.</p> <p>Эта перегрузка не была включена в список перегрузок, выявленных в связи с несоблюдением МС 10-09, п. 2.</p> <p>Список индивидуальных перегрузок доступен в качестве приложения к данной записи на сайте.</p>			
Мера по сохранению 25-02					
Украина	<i>Simeiz</i>	<p>МС 25-02, Приложение 25-02/А, п. 4 предписывает, чтобы длина стримеров составляла как минимум 1 м у входа линия в воду.</p> <p>В комментариях к отчету наблюдателя № 2035 о рейсе судна <i>Simeiz</i> под украинским флагом (с 28 октября 2020 г. по 26 февраля 2021 г.) сообщается следующее:</p> <p>«Длина самого длинного стримера составляла 7,11 м, а самого короткого – 0,54 м...»</p>	<p>Стримерные линии, используемые на судне <i>Simeiz</i>, были сооружены в соответствии с Приложением 25-02/А и состоят из 13 стримеров длиной от 7 метров до 1 метра, плюс 0,5-метровый стример номер 14 у входа линия в воду. Этот стример обычно действует только в штормовых погодных условиях, увеличивая площадь защиты птиц от яруса.</p> <p>Предварительный статус: соблюдает.</p>		См. п. 90
Соединенное Королевство	<i>Argos Georgia</i>	<p>МС 25-02, Приложение 25-02/А, п. 4 гласит, что спаренные стримеры должны состоять из двух ответвлений из ярко окрашенной пластиковой трубки или шнура диаметром не меньше 3 мм.</p> <p>В комментариях к отчету наблюдателя № 2045 о рейсе судна <i>Simeiz</i> под украинским флагом (с 25 октября 2021 г. по 20 февраля 2021 г.) сообщается следующее:</p> <p>«Поводец для отпугивания птиц состоял из 50/50 полипропилена/полиэстера диаметром в 12 мм с 12-ю комплектами ярко-оранжевых и зеленых трубок диаметром в 2,3–4,3 мм»</p>	<p>Соединенное Королевство расследовало это потенциальное нарушение.</p> <p>Внутренняя предсезонная инспекция судна, проведенная 25 февраля 2021 г., показала соответствие всем требованиям МС 25-02, как и портовые инспекции 24 февраля и 20 марта 2021 г., проведенные в соответствии с МС 10-03.</p> <p>Оценка орудий лова была проведена 19 августа 2021 г. назначенным АНТКОМ наблюдателем на борту промыслового судна <i>Argos Georgia</i>. Используя калибратор, наблюдатель СМНН сообщил обо всех диаметрах стримеров, измеренных в диапазоне от 4,2 мм до 4,3 мм, в соответствии с требованиями МС 25-02.</p>		См. п. 90

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
			<p>В отчете наблюдателя № 2045 четко указано, что стримерные линии соответствовали минимальным спецификациям (Раздел 6.1 Устройства для снижения прилова – Информация о стримерных линиях). Следовательно, мы делаем вывод, что в отчете о детальных измерениях стримера была допущена ошибка.</p> <p>Дополнительные меры: Не требуются.</p> <p>Предварительный статус: соблюдает.</p>		
Мера по сохранению 25-03					
Чили	<i>Antarctic Endeavour</i>	<p>МС 25-03, п. 3 гласит, что сброс отходов и отбросов запрещается во время постановки и выборки тралов.</p> <p>В комментариях к отчету наблюдателя № 475 о рейсе судна <i>Antarctic Endeavour</i> под чилийским флагом (с 26 июня по 22 сентября 2020 г.) сообщается следующее относительно запрета на сброс отходов:</p> <p>«Единственное исключение произошло во время установки трала 156. Из патрубка левого борта в течение примерно 3 минут лилось определенное количество отбросов из частично переработанного криля (рис. 6). Наблюдателю сообщили, что выброс был вызван тем, что аварийный регулятор производства сбрасывал избыточное давление в системе.»</p>	<p>Что касается упомянутого в отчете сброса/слива, было установлено, что оно произошло в ходе процедуры автоматического сброса давления («за борт»), вызванной конкретным случаем загустения криля. Это происходит, когда температура приготовления резко подскакивает с 90° до 102°С, что вызывает загустение продукта, тем самым препятствуя нормальному потоку продукта (поскольку он переходит из жидкого состояния в твердое) и, следовательно, вызывает скачок давления в системе. Когда это происходит, система автоматически сбрасывает давление, выбрасывая переработанный продукт.</p> <p>Все вышесказанное подтверждает, что это был единичный случай, произошедший в результате механической аварийной процедуры, предусмотренной для предотвращения катастрофического сбоя в рыбном цехе.</p> <p>Судовладелец предоставил снимок, который прилагается.</p> <p>Предварительный статус: требуется пояснение SCIC.</p>		См. п. 90

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
Мера по сохранению 26-01					
Китай	<i>Fu Rong Hai</i>	<p>МС 26-01, п. 9 запрещает сброс отходов к югу от 60°ю. ш.</p> <p>Судно <i>Fu Rong Hai</i> сообщило в данных формы С1 о выбросе 14 134 особей 17 опознаваемых видов общим весом в 26,59 кг к югу от 60°ю.ш. за период с 21 марта по 29 мая 2021 г.</p>	<p>За этот отчетный период судно <i>Fu Rong Hai</i> не производило сброс прилова. Заявленные в данных С1 выбросы были вызваны неправильным оформлением. Примером является цифра «3,45» в строке «Выброшенный сырой вес (кг)» в столбце В формы данных С1. Таким образом, данные были ошибочно заполнены в строках «Выброс».</p> <p>Предварительный статус: соблюдает.</p>		См. п. 90
Мера по сохранению 31-02					
Украина	<i>Marigolds</i>	<p>В COMM CIRC 20/179 Япония сообщила о визуальном наблюдении судна <i>Marigolds</i> 10 декабря 2020 г. в 19:55 ч. UTC в акватории Подрайона 88.1 и SSRU 882A–B (район к северу от 70°ю. ш.) после их закрытия в 23:59 ч. UTC 9 декабря 2020 г. (COMM CIRC 20/166–SC CIRC 20/126). Судно двигалось со скоростью примерно 7 узлов, а затем остановилось. В непосредственной близости от судна <i>Shinsei Maru No. 8</i> находилось три буя с отметками судна <i>Marigold</i>. Фотографии приведены в COMM CIRC 20/179.</p> <p>В COMM CIRC 20/168–SC CIRC 20/128 Украина уведомила о задержке с выборкой орудий лова, в соответствии с МС 31-02, п. 5.</p> <p>В COMM CIRC 20/169–SC CIRC 20/129 Украина сообщила о расследовании задержки с выборкой орудий лова, в соответствии с МС 31-02, п. 6. В отчете отмечалось, что неблагоприятные погодные условия привели к обрыву яруса, и были предприняты попытки поиска пропавших снастей, которые не дали положительных результатов.</p> <p>В отчете №2062_2063 наблюдателя на судне <i>Shinsei Maru No. 8</i> сообщается следующее:</p>	<p>Судно предприняло все возможные действия для поиска орудий лова. Плохие погодные условия привели к задержке поисковых работ.</p> <p>О действиях судна было сообщено в Секретариат АНТКОМ и странам-членам через циркулярные письма.</p> <p>Данная ситуация была дополнительно изучена Государственным агентством рыбного хозяйства Украины. Признаков ННН-промысла не зафиксировано.</p> <p>Предварительный статус: соблюдает.</p>		См. п. 90

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>«ННН-судов или орудий лова не наблюдалось, хотя можно предположить, что 10 декабря 2020 г. судно <i>Marigolds</i> под украинским флагом вело промысел в закрытом районе SSRU 881В. Это судно было обнаружено дрейфующим рядом со своими маркированными орудиями лова в отличную погоду и не предпринимало никаких попыток выборки пока судно <i>Shinsei Maru No.8</i> находилось рядом. Были сделаны фотографии судна и маркированных снастей, которые можно получить по запросу.»</p> <p>Это событие привело к потенциальному нарушению МС 31-02.</p> <p>МС 31-02, п. 1 гласит о том, что получив уведомление Секретариата о закрытии промысла, все суда в районах, к которым относится уведомление о закрытии, должны выбрать из воды все свои промысловые снасти к указанной дате и времени закрытия.</p>			
Мера по сохранению 32-02					
Южная Африка	<i>El Shaddai</i>	<p>МС 32-02 запрещает направленный промысел клыкача в Подрайоне 58.7 (за исключением вод, прилегающих к о-ву Принс-Эдуард).</p> <p>В июле 2020 г. Секретариат получил запрос на предоставление информации о метке АНТКОМ, снятой в 2020 г. с повторно выловленной особи клыкача в зоне действия Соглашения о рыболовстве в южной части Индийского океана (SIOFA). В процессе изучения информации о выпуске меченой рыбы были рассмотрены данные С2, представленные судном <i>El Shaddai</i> за последние пять лет; было произведено 28 постановок в Подрайоне 58.7 за пределами исключительной экономической зоны (ИЭЗ) ЮАР в 2015 г. и 33 постановки в Подрайоне 58.7 за пределами ИЭЗ ЮАР в 2016 г.</p>	<p>В настоящее время возбуждено уголовное дело, и оно зарегистрировано. Проводятся дальнейшие внутренние расследования для определения более жестких санкций.</p> <p>Предварительный статус: соблюдает</p>		См. п. 90

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>Указанные участки ведения промысла в 2015 и 2016 гг. находились за пределами ИЭЗ Южной Африки и в пределах Подрайона 58.7, который был закрыт для промысла.</p> <p>В августе 2020 г. эта информация и соответствующие данные системы мониторинга судов (СМС) были предоставлены Южной Африке.</p> <p>В сентябре 2020 г. все соответствующие данные С2 для судна <i>El Shaddai</i> были предоставлены Южной Африке.</p> <p>В COMM CIRC 21/93 Южная Африка сообщила о расследовании деятельности судна <i>El Shaddai</i> и отметила, что капитан и оператор судна не знали, что вели промысел за пределами ИЭЗ Южной Африки, и были разработаны системы, позволяющие избежать подобного в будущем.</p> <p>Это событие рассматривается далее в проекте списка судов ННН (COMM CIRC 21/92).</p>			
Мера по сохранению 41-01					
Новая Зеландия	<i>San Aotea II</i>	<p>МС 41-01, Приложение 41-01/С, п. 2 (ii) требует, чтобы в ходе программы мечения метились особи клыкача всех размеров с целью выполнения требований по мечению.</p> <p>В отчете №2017 наблюдателя на судне <i>San Aotea II</i> в форме V2 за период с 22 ноября 2020 г. по 10 февраля 2021 г. сообщается следующее:</p> <p>«Во время выборки яруса №48 3 января 2021 г. капитан приказал команде ярусной выборки выпустить из ярусолова ювенильную особь <i>D. tawsoni</i> (по оценкам, длиной >40 см) живой и непомеченной. Его распоряжение было выполнено.»</p>	<p>Владелец судна сообщил новозеландским должностным лицам, что в сезон 2020/21 г. в море Росса произошел выброс одного непомеченного клыкача. Этот случай был зафиксирован в ежедневном отчете судна, в данных формы С2 и подтвержден наблюдателями, работавшими на судне. Капитан судна был опрошен инспектором и подтвердил, что выброс был единичным случаем из-за небольшого размера рыбы.</p> <p>Новозеландские официальные лица провели расследование и просмотрели видеозаписи, сделанные судном во время рейса. Было подтверждено, что выброс непомеченного клыкача произошел только в единичном сообщенном случае.</p>		см. п. 90

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>В отчете о портовой инспекции, предоставленном Новой Зеландией для инспекции судна <i>San Aotea II</i> 11 февраля 2021 г. в Тимару, Новая Зеландия, отмечено следующее:</p> <p>«Выводы инспектора: во время выборки яруса № 48 4 января 2021 г. (UTC) маленький ювенильный клыкач был выпущен членом экипажа без маркировки. Об этом судно самостоятельно сообщило бортовому наблюдателю (А).</p> <p>Заявление капитана: В связи с вышеизложенным, я принял импульсивное решение отпустить этого очевидно живого, очень маленького клыкача (менее 30 см), потому что я думал, что он слишком мал, чтобы пережить процесс мечения, и слишком невелик для переработки.</p> <p>(А) Это нарушение п. 34 разрешения на вылов AMLR и CM 41/01».</p> <p>Протокол мечения АНТКОМ не разрешает высвобождение клыкачей по причине минимального или максимального размера.</p> <p>Подтверждая получение отчета о портовой инспекции, Секретариат запросил дополнительную информацию о выявленном нарушении МС 41-01, о котором сообщалось в отчете. Ответа получено не было.</p>	<p>По результатам расследования Министерство сырьевой промышленности Новой Зеландии направило владельцу судна официальное письмо с предупреждением. Это письмо-предупреждение будет числиться за компанией в реестре соблюдения, который ведет министерство.</p> <p>Дополнительные меры: Никаких действий не требуется.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p>		
Мера по сохранению 91-05					
Республика Корея	<i>Hong Jin No. 701</i>	<p>МС 91-05, п. 24 гласит, что государства флага обязаны предварительно уведомлять Секретариат о заходе своих промысловых судов в МОР.</p> <p>Было выявлено четыре случая несоблюдения.</p>	<p>А.</p> <p>Принимая во внимание важность своевременности отчетности и фактор реального времени, а также учитывая, что заход может произойти в любое время суток, Министерство океанов и рыболовства и оператор договорились о том, чтобы судно могло напрямую сообщать о своих перемещениях в Секретариат от их имени.</p>		см. п. 90

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>Уведомление о передвижении было представлено 9 декабря 2020 г. в 11:27 ч. UTC, в котором сообщалось о заходе судна <i>Hong Jin No. 701</i> под корейским флагом в ОЗИ МОРРМР 9 декабря 2020 г. в 10:58 ч. UTC.</p> <p>Уведомление было подано от лица судна его представителем. В уведомлении отмечалось, что у судна возникли проблемы с оборудованием спутниковой связи.</p> <p>Разница во времени: 39 минут после захода</p> <p>Уведомление о передвижении было представлено 28 декабря 2020 г. в 23:07 ч. UTC, в котором сообщалось о заходе судна <i>Hong Jin No. 701</i> под корейским флагом в ОЗИ МОРРМР 28 декабря 2020 г. в 17:10 ч. UTC.</p> <p>Уведомление было подано от лица судна его представителем.</p> <p>Разница во времени: 5 часов 07 минут после захода.</p> <p>Уведомление о передвижении было представлено 16 января 2021 г. в 02:22 ч. UTC, в котором сообщалось о заходе судна <i>Hong Jin No. 701</i> под корейским флагом в ЗОО(i) МОРРМР 16 января 2021 г. в 01:57 ч. UTC.</p> <p>Уведомление было подано от лица судна его представителем.</p> <p>Разница во времени: 25 минут после захода.</p> <p>Уведомление о передвижении было представлено 16 января 2021 г. в 21:15 ч. UTC, в котором сообщалось о заходе судна <i>Hong Jin No. 701</i> под корейским флагом в ЗОО(i) МОРРМР 16 января 2021 г. в 01:37 ч. UTC.</p>	<p>Для обеспечения связи между судном и соответствующими органами управления, включая Секретариат АНТКОМ, судно <i>Hong Jin No. 701</i> в конце октября 2020 г., до выхода из порта, было оснащено двумя устройствами Inmarsat (870-773-110-199 и 870-773-111-063) и одним устройством спутникового телефона Iridium (8816-2245-3756). Однако с конца ноября 2020 г., когда судно переместилось в Подрайон 88.1, передача и прием данных с этих двух устройств стали нестабильными. В качестве альтернативы оператор и судно использовали спутниковый телефон и функцию отправки текстовых сообщений в системе электронной отчетности для ЦПМС Кореи для ведения необходимых отчетов (например, отчет об улове и усилении, отчет о передвижениях и т. д.) и связи с секретариатом АНТКОМ. Несмотря на то, что оператор установил несколько устройств связи для подстраховки, чтобы обеспечить бесперебойную связь между судном и наземными службами, неисправность приборов СМС была вне контроля государства флага или оператора. Учитывая уникальные экологические трудности в этом районе, Министерство океанов и рыболовства рекомендовало оснастить флот оператора современными системами связи GX, которые позволяют передавать сообщения в режиме реального времени и минимизируют сбой связи в недоступных зонах, в дополнение к двум приборам СМС и спутниковому телефону на судне. В соответствии с этим указанием, компания модернизирует систему, которая будет использоваться в промысловом сезоне 2021/22 г. Таким образом, Корея считает этот случай соблюдения, технически «соблюдает».</p>		

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>Уведомление было подано от лица судна его представителем.</p> <p>Разница во времени: 3 часа 38 минут после захода.</p>	<p>9 декабря 2020 г. в 10:46 ч. UTC судно отправило предварительное уведомление о заходе в ОЗИ в агентство (представителю судна), используя текстовую функцию системы электронной отчетности на борту, поскольку передача данных дала сбой на приборах СМС и спутниковом телефоне.</p> <p>9 декабря 2020 г. в 10:58 ч. UTC судно <i>Hong Jin No. 701</i> вошло в ОЗИ.</p> <p>9 декабря 2020 г. в 11:10 ч. UTC судно <i>Hong Jin No. 701</i> отправило сообщение по э-почте в Секретариат АНТКОМ, сообщая о заходе. Капитан судна объяснил, что на судне возникли помехи при передаче спутниковых данных, поэтому судно сначала отправило отчет о предварительном уведомлении о заходе представителю по СМС, чтобы представитель мог переслать его в Секретариат. Капитану потребовалось около 12 минут, чтобы позвонить представителю и составить отчет.</p> <p>9 декабря 2020 г. в 11:27 ч. UTC отчет о заходе был отправлен в Секретариат.</p> <p>9 декабря 2020 г. в 22:21 ч. UTC судно покинуло ОЗИ и направилось в SSRU 881K. Судно находилось в ОЗИ 10 часов 54 минуты, в течение которых промысел не велся. Перемещение судна в конечную точку было сопряжено с рядом сложностей из-за меняющегося характера плавучего льда, который заставлял судно часто менять маршрут. К этому следует добавить, что передача данных проходила не совсем гладко из-за слабого сигнала в этом районе, что препятствовало тесной связи судна с Секретариатом АНТКОМ, поэтому задержка в передаче данных с судна в Секретариат составила 12 минут. Если бы не проблема с передачей данных, судно могло бы</p>		

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
			<p>представить отчет о предварительном уведомлении за 15 минут до захода. Это просто произошло из-за ошибки, не зависящей от государства флага, оператора и судна. Таким образом, Корея считает этот случай соблюдения, технически «соблюдает».</p>		
			<p>В. Судно <i>Hong Jin No. 701</i> представило соответствующие отчеты о передвижении в Секретариат АНТКОМ в соответствии с требованием о представлении в течение 24 часов и другими соответствующими правилами в период с 12 декабря 2020 г., после начала деятельности в ОЗИ и до прибытия в SSRU 881K и 881I 3 января 2021 г. В течение этого периода судно работало только в ОЗИ, а в других районах промысел не велся.</p>		
			<p>В период с 27 декабря по 29 декабря (в 04:00 ч. UTC), в ОЗИ образовалась плотная плавучая масса льда. 28 декабря (в 13:02 ч. UTC) судно покинуло ОЗИ и перешло в SSRU 881K в поисках убежища. Судно вновь зашло в ОЗИ в 17:10 ч. UTC этого же дня после пережидания в SSRU 881K в течение 4 часов и 8 минут. Это перемещение произошло из-за суровых ледовых условий, которые угрожали безопасности судна и его команды, и во время этих перемещений промысел не велся. Поскольку это решение было принято судном для обеспечения безопасности, то должен применяться п. 13 МС 10-04, который требует, чтобы отчет о перемещениях был представлен в течение 24 часов. Таким образом, Корея считает этот случай, как «соблюдает».</p>		

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
			<p>С и D.</p> <p>15 января 2021 г. в 20:57 ч. UTC судно отправило предварительное уведомление о заходе до его захода в ЗОО(i) МОРПМР.</p> <p>16 января 2021 г. в 01:57 ч. UTC судно зашло в ЗОО(i) МОРПМР.</p> <p>16 января 2021 г. в 14:34 ч. UTC судно покинуло ЗОО(i) МОРПМР и зашло в SSRU 882A.</p> <p>16 января 2021 г. в 17:37 ч. UTC судно покинуло SSRU 882A и вновь зашло в ЗОО(i) МОРПМР.</p> <p>16 января 2021 г. в 22:14 ч. UTC судно покинуло ЗОО(i) МОРПМР после краткого убежища в 4 часа 37 минут и вновь вошло в SSRU 882A.</p> <p>Как показывают перемещения судна, указанные в сопроводительных документах, переходы между ЗОО МОРПМР и SSRU 882A после уведомления, отправленного в 20:57 ч. UTC 15 января 2021 г., произошли из-за изменений в навигационном маршруте с целью безопасности и во избежание столкновений с плавучим льдом во время прохождения через ЗОО к месту назначения. Следовательно, должно применяться правило п. 13 МС 10-04, в котором требуется предоставление отчета о перемещении в течение 24 часов. Таким образом, Корея считает этот случай, как «соблюдает».</p> <p>Для дополнительной информации, ознакомьтесь со следующим графиком перемещения судна <i>Hong Jin No. 701</i> в сезоне 2020/21 г.:</p> <p>9 декабря 2020 г.: судно отправило предварительное уведомление о заходе в ОЗИ в Подрайоне 88.1.</p> <p>12 декабря 2020 г.: судно совершило первую постановку (судно вело промысел только в одном районе в ОЗИ в период с 12 декабря 2020 г. по 3 января 2021 г.).</p>		

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
			<p>3 января 2021 г: судно покинуло ОЗИ и переместилось к югу от 70° ю. ш.</p> <p>13 января 2021 г.: ОЗИ закрылся в 08:00 ч. UTC.</p> <p>14 января 2021 г.: район к югу от 70° ю. ш в Подрайоне 88.1 закрылся.</p> <p>15 января 2021 г.: судно отправило предварительное уведомление о заходе в ЗОО(i) МОРРМР в 20:57 ч. UTC.</p> <p>16 января 2021 г.: судно зашло в ЗОО(i) МОРРМР в 01:57 ч. UTC.</p> <p>16 января 2021 г.: судно покинуло ЗОО(i) МОРРМР в 22:14 ч. UTC.</p> <p>Судно направилось прямым курсом в порт Монтевидео без каких-либо промысловых операций в Подрайоне 88.2.</p> <p>Вспомогательные документы прилагаются:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Отчет о перемещении из SSRU 881.К в SSRU 881К ОЗИ. 2. Отчет о перемещении по ЗОО. <p>Дополнительные меры: Никаких действий не требуется.</p> <p>Предварительный статус: соблюдает.</p>		
Испания	<i>Tronio</i>	<p>МС 91-05, п. 8 (iii) требует, чтобы клыкач, пойманный в Особой зоне исследований, метился и выпускался по норме как минимум три особи на тонну сырого веса.</p> <p>Судно <i>Tronio</i> достигло коэффициента мечения 2,0 рыбы на тонну сырого веса, добытого в Особой зоне исследований. Судном было выловлено три (3) тонны клыкача и помечено шесть (6) особей <i>Dissostichus mawsoni</i>.</p>	Ответа получено не было		См. п. 90

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
Украина	<i>Calipso</i>	<p>МС 91-05, п. 24 гласит, что государства флага обязаны предварительно уведомлять Секретариат о заходе своих промысловых судов в МОР.</p> <p>Было выявлено два случая несоблюдения.</p> <p>Уведомление о передвижении было представлено 15 декабря 2020 г. в 11:16 ч. UTC, в котором сообщалось о заходе судна <i>Calipso</i> под украинским флагом в ЗОО(iii) МОРРМР 15 декабря 2020 г. в 07:31 ч. UTC.</p> <p>Разница во времени: 3 часа 44 минуты после захода.</p> <p>Уведомление о передвижении было представлено 25 декабря 2020 г. в 16:38 ч. UTC, в котором сообщалось о заходе судна <i>Calipso</i> под украинским флагом в ОЗИ МОРРМР 25 декабря 2020 г. в 12:51 ч. UTC.</p> <p>Разница во времени: 3 часа 47 минут после захода.</p>	<p>В отношении первого случая. Судно <i>Calipso</i> отправило в Секретариат по э-почте уведомление о намерении зайти в МОР, отправленное по адресам ccamlr@ccamlr.org и vms@ccamlr.org до захода в МОР 14 декабря 2020 г. в 07:52 ч. UTC.</p> <p>Что касается второго случая, то, учитывая, что ОЗИ в пределах МОР была открыта для промысла в сезоне 2020/21 г., судно действовало в рамках МС 10-04, п. 13, и представило уведомление в течение 24 часов после пересечения границы ОЗИ. Однако, принимая во внимание п. 24 МС 91-05, судно должно было уведомить Секретариат до входа в ОЗИ.</p> <p>Были введены специальные инструкции для команды и национального наблюдателя.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет – незначительно (уровень 1).</p>		См. п. 90
Соединенное Королевство	<i>Nordic Prince</i>	<p>МС 91-05, п. 24 гласит, что государства флага обязаны предварительно уведомлять Секретариат о заходе своих промысловых судов в МОР.</p> <p>Уведомление о передвижении было представлено 26 декабря 2020 г. в 06:05 ч. UTC, в котором сообщалось о заходе судна <i>Nordic Prince</i> под флагом Соединенного Королевства в ОЗИ МОРРМР 26 декабря 2020 г. в 04:38 ч. UTC.</p> <p>Разница во времени: 1 час 27 минут после захода.</p>	<p>Соединенное Королевство расследовало это потенциальное нарушение.</p> <p>Промысловое судно <i>Nordic Prince</i> уведомило Секретариат АНТКОМ о своем намерении войти в ОЗИ МОРРМР 26 декабря 2020 г. в 01:01 ч. UTC по э-почте, в соответствии с МС 91-05, п. 24. Судно зашло в ОЗИ МОРРМР в 04:38 ч. UTC. Несмотря на то, что этого не требуется в рамках МС 91-05, судно подтвердило заход в ОЗИ МОРРМР по э-почте в Секретариат АНТКОМ в 06:05 ч. UTC в тот же день. Передача подтверждения о заходе была немного задержана, так как судно переключилось с Inmarsat (зона покрытия</p>		См. п. 90

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
			<p>заканчивается на 75 градусе южной широты) на Iridium, что является более медленным соединением.</p> <p>Дополнительные меры: Не требуются.</p> <p>Предварительный статус: соблюдает.</p>		
Инспекционная система АНТКОМ					
Норвегия	<i>Antarctic Endurance</i>	<p>Инспекционная система, п. V требует, чтобы судно остановилось, как только это будет практически возможно, и позволило инспектору подняться на борт.</p> <p>В отчете о попытке инспекции судна <i>Antarctic Endurance</i> под норвежским флагом чилийским уполномоченным инспектором отмечается следующее:</p> <p>После того как ответы на вопросы были получены, мы спросили капитана судна, разрешит ли он, если позволят метеорологические условия, высадку, посещение и осмотр судна 23 мая в том же месте (пролив Брансфилд). Ответ был ОТРИЦАТЕЛЬНЫМ, и он добавил следующее: «В условиях COVID-19 в интересах обеспечения безопасности экипажа на борту судна мы не можем допустить, чтобы кто-то поднялся на борт судна.»</p> <p>Этот отчет был распространен в COMM CIRC 21/98.</p>	<p>Для обеспечения безопасной работы и защиты здоровья всех членов команды, норвежские суда, занимающиеся промыслом криля, предприняли существенные усилия для предотвращения распространения COVID-19 на борту. Например, в порту отправления судна экипаж находится в изоляции в течение 10 дней, и каждый член экипажа должен пройти три анализа на обнаружение COVID-19 перед поднятием на борт судна. До сих пор им удавалось избежать каких-либо вспышек на борту промысловых судов, а появление вспышки COVID-19 на борту создало бы очень опасную ситуацию для здоровья и безопасности команды. И в данном конкретном случае судну потребовалось бы шесть дней, чтобы добраться до надежного порта, если предположить, что их приняли бы в порт со вспышкой болезни на борту. Таким образом, капитан судна был озабочен тем, что безопасность экипажа находится под угрозой, если инспекторы будут допущены на борт.</p> <p>Тем не менее, согласно п. 5 Инспекционной системы АНТКОМ, судно обязано при получении соответствующего сигнала разрешить инспекторам подняться на борт судна. Отступлений от этого положения нет, и, следовательно, оно применяется и в случае пандемии.</p>		См. п. 90

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
			<p>Все соответствующие требования АНТКОМ являются юридически обязательными для норвежских судов на основании национальных законов и правил, а также ежегодных лицензий для каждого судна на промыслах АНТКОМ. Норвегия очень серьезно относится к отчету об инспекции, и на основании информации, содержащейся в отчете, Direktoratet for fiskeribruk og havforvaltning вынес судну официальное предупреждение. В дополнение к этому, при выдаче лицензии судну на предстоящий сезон будут подчеркнуты обязанности, предусмотренные Инспекционной системой АНТКОМ, и будет четко указано, что риск инфекционного заболевания не является действующим освобождением от обязанности допуска инспектора на борт.</p>		
			<p>Предварительный статус: не выполняет (уровень 2)</p>		
Норвегия	<i>Antarctic Sea</i>	<p>Инспекционная система, п. V требует, чтобы судно остановилось, как только это будет практически возможно, и позволило инспектору подняться на борт.</p> <p>В отчете о попытке инспекции судна <i>Antarctic Sea</i> под норвежским флагом чилийским уполномоченным инспектором отмечается следующее:</p> <p>После того как ответы на вопросы были получены, мы спросили капитана судна, разрешит ли он, если позволят метеорологические условия, высадку, посещение и осмотр судна 23 мая в том же месте (пролив Брансфилд). Ответ был ОТРИЦАТЕЛЬНЫМ, и он добавил следующее: «Мы находимся в той же ситуации, что и судно <i>Antarctic Endurance</i>, и накладываем те же ограничения.»</p>	<p>Для обеспечения безопасной работы и защиты здоровья всех членов команды, норвежские суда, занимающиеся промыслом криля, предприняли существенные усилия для предотвращения распространения COVID-19 на борту. Например, в порту отправления судна экипаж находится в изоляции в течение 10 дней, и каждый член экипажа должен пройти три анализа на обнаружение COVID-19 перед поднятием на борт судна. До сих пор им удавалось избежать каких-либо вспышек на борту промысловых судов, а появление вспышки COVID-19 на борту создало бы очень опасную ситуацию для здоровья и безопасности команды. И в данном конкретном случае судну потребовалось бы шесть дней, чтобы добраться до надежного порта, если предположить, что их приняли бы в порт со вспышкой болезни на борту. Таким образом, капитан судна был</p>		См. п. 90

Сторона	Судно	Сводная информация о выполнении – Секретариат	Ответ – Договаривающаяся сторона	Статус	Ответ SCIC
		<p>Ответ судна <i>Antarctic Endurance</i> на просьбу о сотрудничестве в проведении инспекции звучал следующим образом: «В условиях COVID-19 в интересах обеспечения безопасности экипажа на борту судна мы не можем допустить, чтобы кто-то поднялся на борт судна.»</p> <p>Этот отчет был распространен в COMM CIRC 21/98.</p>	<p>озабочен тем, что безопасность экипажа находится под угрозой, если инспекторы будут допущены на борт.</p> <p>Капитан судна <i>Antarctic Sea</i> сообщил инспекторам по радио, что ему придется уточнить в штабе компании, прежде чем разрешить какие-либо проверки, на что инспектор ответил, что в этом нет необходимости.</p> <p>Тем не менее, согласно п. 5 Инспекционной системы АНТКОМ, судно обязано при получении соответствующего сигнала разрешить инспекторам подняться на борт судна. Отступлений от этого положения нет, и, следовательно, оно применяется и в случае пандемии.</p> <p>Все соответствующие требования АНТКОМ являются юридически обязательными для норвежских судов на основании национальных законов и правил, а также ежегодных лицензий для каждого судна на промыслах АНТКОМ. Норвегия очень серьезно относится к отчету об инспекции, и на основании информации, содержащейся в отчете, Direktoratet for fiskerikontrollen вынес судну официальное предупреждение. В дополнение к этому, при выдаче лицензии судну на предстоящий сезон будут подчеркнуты обязанности, предусмотренные Инспекционной системой АНТКОМ, и будет четко указано, что риск инфекционного заболевания не является действующим освобождением от обязанности допуска инспектора на борт.</p> <p>Предварительный статус: не выполняет (уровень 2)</p>		

Список ННН судов Недоговаривающихся Сторон 2021/22 г.

Название судна	Флаг	Номер ИМО	Позывные	Характер деятельности и дата ее проведения	Год включения в список	Прежние владельцы
<i>Amorinn</i>		7036345	5VAN9	<ul style="list-style-type: none"> Замечено в 58.5.1 (11.10.2003) Замечено в 58.4.2 (23.01.2004) 	2003	<ul style="list-style-type: none"> Infitco Ltd (Ocean Star Maritime Co.) Seric Business S.A.
<i>Antony</i>		7236634	PQMG	<ul style="list-style-type: none"> Поддерживало суда, включенные в ННН список 	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"> Замечено в 58.5.2 (31.01.2004) Замечено в 58.5.1 (10.05.2006) Замечено в 58.4.1 (21.01.2010) Замечено в 58.4.1 (13.02.2011) Буксировка судна <i>Baiyangdian</i> в 57 (01.04.2012) Замечено в 58.6 (01.07.2012) Замечено в 58.4.2 (28.01.2013) Замечено в 57 (10.03.2013) Вело лов в 58.5.1 (13.05.2013) Замечено в 57 (07.09.2013) Замечено в 58.4.1 (30.03.2014) Замечено в 57 (14.04.2014) Замечено в 57 (14.12.2014) Выборка в 5841Н (07.01.2015) Замечено в 58.4.1 (11.01.2015) Замечено в 57 (26.02.2015) 	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.

(продолж.)

Название судна	Флаг	Номер ИМО	Позывные	Характер деятельности и дата ее проведения	Год включения в список	Прежние владельцы
<i>Atlantic Wind</i>		9042001	5IM813	<ul style="list-style-type: none"> Незадокументированная выгрузка, Малайзия (01.08.2004) Вело лов в 58.4.3а (22.02.2005) Вело лов в 58.4.3а (28.04.2005) Вело лов в 58.4.3b (16.12.2005) Вело лов в 58.4.3b (01.07.2009) Вело лов в 58.4.2 (27.01.2010) Вело лов в 58.4.3b (04.04.2010) Вело лов в 58.4.1 (13.02.2011) Замечено в 57 (16.05.2012) Замечено в 57 (20.10.2012) Замечено в 57 (28.05.2013) Замечено в 57 (01.07.2013) Замечено в 57 (13.05.2014) Замечено в 57 (14.12.2014) Вело лов в 5841H (12.01.2015) 	2004	<ul style="list-style-type: none"> Viarsa 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"> Вело лов в 58.4.1 (19.03.2007) Замечено в 88.1 (15.01.2008) Замечено в 57 (19.12.2010) Замечено в 57 (05.10.2012) Замечено в 57 (24.03.2013) Замечено в 57 (03.09.2013) Замечено в 57 (19.11.2013) Замечено в 57 (14.02.2014) 	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"> Замечено в 58.4.3b (14.02.2006) Замечено в 58.4.3b (22.05.2006) Замечено в 58.4.3b (10.12.2006) Замечено в 58.4.3b (08.02.2008) 	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>	Нигерия	7020126	5NMU	<ul style="list-style-type: none"> Производило поставки ННН судам в 51 (09.02.2007) 	2007	<ul style="list-style-type: none"> Sharks Investments AVV Port Plus Ltd

(продолж.)

Название судна	Флаг	Номер ИМО	Позывные	Характер деятельности и дата ее проведения	Год включения в список	Прежние владельцы
<i>Heavy Sea</i>		7322926	ZENF8	<ul style="list-style-type: none"> Замечено в 58.5.1 (03.02.2004) Вело лов в 57 (29.07.2005) 	2004	<ul style="list-style-type: none"> C & S Fisheries S.A. Muner S.A. Meteroros Shipping Meteora Shipping Inc. Barroso Fish S.A.
<i>Jinzhang</i>		6607666	PQBT	<ul style="list-style-type: none"> Вело лов в 58.4.3b (23.05.2006) Вело лов в 58.4.2 (18.02.2007) Вело лов в 58.4.3b (24.03.2007) Вело лов в 58.4.3b (12.01.2008) Вело лов в 58.4.3b (09.01.2009) Вело лов в 58.4.3b (20.01.2009) 	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. Etterna Ship Management
<i>Koosha 4</i>	Иран, Исламская Республика	7905443	9BQK	<ul style="list-style-type: none"> Замечено в 58.4.1 (20.01.2011) Замечено в 58.4.1 (15.02.2011) 	2011	<ul style="list-style-type: none"> Pars Paya Seyd Industrial Fish
<i>Limpopo</i>		7388267		<ul style="list-style-type: none"> Вело лов в 58.5.2 (21.09.2003) Замечено в 58.5.1 (03.12.2003) Вело лов 58.4.3b (23.02.2005) Вело лов 58.4.3b (14.12.2005) Замечено в 58.4.3b (25.01.2007) 	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"> Вело лов без лицензии (08.06.2019) 	2020	<ul style="list-style-type: none"> Jiho Shipping Ltd
<i>Northern Warrior</i>	Ангола	8808903	PJSA	<ul style="list-style-type: none"> Поддерживало суда, включенные в ННН список 	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

(продолж.)

Название судна	Флаг	Номер ИМО	Позывные	Характер деятельности и дата ее проведения	Год включения в список	Прежние владельцы
<i>Perlon</i>		5062479	5NTV21	<ul style="list-style-type: none"> • Замечено в 58.5.1 (03.12.2002) • Замечено в 58.5.1 (04.06.2003) • Замечено в 58.4.2 (22.01.2004) • Замечено в 58.4.3b (11.12.2005) • Вело лов 58.4.1 (26.01.2006) • Замечено в 58.4.3b (07.12.2006) • Замечено в 58.4.1 (30.12.2006) • Замечено в 58.4.1 (16.12.2008) • Замечены снасти (10.02.2009) • Вело лов в 58.5.1 (08.06.2010) • Замечено в 51 (10.02.2012) • Замечено в 57 (20.07.2014) • Замечено в 57, посадка (22.04.2015) 	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"> • Поддержка ННН судам в 51 (16.05.2008) • Замечено в 58.4.3b (22.04.2009) • Замечено в 57 (07.12.2009) • Вело лов в 58.4.1 (07.04.2010) • Замечено в 58.4.1 (29.01.2012) • Замечено в 58.4.1 (30.01.2012) • Замечено в 58.4.1 (31.01.2012) • Замечено в 57 (24.04.2012) • Вело лов в 58.6 (03.07.2012) • Замечено в 57 (28.05.2013) • Замечено в 57 (04.07.2013) • Замечено в 58.4.1 (20.01.2014) • Замечено в 57 (13.05.2014) • Замечено в 57 (08.12.2014) • Выборка в 5841H (06.01.2015) 	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>	Гамбия/ без гражданства	7424891		<ul style="list-style-type: none"> • Вело лов в 58.4.4b (10.11.2006) 	2007	<ul style="list-style-type: none"> • Cecibell Securities • Farway Shipping

(продолж.)

Название судна	Флаг	Номер ИМО	Позывные	Характер деятельности и дата ее проведения	Год включения в список	Прежние владельцы
STS-50	Того	8514772	5VDR2	<ul style="list-style-type: none">• Выгрузка ННН улова (25.05.2016)• Замечено 57 (06.04.2017)	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

Список ННН судов Договаривающихся Сторон 2021/22 г.

Название судна	Флаг	Номер ИМО	Позывные	Характер и даты деятельности	Год включения в список	Прежние владельцы
<i>El Shaddai</i> Предыдущие названия: • <i>Banzare</i>	Южная Африка	8025082	ZR6358	Ведение промысла в закрытом районе (Подрайон 58.7) (26 мая – 8 августа 2015 г. и 6 мая – 22 июня 2016 г.)	2021	Braxton Security Services CC