

**Rapport du Comité permanent sur l'application
et l'observation de la réglementation (SCIC-2025)**

Table des matières

Ouverture de la réunion	1
Organisation de la réunion	1
Examen des mesures et systèmes liés à l'application et à l'observation de la réglementation	1
Système de documentation des captures (SDC).....	1
Examen de la proposition du fonds du SDC	1
Mise en œuvre du SDC	2
Contrôle des navires	4
Activité VMS et mouvements des navires à l'intérieur de la zone de la Convention	5
Promotion de la conformité à la CCAMLR	6
Transbordements	7
Mise en œuvre du Système international d'observation scientifique (SISO)	8
Stratégie d'engagement des PNC	8
Propositions de mesures de conservation liées à la conformité, nouvelles ou révisées	9
Mesure de conservation 10-03	9
Mesure de conservation 10-04	10
Mesure de conservation 10-09	10
Mesure de conservation 10-10	11
Mesures de conservation 21-01 et 21-02	12
Mesure de conservation 31-02	12
Mesure de conservation 51-06	12
Zones de nidification de poissons	13
Procédure d'évaluation de la conformité de la CCAMLR (CCEP)	13
Rapport provisoire de conformité	16
Rapport provisoire de conformité - Partie A	16
Mesure de conservation 10-03	16
Mesure de conservation 10-04	17
Mesure de conservation 10-05	17
Mesure de conservation 10-09	18
Mesure de conservation 22-08	19
Mesure de conservation 26-01	19
Mesure de conservation 31-01	19
Mesure de conservation 91-05	20
Rapport provisoire de conformité - Partie B	20
Examen de la MC 10-10	21
Pêche INN dans la zone de la Convention	21
Niveau actuel de la pêche INN	21
Listes des navires INN	22
Liste des navires INN-PC	22
Liste des navires INN-PNC	26

Notifications de projets de pêche	27
Avis du Comité scientifique au SCIC	29
Retard dans la récupération des engins de pêche	29
Dépassements de captures	29
Descriptions des engins de pêche notifiés	30
Arrivée précoce des navires dans la pêcherie de légine dans la région de la mer de Ross (sous-zones 88.1 et 88.2)	30
Définition de l'étalonnage et de la standardisation	31
Nids de poisson	31
Examen de la deuxième évaluation de la performance	31
Autres questions	32
Tâches du Secrétariat	35
Clôture de la réunion	35
Appendice I : Écarts de conformité 2024-2025	36
Appendice II : Liste proposée des navires INN des Parties non contractantes 2025-2026	117
Appendice III : Liste proposée des navires INN des Parties contractantes 2025-2026	118
Appendice IV : Tâches du Secrétariat	119

**Rapport de la réunion du Comité permanent sur l'application
et l'observation de la réglementation (SCIC-2025)**
(Hobart, Australie, 20 au 24 octobre 2025)

Ouverture de la réunion

1. La réunion du Comité permanent sur l'application et l'observation de la réglementation (SCIC) se tient à Hobart, en Australie, du 20 au 24 octobre 2025.
2. Le président du SCIC, A. Berry (Nouvelle-Zélande), ouvre la réunion, accueille les Membres et les observateurs et remercie le Secrétariat pour son appui. Ses remerciements s'adressent également aux Membres pour le travail accompli pendant la période d'intersession en vue d'une réunion productive et efficace.
3. Si toutes les sections du présent rapport contiennent des informations importantes pour la Commission, seuls les paragraphes résumant les avis du SCIC à la Commission sont surlignés en gris.

Organisation de la réunion

4. Le SCIC examine son ordre du jour, tel qu'il a été adopté par la Commission.

Examen des mesures et systèmes liés à l'application et à l'observation de la réglementation

Système de documentation des captures (SDC)

Examen de la proposition du fonds du SDC

5. Le SCIC étudie le document CCAMLR-44/12, qui présente une mise à jour des dépenses effectuées en 2025 à partir du fonds du Système de documentation des captures de *Dissostichus* spp. (SDC) ainsi que trois propositions que le comité d'évaluation du fonds du SDC doit approuver.
6. Le SCIC rappelle plusieurs propositions approuvées lors de la 43^e réunion de la CCAMLR (CCAMLR-43) et mises en œuvre avec succès pour l'amélioration du e-SDC ainsi que pour la formation au SDC en présentiel à Singapour. Le SCIC rappelle avoir approuvé le déblocage de fonds lors de la 42^e réunion de la CCAMLR (paragraphe 18) destinés à soutenir la formation SDC en ligne en 2024 et 2025. Il note par ailleurs que deux ateliers en ligne ont eu lieu en décembre 2024 et que d'autres sont prévus pour la fin de l'année 2025. Il rappelle en outre qu'aucune demande de formation n'a été reçue de la part des Parties contractantes ou des Parties non contractantes (PNC) coopérantes.
7. Le SCIC note qu'aucun fonds n'a été dépensé pour soutenir la mise en œuvre du Plan d'action 2025-2026 relatif à la stratégie d'engagement des PNC (2025–2026) en ce qui concerne la collaboration par le biais de la participation au SDC, et qu'il est prévu que ces fonds soient dépensés à la fin de 2025 et en 2026.

8. Le SCIC examine la mise à jour des résultats et des dépenses de l'atelier sur le SDC et le contrôle portuaire qui s'est tenu au Cap, en Afrique du Sud, en mai 2025 (CCAMLR-44/BG/07). Le SCIC félicite l'Afrique du Sud pour la réussite de l'atelier. Il note que 44 participants de neuf Parties contractantes et un participant d'une Partie non contractante (PNC) coopérante y ont pris part, et que les retours d'information ont été positifs. Le SCIC note que les participants ont formulé 24 recommandations dans un certain nombre de domaines : elles sont à l'étude par le SCIC dans le point de l'ordre du jour correspondant.

9. Prenant acte des exigences figurant à l'annexe 10-05/B de la MC 10-05 concernant la désignation d'un comité d'évaluation chargé d'examiner la proposition de dépenses du fonds du SDC et de formuler des recommandations à la Commission, le SCIC convoque un tel comité, composé de représentants de l'Australie, de la République de Corée (Corée), de la France, des États-Unis d'Amérique, de la Nouvelle-Zélande et du Royaume-Uni.

10. Le comité d'évaluation du fonds du SDC remercie le Secrétariat pour sa proposition détaillée et recommande des dépenses issues du fonds du e-SDC pour couvrir les propositions suivantes :

- i) des ateliers de formation au SDC en ligne, d'un montant de 10 000 AUD pour 2026 et 2027. Le comité rappelle les délibérations du SCIC sur l'élaboration de modules d'apprentissage SDC en ligne et demande au Secrétariat de poursuivre l'élaboration de ces modules en 2026 et 2027. Il observe que les contraintes actuelles en matière de personnel freinent tout nouveau développement de modules d'apprentissage en ligne et demande au Secrétariat d'élaborer un programme de travail pendant la période d'intersession sur la manière dont cela pourrait être mis en œuvre en 2027 ;
- ii) formation au SDC en présentiel sur demande, d'une valeur de 60 000 AUD, à utiliser en 2026 et 2027 pour deux ateliers en présentiel demandés par des Parties contractantes ou des Parties non contractantes (PNC) coopérantes ;
- iii) un atelier régional d'engagement SDC/PNC au Moyen-Orient, d'une valeur de 120 000 AUD, pour 2026 ou 2027. Le comité souligne la nécessité d'inclure la participation de Parties contractantes, en particulier celles qui ont des liens commerciaux dans la région. Le comité observe que la proposition mentionne la prise en charge des frais de déplacement par les Parties contractantes (CCAMLR-44/12, paragraphe 15). Il recommande par ailleurs que les Parties contractantes qui souhaitent participer à l'atelier de formation au SDC fassent une demande d'utilisation des 60 000 AUD approuvés pour les ateliers de formation SDC en présentiel.

11. Le SCIC remercie le comité d'évaluation du fonds du SDC pour son travail et approuve la proposition de dépense à soumettre à l'examen de la Commission.

Mise en œuvre du SDC

12. Le SCIC note le rapport de mise en œuvre du Système de documentation des captures de *Dissostichus* spp. (CCAMLR-44/13) et note qu'aucun certificat de capture de *Dissostichus* spécialement validé (CCDSV) n'a été délivré ni aucun document frauduleux identifié.

13. Le SCIC observe les recommandations suivantes, émises par les participants à l'atelier sur le SDC et le contrôle portuaire qui s'est tenu au Cap :

- i) améliorer les résumés et l'extraction des données du e-SDC ;
- ii) renforcer les contrôles logiques pour les codes produits et les coefficients de transformation : cela nécessitera un examen par la Commission ou ses groupes de travail afin de convenir de coefficients de transformation standardisés ;
- iii) introduire un champ facultatif ou obligatoire dans les modèles de certificat d'exportation de *Dissostichus* (CED)/ certificat de réexportation de *Dissostichus* (CRED) destiné à enregistrer la vérification du poids au point d'importation ;
- iv) ajouter au modèle un champ destiné au nombre d'unités de produit ;
- v) permettre aux utilisateurs de fermer des documents ou à un responsable supérieur de bloquer l'utilisation d'un document à des fins d'exportation/de réexportation ;
- vi) réviser le paramètre actuel d'expiration annuelle des comptes utilisateurs (1^{er} mars) ;
- vii) envoyer des rappels automatiques pour les documents incomplets ; et
- viii) ajouter aux documents du SDC un champ dédié aux commentaires.

14. Le SCIC note qu'en ce qui concerne la recommandation ii) visant à renforcer les contrôles logiques des codes de produits et des coefficients de transformation, un groupe de travail d'intersession comprenant des spécialistes en la matière devra être convoqué. Le SCIC note par ailleurs que les coefficients de transformation sont également examinés par le Comité scientifique, et encourage les Membres à collaborer avec leurs collègues scientifiques sur cette question.

15. Le SCIC recommande la création d'un groupe de discussion d'intersession chargé de consulter des spécialistes dans ce domaine afin de prendre en compte les recommandations de l'atelier du Cap susmentionnées concernant les questions liées au SDC. Il charge le Secrétariat de prendre les dispositions nécessaires et de rendre compte de la mise en œuvre de ces recommandations lors de la session 2026 du SCIC (SCIC-2026).

16. Conformément au paragraphe C9 de l'annexe 10-05/C de la MC 10-05, le SCIC examine le statut de Partie coopérante actuellement accordé à la Colombie, au Mexique, à Singapour et à la Thaïlande.

17. Le SCIC observe avec inquiétude que, depuis quatre ans, le Secrétariat tente de désigner un point de contact mexicain chargé d'organiser la formation au SDC. Le SCIC évoque les révocations du statut de Partie coopérante de la CCAMLR des Seychelles en 2017 et de Singapour en 2011. Le SCIC recommande à la Commission de confier au Secrétariat le soin d'écrire au Mexique afin de lui demander de s'acquitter de ses obligations en vertu de la MC 10-05 et d'entreprendre une formation au SDC pendant la période d'intersession 2025-2026, soulignant que le non-respect de cette demande constituerait un motif de révocation de son statut de Partie coopérante lors de la 45^e réunion de la CCAMLR.

18. La COLTO note avec une grande inquiétude qu'un acteur connu de la pêche INN reprend la pêche à la légine dans les eaux internationales au nord de la zone de la Convention, et qu'il a fait part de son intention de participer à la pêcherie de la mer de Ross. La COLTO note par ailleurs que le navire *Altar 11*, battant pavillon équatorien, pêche la légine dans l'Atlantique Sud-Ouest depuis mars 2025 à l'aide de filets maillants, comme l'indique le document du Secrétariat sur la mise en œuvre du SDC (CCAMLR-44/13). La COLTO exhorte le SCIC à faire preuve de la plus grande vigilance à l'égard de toute notification impliquant ces navires ou affréteurs, et encourage l'État du pavillon à faire preuve d'une transparence totale en ce qui concerne la propriété des navires, l'octroi de licences et la surveillance des opérations du navire.

19. Le SCIC remercie la COLTO d'avoir porté cette information à son attention et rappelle aux Membres que la gestion des navires relève de la responsabilité de l'État du pavillon concerné.

Contrôle des navires

20. Le SCIC examine la mise en œuvre de la mesure de conservation MC 10-03 et du système de contrôle pour la saison 2024-2025, présentée dans le document CCAMLR-44/15, lequel indique que 124 contrôles au port et 24 contrôles en mer ont été effectués.

21. Le SCIC approuve la proposition du Secrétariat de convoquer un panel d'intersession sur les ressources dédiées aux contrôles des navires. Ce panel accordera la priorité à l'élaboration de ressources sur la base des résultats de l'enquête menée auprès des contrôleurs (CCAMLR-44/15, annexe 1), ainsi qu'à la communication d'orientations et d'un appui techniques au Secrétariat pendant leur préparation. Le SCIC note que le panel d'intersession mènera ses travaux au moyen d'un groupe de discussion en ligne dédié et de réunions virtuelles, avec la participation de spécialistes en la matière. Le SCIC demande au Secrétariat de prendre les dispositions nécessaires pour faciliter et soutenir les travaux du panel.

22. Le SCIC examine également les recommandations issues de l'atelier sur le SDC et les contrôles portuaires (CCAMLR-44/BG/07), organisé en Afrique du Sud, et recommande au panel d'intersession sur les ressources dédiées aux contrôles des navires d'examiner les recommandations suivantes issues de cet atelier :

- i) l'élaboration d'une liste standardisée d'outils destinés aux contrôleurs ;
- ii) l'amélioration des modèles et formulaires de compte-rendu de contrôle ;
- iii) un processus de transmission plus clair des comptes-rendus de contrôle portuaire et de contrôle en mer au navire contrôlé ;
- iv) l'élaboration d'une carte d'identification électronique CCAMLR pour les contrôleurs dans le cadre du Système de contrôle des navires, ainsi que la publication des numéros d'identification sur le site web de la CCAMLR ;
- v) une évaluation standardisée sur les risques que posent les navires entrant dans un port.

23. Le SCIC note les progrès accomplis dans le cadre du projet de comptes-rendus électroniques et approuve la poursuite de sa mise en œuvre. Il demande que la poursuite du développement tienne compte de l'intégration avec les bases de données internes de la CCAMLR, de la nécessité d'une capacité de saisie des données hors ligne, ainsi que de l'interopérabilité avec les systèmes de données externes pertinents, y compris le Système mondial d'échange d'information (GIES) dans le cadre de l'Accord sur les mesures du ressort de l'État du port (*en anglais*, PSMA).

24. Le SCIC affirme que, conformément aux responsabilités prévues à la partie A du compte-rendu du contrôle, cette section doit être remplie par le capitaine du navire lorsqu'il donne un préavis de 48 heures avant l'entrée au port.

25. Le SCIC examine le rapprochement effectué par le Secrétariat entre les données SIA et les bases de données des contrôles portuaires détenues par la CCAMLR (CCAMLR-44/BG/13), notant que cette analyse sert de référence pour évaluer les taux de contrôles réalisés par les Parties contractantes conformément aux exigences de la MC 10-03. Le SCIC reconnaît l'utilité de cette analyse et recommande au Secrétariat de l'effectuer chaque année. Le SCIC note en outre que les analyses futures devraient reconnaître les limites de la précision des données SIA et confirme que ces analyses ne doivent pas être utilisées à des fins de conformité.

Activité VMS et mouvements des navires à l'intérieur de la zone de la Convention

26. Le SCIC examine le rapport de mise en œuvre du système de surveillance des navires (VMS) présenté par le Secrétariat (CCAMLR-44/17) et note la mise en œuvre de la MC 10-04 par les Parties contractantes. Le document rend également compte des tests effectués par le Secrétariat dans le but d'élaborer un système de notification automatique des mouvements.

27. Le SCIC rappelle aux navires et aux Membres qu'ils doivent soumettre au Secrétariat des rapports sur les mouvements des navires dans le format spécifié à l'annexe 10-04/A.

28. Le SCIC approuve les modifications proposées par le Secrétariat à la MC 10-04 (CCAMLR-44/17, annexe 1) afin de clarifier l'exigence d'utiliser le format de l'annexe 10-04/A pour les rapports sur les mouvements des navires et d'améliorer la transmission de données.

29. Le SCIC approuve la poursuite des travaux du Secrétariat visant à mettre au point une fonctionnalité de notification automatisée des mouvements VMS, et souligne les avantages potentiels d'un tel système. Le SCIC exhorte le Secrétariat à donner la priorité à ce projet. Certains Membres expriment leur intérêt à participer aux essais de ce nouveau système et demandent un calendrier qui permettra l'avancement du projet.

30. Le SCIC approuve la recommandation du Secrétariat visant à ne plus payer les rapports de position Inmarsat à partir de la saison 2025-2026, et demande aux Parties contractantes dont les navires continuent de présenter un compte-rendu à la CCAMLR via l'adresse électronique Inmarsat de veiller à ce que ces positions soient redirigées, ou que les exploitants des navires reçoivent la consigne de procéder à cette action.

Promotion de la conformité à la CCAMLR

31. Le SCIC accueille favorablement la présentation du Chili (CCAMLR-44/01) sur les activités de suivi, de contrôle et de surveillance (SCS) entreprises par le pays dans la sous-zone 48.1 au cours de la saison de pêche 2024-2025. En mer, le bâtiment naval *ATF-60 Lientur* a inspecté un navire en janvier, tandis que l'OPV-83 *Marinero Fuentealba* a inspecté dix navires battant pavillon étranger en avril-mai, tous en pleine conformité avec les mesures de conservation de la CCAMLR. En outre, deux vols de recherche ont mené des activités SCS aériennes au cours desquelles aucun navire de pêche ni aucun engin de pêche abandonné ou perdu n'ont été détectés.

32. Le SCIC remercie le Chili pour ses opérations de grande envergure dans la sous-zone 48.1, dans des conditions antarctiques difficiles. Le SCIC réitère l'importance du leadership opérationnel et des efforts partagés entre les Parties, notant que l'homogénéité et l'équité dans la mise en œuvre renforcent la confiance collective dans le respect des règles par les navires de l'ensemble de la flotte de la CCAMLR.

33. Le SCIC prend note du document CCAMLR-44/BG/15, qui fait le point sur les travaux entrepris par le Chili pendant la période d'intersession en tant que chef de file du groupe de discussion sur l'élaboration de lignes directrices pour les systèmes de suivi électronique.

34. Le SCIC note que de nombreux Membres mettent déjà en œuvre le système de suivi électronique par le biais de processus nationaux, et note par ailleurs que les navires du groupe de clients du MSC de la mer de Ross et tous les navires membres de la COLTO mettent en œuvre un certain niveau de suivi électronique à bord. Le SCIC souligne l'importance pour la CCAMLR de compléter les pratiques SCS établies et de soutenir l'observation scientifique par la mise en œuvre de systèmes de suivi électronique.

35. Le SCIC encourage l'ensemble des Membres à répondre à l'enquête sur les systèmes de suivi électronique afin d'alimenter les discussions futures, avec pour ambition d'en voir les conclusions déboucher sur une approche de mise en œuvre progressive, guidée par une feuille de route claire et tenant compte des avis des différents Membres et parties prenantes.

36. Le SCIC remercie la Nouvelle-Zélande pour les patrouilles de surveillance aérienne qu'elle a effectuées au cours de la saison 2024-2025, comme indiqué dans le document CCAMLR-44/BG/21, et pour son engagement à mener de telles patrouilles régulièrement dans la région de la mer de Ross à l'avenir. Aucun navire ou activité INN n'ont été détectés, et aucun écart de conformité potentiel n'a été identifié parmi les 13 navires observés.

37. Le SCIC accueille favorablement la présentation de l'Argentine (CCAMLR-44/BG/25) sur les activités SCS entreprises par le pays dans la sous-zone 48.2 au cours de la saison de pêche 2024-2025. Il note que 10 navires impliqués dans des activités de pêche au krill ont été identifiés et que les mesures de conservation de la CCAMLR ont été pleinement respectées, d'après les comptes-rendus reçus. Le SCIC note par ailleurs que les contrôleurs de la CCAMLR déployés sur le brise-glace *Almirante Irizar* n'ont pas été en mesure d'effectuer des contrôles en mer en raison de conditions météorologiques extrêmes, et ont donc entrepris des communications radio avec quatre navires de pêche sous licence CCAMLR afin d'obtenir des informations sur leurs opérations, informations qui ont été vérifiées dans les données détenues par la CCAMLR.

38. Le SCIC remercie l'Argentine pour les efforts déployés afin d'assurer des patrouilles de surveillance et des activités de contrôle au nom de la CCAMLR.

39. Le SCIC reconnaît la valeur d'un suivi de la conformité supplémentaire, qui pourrait améliorer la boîte à outils existante dans ce domaine, et soutenir les Membres dans leurs efforts pour veiller au respect des mesures de conservation, en particulier dans les circonstances où les contrôles en mer peuvent être limités par des conditions météorologiques défavorables. Le SCIC rappelle le document CCAMLR-43/BG/25 rév. 1, qui décrit l'élaboration des protocoles de contrôle par radio. Le SCIC accueille favorablement l'offre du Royaume-Uni de collaborer avec les Parties intéressées pendant la période d'intersession pour faire progresser ces mécanismes.

40. Certains Membres rappellent qu'en dépit de la MC 10-04, qui établit que pour la pêche au krill, les navires ont jusqu'à 10 jours ouvrables à partir du moment où ils quittent la zone de la Convention pour communiquer les données VMS au Secrétariat, la majorité des navires de pêche observés transmettent les données VMS en temps réel.

41. Le SCIC prend note de la mise à jour fournie par les États-Unis sur la mission de patrouille de surveillance entreprise par les garde-côtes américains à bord du brise-glace *Polar Star* au cours de la saison 2024-2025, et note que cette mission apporte des informations concernant le repérage de navires dans la zone de la Convention lors du transit vers et depuis la station McMurdo. Le SCIC observe par ailleurs que, compte tenu du succès de cette première mission, les États-Unis ont l'intention de poursuivre leurs efforts cette saison.

Transbordements

42. Le SCIC examine la mise en œuvre de la MC 10-09 (CCAMLR-44/16), notant que 314 transbordements ont eu lieu entre le 1^{er} décembre 2024 et le 1^{er} août 2025, dont 160 concernaient des produits dérivés du krill.

43. Le SCIC observe une baisse de la conformité aux dispositions de la MC 10-09, mais relève que le taux de conformité global de 92 % reste relativement élevé. Il note par ailleurs avec inquiétude que certains navires de Parties contractantes se sont renseignés auprès du Secrétariat concernant le changement pour un pavillon de Parties non contractantes, ce qui constituerait un moyen d'éviter la mise en œuvre des mesures de conservation de la CCAMLR. Il ajoute que des mesures supplémentaires pourraient être nécessaires pour y remédier.

44. Le SCIC examine l'application de la MC 10-09 en ce qui concerne le transbordement de l'équipage, des observateurs et des autres membres du personnel, y compris de leur équipement personnel. Il note qu'il existe des interprétations divergentes concernant l'application de la MC 10-09 et convient que la mesure ne précise pas clairement si ces activités sont couvertes.

45. Le SCIC observe la période prolongée pour laquelle les transbordements sont notifiés et examine l'application de l'exigence de fournir une notification 72 heures avant qu'un transbordement ne soit prévu au paragraphe 2 de la MC 10-09. Il note que les exploitants de navires opérant dans la zone de la Convention sont confrontés à un certain nombre de facteurs opérationnels et environnementaux, ce qui pourrait contribuer à des demandes de prolongation des délais de notification de la part des Parties contractantes.

46. Le SCIC s'accorde sur le fait que la mesure MC 10-09 doit faire l'objet d'une révision complète afin de la clarifier et de répondre aux questions entourant les exigences en matière de suivi et les défis opérationnels qui y sont associés.

Mise en œuvre du Système international d'observation scientifique (SISO)

47. Le SCIC prend note du document WG-FSA-2025/02, qui fait le point sur la mise en œuvre du Système international d'observation scientifique (SISO) de la CCAMLR pendant la saison 2024-2025. Rappelant la discussion qui s'est déroulée lors de sa réunion 2024 (SCIC-2024, paragraphe 88), il observe qu'aucune action spécifique n'a été identifiée comme devant être examinée par le SCIC à ce stade et souligne l'importance que continue de revêtir le Système international d'observation scientifique.

Stratégie d'engagement des PNC

48. Le SCIC note l'examen de la mise en œuvre de l'actuel Plan d'action 2025-2026 relatif à la stratégie d'engagement des PNC (CCAMLR-44/BG/11), approuvé par la Commission lors de sa 43^e réunion (CCAMLR-43, paragraphe 7.30).

49. Le SCIC reconnaît l'importance des efforts assidus du Secrétariat pour développer des relations avec les Parties non contractantes (PNC) afin de promouvoir leur coopération avec la CCAMLR et encourage la poursuite de ces efforts.

50. Le SCIC se dit préoccupé par le manque d'engagement de nombreuses PNC, notant que l'absence de réponse aux lettres du secrétaire exécutif limite l'efficacité de la stratégie, et encourage toutes les Parties contractantes à soutenir activement ces efforts d'engagement par l'intermédiaire des canaux diplomatiques et des relations commerciales.

51. Le SCIC note l'engagement positif du Koweït et des Émirats arabes unis, et demande au Secrétariat de continuer à encourager ces dialogues ainsi que d'autres avec les PNC de la région du Moyen-Orient ayant fait part de leur intérêt. En outre, le SCIC approuve la poursuite de l'engagement avec les PNC dans la région de l'Asie du Sud-Est.

52. Le SCIC relève l'importance du transbordement dans le contexte de l'engagement des PNC et demande au Secrétariat de se mettre en contact avec les PNC qui fournissent des services de transbordement dans la zone de la Convention, afin de les aider à comprendre les mesures de conservation de la CCAMLR et à s'y conformer.

53. Le SCIC observe par ailleurs qu'un mécanisme permettant d'appliquer un statut de Partie coopérante aux navires de transbordement battant pavillon d'une PNC pourrait être envisagé ; un tel mécanisme nécessiterait toutefois un examen plus approfondi (paragraphe 43).

Propositions de mesures de conservation liées
à la conformité, nouvelles ou révisées

Mesure de conservation 10-03

54. Le SCIC examine la proposition avancée par l’Australie, la Corée, les États-Unis et la Nouvelle-Zélande relative à la modification de la MC 10-03 (CCAMLR- 44/02 rév. 1) afin d’exiger des Parties contractantes qu’elles effectuent un contrôle de tous les navires qui entrent dans leurs ports en transportant des ressources marines vivantes de l’Antarctique, notamment du krill ou des produits dérivés du krill capturés dans la zone de la Convention, et de proposer une mise à jour de l’annexe 10-03/B. Les auteurs de la proposition soulignent que ces amendements permettraient à la CCAMLR de mieux savoir quels États du pavillon débarquent du krill et des produits dérivés, et amélioreraient sa capacité à assurer le suivi des échanges commerciaux de ces produits ainsi qu’à évaluer le respect des mesures de conservation applicables.

55. Le SCIC ne parvient pas à un consensus sur l’augmentation du taux de contrôle portuaire de tous les navires entrant dans les ports et transportant des espèces autres que *Dissostichus* spp. La Chine indique qu’elle est en faveur de stratégies de gestion durable, mais craint que cette proposition amplifie les risques. La Chine déclare que les captures dans les sous-zones 48.1, 48.2 et 48.3 sont raisonnables, inférieures à la limite de capture et correspondent à la période de faible demande des prédateurs. La Chine souligne en outre que certaines Parties contractantes ne respectent pas les exigences réglementaires en matière de contrôles portuaires concernant *Dissostichus* spp. et craint que l’augmentation du taux de contrôles portuaires des navires pêchant le krill entraîne une charge supplémentaire pour les États du port et favorise une pêche INN de *Dissostichus* spp. La Chine souligne que les contrôles portuaires concernant les dispositifs d’exclusion des mammifères marins à bord des chaluts et les mesures visant à atténuer la mortalité des oiseaux marins sont inutiles : les contrôles à bord couvrent déjà ces dispositifs, et les contrôles portuaires ne peuvent pas vérifier leur utilisation en mer.

56. Le SCIC étudie l’inclusion de codes de produits supplémentaires dans les comptes-rendus de contrôle portuaire figurant à l’annexe 10-03/B, notant que ces nouveaux codes représentent les différents types de produits sur les navires inspectés et augmentent la transparence des activités de pêche. Les amendements proposés sont approuvés par le SCIC et renvoyés à la Commission pour adoption. Le SCIC ne parvient pas à un consensus sur les autres amendements de la proposition et les renvoie à la Commission pour un examen plus approfondi.

57. Le SCIC étudie en outre une proposition d’amendement de la MC 10-03, avancée par l’Australie, visant à améliorer les connaissances du Secrétariat sur les débarquements dans les ports, en exigeant que les navires transmettent les informations requises en vertu de l’annexe A de la MC 10-03 à la Partie contractante et au Secrétariat en même temps. L’Australie souligne que la proposition permettrait d’accroître la transparence et d’avoir une meilleure compréhension du nombre de navires faisant escale dans les ports, et qu’elle aiderait à déterminer le nombre et la localisation des débarquements. Le SCIC note les discussions entourant cette proposition et note que les Membres continueront à la développer pendant la période d’intersession.

Mesure de conservation 10-04

58. Le SCIC examine la proposition des délégations de l’Australie, de la Corée, des États-Unis, de la Nouvelle-Zélande et du Royaume-Uni visant à modifier la MC 10-04 (CCAMLR-42/29 rév. 2) afin d’exiger des Parties contractantes dont les navires de pêche opèrent dans la zone de la Convention qu’elles soumettent leurs données VMS au Secrétariat de la CCAMLR au plus tard une heure après les avoir reçues. Les promoteurs de cette proposition notent qu’un tel changement rendrait l’exigence de déclaration des données VMS pour le krill et les autres pêcheries de la CCAMLR cohérente avec l’exigence relative aux pêcheries exploratoires à la palangre de la CCAMLR, qui, associées au développement du Système de documentation des captures, ont permis de prévenir efficacement le commerce illégal, non déclaré et non réglementé (INN) de la légine. Ils observent également que l’extension de cette exigence à toutes les pêcheries de la CCAMLR garantira l’intégrité et la légalité de l’ensemble des produits pêchés dans le cadre de la CCAMLR, tout en améliorant les capacités de suivi et de gestion de la pêcherie de krill de la CCAMLR.

59. La Corée souligne l’importance de la transmission en temps réel des données VMS pour un contrôle efficace des activités de pêche, notant que la plupart des navires communiquent déjà ces données directement au Secrétariat. La Corée souligne en outre qu’il est essentiel, du point de vue de la sécurité, d’assurer une transmission en temps réel à partir de tous les navires.

60. Certains Membres estiment que la proposition présente un lien de cause à effet non valide entre la fréquence de transmission et l’amélioration des résultats de la gestion du krill. Ces Membres observent en outre qu’il n’existe pas de risque identifié de pêche INN qui justifierait le changement proposé, et que les pratiques existantes garantissent déjà un niveau adéquat de sécurité et de surveillance pour les navires opérant dans la zone de la Convention.

61. Le SCIC note l’avis du Secrétariat selon lequel l’établissement de comptes-rendus en temps réel n’augmenterait pas les coûts financiers et n’entraînerait pas une charge de travail supplémentaire pour le Secrétariat.

62. Le SCIC ne parvient pas à un consensus sur cette proposition d’amendement de la MC 10-04 et la renvoie à la Commission pour un examen plus approfondi.

63. Le SCIC rappelle sa discussion sur l’amélioration de la transmission des comptes-rendus sur les mouvements de navires (paragraphe 27 et 28), en notant la proposition de modifier la MC 10-04 (CCAMLR-44/17, annexe 1) pour clarifier l’obligation d’utiliser le format de l’annexe 10-04/A pour les comptes-rendus sur les mouvements de navires. Les amendements proposés sont approuvés par le SCIC et renvoyés à la Commission pour adoption.

Mesure de conservation 10-09

64. Le SCIC examine la proposition de la Corée visant à modifier la MC 10-09 (CCAMLR-44/29) afin d’encourager les Parties contractantes et les Parties non contractantes à fournir, dans la mesure du possible, les informations visées au paragraphe 2 de la MC 10-02 concernant les navires transporteurs battant leur pavillon qui mènent des activités de transbordement dans la zone de la Convention de la CCAMLR, ainsi que la création d’un registre de la CCAMLR sur les navires transporteurs.

65. Reflétant les délibérations du SCIC sur le rapport de la CCEP (paragraphe 100 et 116 à 122), le SCIC prend également en considération les points suivants :

- i) l'application de la période de notification de 72 heures requise pour les transbordements de ressources marines vivantes récoltées, d'appâts et de carburant ;
- ii) la notification au Secrétariat du transbordement de l'équipage, de l'observateur ou du personnel ainsi que, le cas échéant, de leur équipement personnel ; et
- iii) l'application d'une clause de force majeure, de détresse ou d'urgence médicale.

66. Le SCIC approuve la révision de la MC 10-09 et la renvoie à la Commission pour adoption.

Mesure de conservation 10-10

67. Le SCIC examine la proposition de la Corée de modifier le tableau de l'annexe B de la MC 10-10 (CCAMLR-44/30) afin d'y inclure une nouvelle catégorie, « Divergences d'opinion non résolues ». Cette catégorie s'appliquerait lorsque le SCIC ne parvient pas à s'entendre sur une désignation de conformité malgré tous les efforts raisonnables mis en œuvre. Dans un tel cas de figure, la question de conformité serait transmise à la Commission et les discussions correspondantes figureraient dans le rapport du SCIC. Cette approche permettrait au SCIC de consigner avec précision ses délibérations, d'attribuer des désignations de conformité en cas d'accord et d'adopter un rapport CCAMLR provisoire de conformité.

68. De nombreux Membres expriment leur soutien aux révisions proposées, notant qu'il s'agit d'une question d'efficacité et que le temps du SCIC serait mieux utilisé. Ces Membres font part de leur déception face à l'incapacité d'adopter un rapport de conformité les années précédentes.

69. La Chine indique qu'elle respecte l'objectif de la proposition, mais craint que cette dernière ne s'attaque pas à la cause première des problèmes de conformité, encourageant ainsi les Parties contractantes à se soustraire à leurs responsabilités. La Chine se dit également préoccupée par le fait que les Parties contractantes refusent de reconnaître leurs obligations.

70. La Russie reconnaît l'intention d'améliorer le processus et la procédure de conformité, mais craint que la catégorie supplémentaire ne réponde pas aux enjeux antérieurs posés par la non-adoption d'un rapport CCAMLR de conformité. La Russie note le rôle du président du SCIC pour décider de la résolution ou non d'une question et réitère la règle du consensus au sein de la CCEP.

71. Le SCIC ne parvient pas à un consensus sur cette proposition et la renvoie à la Commission pour un examen plus approfondi.

Mesures de conservation 21-01 et 21-02

72. Le SCIC examine la proposition de l'Union européenne (UE) en vue d'amender les mesures de conservation MC 21-01 et MC 21-02 (CCAMLR-44/18). Les modifications proposées visent à préciser dans la MC 21-01 que la présence d'un observateur scientifique à bord est requise pour les nouvelles pêcheries, et à préciser dans la MC 21-02 que les observateurs scientifiques doivent être nommés conformément au Système international d'observation scientifique de la CCAMLR (SISO).

73. De nombreux Membres expriment leur soutien aux révisions proposées, mais certains Membres rappellent toutefois qu'aucune notification concernant de nouvelles pêcheries n'avait été soumise cette année, que ces pêcheries avaient un caractère plus scientifique et que l'exigence d'un observateur supplémentaire augmenterait les coûts de leur mise en œuvre.

74. L'UE explique qu'il serait souhaitable de mettre en place l'obligation d'avoir un observateur du SISO à bord pour les nouvelles pêcheries avant de recevoir toute notification pour une telle pêcherie, notant que la couverture des observateurs du SISO est un élément pertinent à prendre en compte par le Comité scientifique dans son examen du plan d'opérations de pêche et dans le développement du plan de collecte des données. L'UE relève que la présence d'un observateur du SISO à bord est essentielle pour garantir la collecte de données objectives de haute qualité et d'autres informations concernant les nouvelles pêcheries.

75. Le SCIC ne parvient pas à un consensus sur les révisions des MC 21-01 et MC 21-02. Cette proposition est renvoyée à la Commission pour un examen plus approfondi.

Mesure de conservation 31-02

76. Le SCIC prend note de la proposition de la Russie (CCAMLR-44/31) visant à amender la MC 31-02 afin de clarifier les procédures de gestion concernant la remontée tardive des palangres après la fermeture des pêcheries dans les sous-zones 88.1 et 88.2. Certains Membres rappellent que cette question a été examinée lors des réunions 2023 et 2024 du SCIC, notant en outre que les suggestions de rédaction précédemment formulées sur cette question doivent être incorporées dans toute proposition future.

77. Le SCIC ne parvient pas à un consensus sur la révision de la MC 31-02, et la proposition est renvoyée à la Commission pour un examen plus approfondi.

Mesure de conservation 51-06

78. Le SCIC examine la proposition avancée par les délégations de l'Australie, des États-Unis, de la Norvège, de la Nouvelle-Zélande et du Royaume-Uni (CCAMLR-44/20 rév. 2) visant à actualiser la MC 51-06 afin qu'elle exige qu'au moins un observateur désigné en vertu du SISO soit présent à bord de chaque navire. Les promoteurs font remarquer qu'il est nécessaire d'exiger une collecte des données standardisée pour l'ensemble de la flotte de pêche afin de garantir une collecte des données solide et cohérente pour l'ensemble de la pêcherie de krill. En outre, le SISO comprend des dispositions visant à garantir la sécurité de ses observateurs.

79. La Chine estime que la proposition est discriminatoire à l'égard des observateurs nationaux et rappelle qu'un observateur national chinois a remporté un prix décerné par le SISO à la 43^e réunion de la CCAMLR. La Russie note par ailleurs que les tâches des observateurs diffèrent entre les pêcheries de krill et de légine, et qu'il n'y a aucun avantage à déployer un observateur du SISO en lieu et place d'un observateur national.

80. Le SCIC ne parvient pas à un consensus sur la révision de la MC 51-06. Cette proposition est renvoyée à la Commission pour un examen plus approfondi.

Zones de nidification de poissons

81. Le SCIC examine la proposition de l'Union européenne et de ses États membres (CCAMLR 44/21) concernant une nouvelle mesure de conservation MC 32-XX visant à assurer la protection des zones de nidification de poissons et à promouvoir la recherche non destructive afin de comprendre leur importance dans la zone de la Convention CAMLR.

82. L'UE rappelle que cette proposition a été élaborée à la suite de la découverte de zones de nidification des poissons des glaces de Jonas (*Neopagetopsis ionah*) dans le sud de la mer de Weddell, et note que la proposition adopte une approche circumpolaire, conformément à la recommandation du Comité scientifique.

83. De nombreux Membres accueillent favorablement la proposition, rappelant que ce sujet avait été discuté de manière approfondie les années précédentes, soulignant la nécessité de protéger les habitats essentiels et réaffirmant que la protection de ces nids est une mesure cruciale pour la conservation. Notant que la question est à l'étude par le président du Comité scientifique (paragraphe 212), certains Membres déclarent être dans l'incapacité de soutenir la proposition à ce stade et notent que des travaux supplémentaires sont nécessaires.

84. Le SCIC ne parvient pas à un consensus sur cette proposition et la renvoie à la Commission pour un examen plus approfondi.

Procédure d'évaluation de la conformité de la CCAMLR (CCEP)

85. Le SCIC examine le rapport et l'analyse de la CCEP (CCAMLR-44/11 rév. 2) présentés par le Secrétariat, notant que les taux de conformité dépassent 95 % pour la majorité des obligations évaluées. Le SCIC note également qu'une analyse comparative des rapports récents de la CCEP montre une stabilité générale dans le respect des mesures de conservation MC 10-04, MC 10-05, MC 26-01 et MC 91-05. Toutefois, le SCIC observe une augmentation du nombre d'écarts de conformité avec la mesure de conservation MC 10-09 au cours de la période 2023-2025.

86. Le SCIC note qu'un incident impliquant l'utilisation de feux d'artifice par le navire d'un membre de la CCAMLR en décembre 2024, dans la région de la mer de Ross, a été signalé au Secrétariat. Certains Membres estiment que cette utilisation de feux d'artifice dans la zone de la Convention pourrait constituer une violation potentielle des mesures de conservation MC 26-01 et MC 91-05. En conséquence, le SCIC recommande à la Commission de revoir son mandat à cet égard et, dans ce cadre, d'envisager l'élaboration d'une mesure de conservation visant à réglementer l'utilisation des feux d'artifice et des explosifs.

87. Le SCIC rappelle les circulaires COMM CIRC 24/138, 25/01 et 25/12 concernant plusieurs épisodes de conflits entre engins de pêche, et note que l'examen des mesures de conservation par le Secrétariat n'a pas permis de constater d'infraction. Le SCIC note également la préoccupation exprimée par l'Ukraine à ce sujet et l'importance qu'elle accorde à l'établissement de relations en tant que priorité nationale, tout en notant qu'aucun engin n'a été retiré lors de l'incident et que l'Ukraine continuera de suivre de près les activités de ses navires à l'avenir.

88. Le SCIC note qu'il serait utile, dans de telles circonstances, d'élaborer un protocole sur la conduite à suivre entre navires au sein de la CCAMLR, et invite la COLTO et l'ARK à envisager de promouvoir une initiative émanant du secteur économique à cet égard. La COLTO rappelle qu'environ 90 % des opérateurs pratiquant la pêche à la légine sont membres de la coalition et entretiennent des relations de travail bien établies. Elle indique qu'elle examinera les moyens de promouvoir cette norme de coopération auprès des opérateurs qui ne sont pas membres.

89. Le SCIC examine une demande du Secrétariat visant à fournir un avis concernant l'entrée précoce, c'est-à-dire avant l'ouverture de la saison, de sept navires sous licence dans les sous-zones 88.1 et 88.2 entre le 16 octobre et le 4 novembre 2024. Le SCIC note que certains navires sont entrés dans la zone jusqu'à 46 jours avant le début de la saison de pêche, en ajoutant que rien ne s'oppose à cette entrée précoce dans les versions actuelles des mesures de conservation (voir également les paragraphes 201 à 208).

90. Certains Membres font remarquer que les définitions nationales du terme « pêche » ainsi que celles utilisées par les organisations régionales de gestion des pêches peuvent inclure la recherche de poissons ou d'autres activités préparatoires.

91. De nombreux Membres expriment leur inquiétude concernant l'entrée de navires dans la zone avant le début de la saison et notent qu'il s'agit d'un changement important par rapport aux pratiques précédemment observées. Ils demandent en outre des informations complémentaires afin de mieux comprendre les raisons de ces entrées précoces.

92. La Chine se dit préoccupée par le fait que ces entrées précoces ne peuvent raisonnablement pas être considérées comme une phase de préparation précédant l'ouverture de la saison de pêche et pourraient constituer une entrée dans une zone fermée, ce qui, dans d'autres organisations de gestion des pêches, pourrait être considéré comme un indicateur d'activité INN.

93. De nombreux Membres soulignent qu'il pourrait être nécessaire de modifier la mesure de conservation applicable afin de remédier à la question de l'accès précoce aux zones de pêche avant l'ouverture officielle de la saison, et préconisent la poursuite des discussions pendant la période d'intersession.

94. L'Afrique du Sud note que toute modification de ce type devrait veiller à ce que les navires ne soient pas contraints de quitter une pêcherie déjà ouverte pour y revenir à la nouvelle date d'ouverture.

95. La COLTO appuie l'élaboration d'une mesure visant à traiter cette question.

96. Le SCIC note la demande de clarification du Secrétariat concernant le traitement, dans le cadre de la procédure d'évaluation de la conformité, des engins de pêche déployés à bord d'un navire lorsque ceux-ci diffèrent de ceux indiqués dans la notification des pêcheries ou de la licence de pêche.

97. Certains Membres indiquent qu'une certaine flexibilité devait être envisagée pour des raisons opérationnelles, tout en reconnaissant que tout changement devrait être limité et ne pas engendrer d'incidences néfastes sur l'environnement et l'écosystème.

98. Le SCIC estime que cette question relève d'un aspect technique et sollicite l'avis du président du Comité scientifique (voir paragraphes 198 à 200).

99. Le SCIC examine une demande du Secrétariat visant à clarifier si le rôle de correspondant CCEP pouvait être attribué à des représentants de ce secteur d'activité, en notant que les utilisateurs de la CCAMLR qui assument ce rôle sont sollicités par le Secrétariat tout au long de l'année sur des questions relatives à la conformité. Le SCIC réaffirme qu'il incombe à chaque Membre de déterminer à qui ce rôle est confié. Toutefois, le SCIC note également que seuls les fonctionnaires désignés en tant que correspondants CCEP sont habilités à fournir des réponses aux projets de rapports de conformité.

100. Le SCIC examine la demande du Secrétariat visant à clarifier la manière de traiter, dans la procédure d'évaluation de la conformité, le transbordement de membres d'équipage malades ou blessés, en rappelant les précédentes discussions du SCIC sur la priorité de la sauvegarde de la vie humaine en mer par rapport aux exigences des comptes-rendus. S'agissant du transbordement des membres d'équipage, des observateurs et d'autres membres du personnel, y compris de leurs effets personnels, le SCIC note qu'il existe des interprétations divergentes quant à la mise en œuvre de la mesure de conservation MC 10-09. Le SCIC note en outre que la MC 10-09 ne s'applique pas au transbordement des membres d'équipage, des observateurs, du personnel ni de leurs effets personnels.

101. Certains Membres notent qu'il est généralement reconnu que les opérations de transbordement, lorsqu'elles ne font pas l'objet d'un suivi approprié, peuvent faciliter la pêche INN et des activités connexes. Ils soulignent l'importance de recevoir une notification à chaque rencontre de deux navires dans la zone de la Convention, que ce soit pour le transbordement de poisson, de fournitures ou d'équipage.

102. Le SCIC examine les recommandations suivantes, en lien avec la CCEP, issues de l'atelier sur le SDC et les contrôles portuaires qui s'est tenu au Cap (Afrique du Sud) :

- i) dans le cadre de la mesure de conservation MC 10-10, élaborer un mécanisme visant à faciliter la résolution bilatérale entre les Parties à la CCAMLR, au moyen du projet de compte-rendu sur le portail de la CCAMLR, avant que ces projets ne soient renvoyés ;
- ii) autoriser le Secrétariat à utiliser des données en libre accès (*open source*) dans le cadre de la CCEP ; et
- iii) reconnaître la distinction entre un observateur scientifique et un observateur de la conformité.

103. S'agissant du développement d'un mécanisme visant à faciliter une résolution bilatérale, le SCIC estime qu'il ne serait pas approprié de procéder via le portail en ligne CCEP de la CCAMLR et n'approuve pas la recommandation.

104. S'agissant de l'utilisation, par le Secrétariat, de données en libre accès dans le cadre de la CCEP, le SCIC note que ces données doivent être objectives et fiables avant d'être utilisées

aux fins de l'analyse de la conformité. Le SCIC demande au Secrétariat d'examiner cette option avec la prudence requise et de lui soumettre des informations complémentaires en 2026.

105. S'agissant de la distinction entre les observateurs scientifiques et les observateurs de conformité, le SCIC note que la CCAMLR ne déploie que des observateurs SISO. Le SCIC rappelle que les observateurs SISO, en tant qu'observateurs scientifiques, se concentrent sur la collecte de données scientifiques. Le SCIC note également qu'ils ne devraient pas être chargés d'évaluer les questions de conformité, bien que les informations qu'ils recueillent puissent présenter une pertinence plus large, et rappelle qu'aucun observateur de la conformité n'est désigné au sein de la CCAMLR.

Rapport provisoire de conformité

106. Conformément au paragraphe 3i) de la mesure de conservation MC 10-10, le SCIC examine 73 écarts de conformité potentiels relatifs à neuf mesures de conservation différentes, tels que présentés dans le rapport de synthèse de la CCEP (CCAMLR-44/11 rév. 2). Après consultation, le SCIC adopte, en vue de son examen par la Commission, son rapport annuel provisoire de conformité (appendice I), conformément à la mesure de conservation MC 10-10, tout en notant qu'aucun consensus n'a pu être atteint au sujet de deux écarts de conformité. Pour la majorité des écarts, le SCIC s'accorde pour évaluer le statut préliminaire communiqué par la Partie contractante concernée.

107. Le rapport provisoire de conformité est structuré en deux parties. La partie A dresse la liste des écarts de conformité identifiés au titre de la CCEP, du 1^{er} juillet 2024 au 30 juin 2025. La partie B recense les écarts identifiés par la Commission comme nécessitant des informations supplémentaires de la part d'une Partie contractante dans le rapport de conformité de l'année précédente (CCAMLR-43).

Rapport provisoire de conformité - Partie A

Mesure de conservation 10-03

108. Le SCIC examine la mise en œuvre, par la Nouvelle-Zélande, du paragraphe 4 de la MC 10-03, qui exige des navires souhaitant entrer dans un port qu'ils donnent un préavis de 48 heures. Le SCIC approuve l'attribution du statut de non-conformité mineure (niveau 1) proposé pour cet écart.

109. Le SCIC examine la mise en œuvre, par le Chili, la France, la Namibie et l'Afrique du Sud (un écart chacun), par la Nouvelle-Zélande (deux écarts) et par l'Uruguay (trois écarts), du paragraphe 5 de la MC 10-03, concernant l'obligation de procéder à un contrôle portuaire dans un délai de 48 heures après l'entrée au port. Le SCIC approuve le statut de conformité suggéré pour les écarts concernant la France et la Namibie et, pour les écarts concernant le Chili, la Nouvelle-Zélande, l'Afrique du Sud et l'Uruguay, un statut de non-conformité mineure (niveau 1).

110. En ce qui concerne les trois écarts relatifs à l'Uruguay, le SCIC note que le port de Montevideo peut être congestionné en raison du nombre important de navires entrants. L'Uruguay indique qu'en raison de contraintes de personnel, il applique une approche fondée

sur le risque pour déterminer les priorités en matière de contrôle. L'Uruguay note par ailleurs qu'en tant que signataire de l'Accord sur les mesures du ressort de l'État du port (PSMA), il met en œuvre un certain nombre d'exigences préalables à l'arrivée, notamment la présentation de déclarations de cargaison, de listes d'équipage et de permis. Ces documents sont examinés à la lumière des antécédents du navire en matière de conformité et de ses activités récentes afin d'évaluer le niveau de risque de non-conformité associé à chaque navire. Le SCIC remercie l'Uruguay pour les informations contextuelles fournies sur la mise en œuvre de son approche d'évaluation des risques, et le Royaume-Uni indique qu'il ne partage pas le point de vue selon lequel l'un des navires contrôlés présente un « risque faible ».

111. Le SCIC examine l'application du paragraphe 8 de la mesure de conservation MC 10-03, relatif à la transmission au Secrétariat d'un compte-rendu de contrôle portuaire au-delà de 30 jours après la date du contrôle par le Chili, la Namibie et le Royaume-Uni (un écart chacun), l'Afrique du Sud (deux écarts) et l'Uruguay (trois écarts). Le SCIC approuve l'attribution du statut de non-conformité mineure (niveau 1) proposé pour ces écarts.

Mesure de conservation 10-04

112. Le SCIC examine la mise en œuvre de la mesure de conservation MC 10-04 sur l'obligation faite aux États du pavillon de notifier au Secrétariat dans un délai de 24 heures chaque entrée, sortie et déplacement entre les sous-zones de la zone de la Convention, par la France, la Corée et l'Afrique du Sud pour trois écarts pour chacun de ces Membres. Le SCIC approuve l'attribution du statut de non-conformité mineure (niveau 1) proposé pour les écarts concernant la France et l'Afrique du Sud. Dans le cas de la Corée, le SCIC approuve le statut de conformité proposé pour deux des écarts considérés. Il prend note des informations supplémentaires fournies dans la circulaire COMM CIRC 25/98 et révisé en conséquence le statut de conformité proposé pour l'écart restant en lui attribuant un statut « en conformité ».

Mesure de conservation 10-05

113. Le SCIC examine la mise en œuvre par l'Afrique du Sud, l'Argentine, le Chili, l'Espagne, la France, le Japon, la Nouvelle-Zélande et l'Uruguay du paragraphe 6 de la MC 10-05 qui interdit l'exportation ou la réexportation de légine sans certificat d'exportation de *Dissostichus* (CED) ou de certificat de réexportation de *Dissostichus* (CRED).

114. Le SCIC approuve le statut de conformité proposé pour l'Argentine et la Nouvelle-Zélande, ainsi que pour l'un des écarts concernant la France. Le SCIC approuve également le statut de conformité proposé de non-conformité mineure (niveau 1) pour le Chili, le Japon, l'Afrique du Sud et l'Uruguay, ainsi que pour l'écart restant concernant la France.

115. L'Uruguay note les progrès significatifs accomplis au fil du temps pour améliorer la conformité avec la MC 10-05, tout en soulignant la nécessité de disposer de personnel supplémentaire afin de renforcer ses capacités. L'Uruguay rappelle également la participation de nouveaux membres de son personnel au récent atelier sur le SDC et les contrôles portuaires qui s'est tenu en Afrique du Sud et remercie le Secrétariat pour cette opportunité.

Mesure de conservation 10-09

116. Le SCIC examine la mise en œuvre, par l'Ukraine et le Vanuatu (un écart chacun), par le Panama (deux écarts), par la Russie (trois écarts), par la Norvège (cinq écarts) et par les Pays-Bas (six écarts), du paragraphe 2 de la MC 10-09, selon lequel chaque Partie contractante agissant en tant qu'État du pavillon doit notifier au Secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires de procéder à un transbordement dans la zone de la Convention.

117. Le SCIC approuve le statut de conformité proposé pour l'un des écarts concernant le Panama. Le SCIC approuve l'attribution du statut de non-conformité mineure (niveau 1) proposé pour l'ensemble des écarts concernant les Pays-Bas, la Russie et l'Ukraine, ainsi que pour l'écart restant concernant le Panama.

118. Le SCIC note que, par souci de cohérence entre tous les cas similaires de non-conformité avec le paragraphe 2 de la MC 10-09, il révisé le statut de conformité proposé en non-conformité mineure (niveau 1) pour l'ensemble des écarts concernant la Norvège. Le SCIC note que, bien qu'une explication ait été fournie par le Vanuatu, aucun statut de conformité n'a été proposé pour cet écart de conformité, et convient d'attribuer le statut de non-conformité mineure (niveau 1).

119. Le SCIC examine la mise en œuvre par la Chine du paragraphe 3 de la mesure de conservation MC 10-09 qui fait obligation à chaque Partie contractante de notifier tout transbordement dans la zone de la Convention au Secrétariat au moins deux heures avant de procéder, dans le cas où l'un de ses navires souhaite transborder des articles autres que des ressources marines vivantes capturées, des appâts ou du carburant. Le SCIC approuve le statut « en conformité » proposé.

120. Le SCIC examine la mise en œuvre par la Chine et par les Pays-Bas (un écart chacun), ainsi que par la Corée, la Norvège et la Russie (deux écarts chacun) du paragraphe 5 de la mesure de conservation MC 10-09 qui stipule que chaque État du pavillon doit confirmer, dans un délai de trois jours ouvrables suivant le transbordement, les informations fournies dans une notification de transbordement.

121. Le SCIC approuve le statut de conformité proposé pour la Corée, ainsi que le statut de non-conformité mineure (niveau 1) proposé pour la Chine, les Pays-Bas et la Russie. Le SCIC note que, par souci de cohérence entre les cas similaires de non-conformité avec le paragraphe 5 de la mesure de conservation MC 10-09, il révisé le statut de conformité proposé en non-conformité mineure (niveau 1) pour l'ensemble des écarts concernant la Norvège.

122. Le SCIC examine la mise en œuvre, par le Panama, la Russie et le Vanuatu, du paragraphe 8 de la MC 10-09, qui stipule qu'aucun navire ne peut effectuer de transbordement dans la zone de la Convention sans notification préalable, conformément aux paragraphes 2, 3 et 4 de la MC 10-09. Le SCIC approuve le statut « en conformité » proposé. Le SCIC note que, bien qu'une explication ait été fournie par le Vanuatu, aucun statut de conformité n'a été proposé pour cet écart, et convient d'attribuer le statut « en conformité ».

Mesure de conservation 22-08

123. Le SCIC examine la mise en œuvre par la Corée du paragraphe 1 de la mesure de conservation MC 22-08 qui interdit la pêche exploratoire de *Dissostichus* spp. à des profondeurs inférieures à 550 mètres. Le SCIC approuve le statut « en conformité » proposé.

Mesure de conservation 26-01

124. Le SCIC examine la mise en œuvre, par la Namibie et par la Norvège, du paragraphe 8 de la MC 26-01, qui interdit tout rejet ou déversement de déchets au sud de 60°S. Le SCIC approuve les statuts de conformité proposés, à savoir « en conformité » pour la Namibie et « non-conformité mineure (niveau 1) » pour la Norvège.

Mesure de conservation 31-01

125. Le SCIC examine la mise en œuvre de la MC 31-01 qui stipule que, pour chaque saison de pêche, la Commission établit les limites ou autres mesures, autant que nécessaire, autour de la Géorgie du Sud (sous-zone 48.3) en rapport avec les activités de pêche des navires britanniques *Argos Helena* (point 69 de l'appendice I) et *Nordic Prince* (point 70 de l'appendice I).

126. L'Argentine, dans un souci d'efficacité, rappelle la position claire qu'elle a exprimée lors des discussions sur le point de l'ordre du jour consacré à la pêche INN (paragraphe 150).

127. Les États-Unis font la déclaration suivante :

« Les divergences entre les Membres ne devraient pas nous empêcher de travailler ensemble à la réalisation de notre objectif commun, à savoir fixer des limites de capture pour la légine et d'autres mesures nécessaires pour la sous-zone 48.3, sur la base des recommandations du Comité scientifique et en s'appuyant sur les meilleures données scientifiques disponibles, comme le prescrit l'article IX, paragraphe 1f), de la Convention CAMLR. Nous nous sommes heurtés ces dernières années au refus d'un Membre d'adopter une telle mesure de conservation, et nous espérons pouvoir surmonter ce problème cette année. Comme d'autres Membres, nous estimons que la CCAMLR devrait adopter une mesure de conservation établissant des limites de capture, des limites de captures accessoires, des mesures d'atténuation, des exigences en matière de collecte et de communication de données, ainsi que d'autres exigences pour la pêche de la légine dans la sous-zone 48.3. Les États-Unis maintiennent, pour la saison en cours, la même position que les années précédentes sur cette question ».

128. La Russie réitère sa position selon laquelle l'absence de mesure de conservation applicable n'autorise pas la pêche dans la sous-zone 48.3, ce qui constitue une infraction à la mesure de conservation MC 31-01, et recommande que cet écart soit considéré comme un cas de non-conformité grave, fréquent ou persistant (niveau 3).

129. Le Royaume-Uni rappelle sa position antérieure sur cette question (voir paragraphes 151 et 154) et réaffirme qu'il ne considère pas que les navires battant pavillon

britannique ont enfreint la MC 31-01, et qu'il ne peut accepter aucun autre statut que celui de conforme.

130. Le SCIC prend note de l'absence de consensus concernant le statut de conformité pour ces écarts.

Mesure de conservation 91-05

131. Le SCIC examine la mise en œuvre par la Russie du paragraphe 24 de la mesure de conservation MC 91-05, qui fait obligation aux États du pavillon d'informer le Secrétariat avant l'entrée de leurs navires de pêche dans une AMP. Le SCIC note que le navire n'a pas été en mesure de transmettre la notification de déplacement depuis le navire, le prestataire de services ayant résilié le contrat sans en informer préalablement le navire et les affréteurs. Le SCIC convient de modifier le statut de conformité en « non-conformité mineure (niveau 1) ».

Rapport provisoire de conformité - Partie B

132. Le SCIC rappelle sa demande d'informations supplémentaires adressée au Pérou dans le rapport SCIC-2024 (paragraphe 180) concernant la mise en œuvre du paragraphe 6 de la MC 10-05, qui interdit l'exportation ou la réexportation de légine sans certificat d'exportation de *Dissostichus* (CED) ou certificat de réexportation de *Dissostichus* (CRED), le Pérou n'ayant pas apporté de réponse au rapport de conformité.

133. Le SCIC note les informations supplémentaires apportées par le Pérou par voie de circulaire COMM CIRC 24/118 et convient d'attribuer un statut de « non-conformité mineure (niveau 1) ».

134. Le SCIC rappelle sa demande d'informations supplémentaires adressée au Vanuatu dans le rapport SCIC-2024 (paragraphe 205 à 207), concernant la mise en œuvre du paragraphe 8 de la MC 10-09, qui stipule qu'aucun navire ne peut effectuer de transbordement dans la zone de la Convention sans notification préalable, conformément aux paragraphes 2, 3 et 4 de la MC 10-09. Le SCIC demande des précisions sur la date à laquelle la notification a été transmise, ainsi que l'a indiqué le Vanuatu dans sa réponse au projet de rapport de conformité.

135. Le SCIC note que le Vanuatu a fourni les informations supplémentaires demandées et que le Secrétariat a pu identifier l'e-mail contenant la notification de transbordement. Le SCIC convient d'attribuer à cet écart le statut « en conformité ».

136. De nombreux Membres soulignent l'importance cruciale des processus de conformité de la CCAMLR et la nécessité de veiller à ce que les écarts de conformité soient traités de manière appropriée, cohérente et transparente, dans l'objectif collectif d'une amélioration continue. Ils demandent à la Russie de fournir les informations manquantes et les conclusions des enquêtes en cours figurant dans le document CCAMLR-40/BG/21. Ils notent également plusieurs écarts dans le rapport de synthèse de la conformité 2024 concernant l'*Alpha Crux*, qui requièrent des informations supplémentaires de la part de la Russie, et lui demandent des informations actualisées sur les conclusions de ses enquêtes.

137. La Russie déclare que les accusations formulées par certains Membres dépassent le cadre du rapport provisoire de conformité de la CCAMLR et ne reflètent pas objectivement les conclusions des discussions antérieures sur cette question. La Russie rappelle qu'elle a demandé à la Nouvelle-Zélande de lui fournir les éléments photographiques originaux accompagnés de leurs métadonnées, en précisant qu'elle ne les avaient pas reçus.

138. La Nouvelle-Zélande réaffirme que l'ensemble des données et des images ont été fournies.

139. La Russie réitère que les métadonnées EXIF des photos fournies par la Nouvelle-Zélande par le biais du Secrétariat ont été modifiées avant de lui être adressées et que la soumission des photos d'origine, avec les métadonnées d'origine (brutes) est toujours requise.

Examen de la MC 10-10

140. Le SCIC examine le fonctionnement de la MC 10-10 et ne formule pas de recommandation à la Commission pour le moment.

Pêche INN dans la zone de la Convention

141. Le SCIC examine les activités de pêche INN et les tendances observées en 2024-2025 dans la zone de la Convention, ainsi que les listes des navires INN telles que consignées dans le document CCAMLR-44/14. Le SCIC relève qu'aucun navire inscrit sur les listes des navires INN-PC (Partie contractante) ou INN-PNC (Partie non contractante) n'a été signalé par les Membres à l'intérieur de la zone de la Convention en 2024/2025.

Niveau actuel de la pêche INN

142. Le SCIC examine les documents CCAMLR-44/BG/09 et CCAMLR-44/BG/10, qui décrivent la collaboration actuelle de la CCAMLR avec les organisations internationales pour lutter contre la pêche INN. La discussion met plus particulièrement en lumière la collaboration avec INTERPOL et la Cellule d'analyse conjointe (JAC) tout au long des années 2024 et 2025 visant à identifier et à décourager les activités de pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), avec le soutien d'une subvention de l'UE.

143. Le SCIC remercie l'UE pour ce financement et se félicite de cette collaboration avec INTERPOL et la Cellule d'analyse conjointe (JAC). Le SCIC remercie également le Secrétariat pour les efforts déployés avec INTERPOL, la Cellule d'analyse conjointe (JAC) et d'autres organismes dans la lutte contre la pêche INN dans la zone de la Convention et approuve la poursuite de ces efforts.

144. Le SCIC relève la collaboration continue d'INTERPOL avec la CCAMLR, ainsi que les outils et ressources mis à la disposition des membres de la CCAMLR dans le cadre de cette coopération. INTERPOL souligne ses récentes activités de lutte contre les activités de

pêche INN à l'échelle mondiale, et souligne les avantages que présente l'accès au réseau de police mondial d'INTERPOL dans la lutte contre la pêche INN et les délits qui y sont associés.

145. Le SCIC observe qu'INTERPOL avait élaboré un guide d'arraisonnement des navires destiné aux contrôleurs opérationnels des navires : il sera publié plus tard dans l'année. Le SCIC note par ailleurs qu'INTERPOL, en collaboration avec *National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA) (États-Unis), organisera des séminaires en ligne sur les contrôles de pêcheries liées à la CCAMLR au cours de la semaine du 17 novembre 2025. De plus amples informations seront prochainement communiquées à l'ensemble des Parties contractantes par le biais d'une circulaire de la Commission.

146. Le SCIC examine le rapport sur la mise en œuvre de la MC 10-08 (CCAMLR-44/BG/12), notamment le rapport initial sur les efforts déployés par la Cellule d'analyse conjointe (JAC) pour identifier la propriété effective finale et tout lien avec des activités de pêche INN passées et connues. Le SCIC relève qu'aucun lien direct présentant un intérêt pour la CCAMLR n'a été identifié lors de cet examen initial.

147. L'UE fait le point sur une enquête concernant un ressortissant espagnol impliqué dans les activités du navire *El Shaddai*, précédemment inscrit sur la liste des navires INN. L'enquête avait été ouverte et initialement signalée à la réunion 2024 du SCIC, mais l'affaire a finalement été prescrite en vertu de la législation nationale avant qu'une action formelle supplémentaire ne puisse être entreprise. Le SCIC remercie l'UE pour ces nouvelles informations.

148. Le SCIC étudie la mise à jour apportée par le Secrétariat concernant le programme de travail sur le traitement des engins de pêche non identifiés dans la zone de la Convention. Il reconnaît les progrès réalisés dans ce domaine et approuve la prolongation du programme de travail pour 2026–2027.

Listes des navires INN

Liste des navires INN-PC

149. Le SCIC examine la liste provisoire des navires INN de Parties contractantes 2025-2026, en notant l'inclusion proposée de deux navires battant pavillon britannique : l'*Argos Helena* et le *Nordic Prince*.

150. L'Argentine fait la déclaration suivante :

« Nous avons à nouveau inclus ces deux navires, l'*Argos Helena* et le *Nordic Prince*, dans la liste des navires pratiquant la pêche illicite, compte tenu d'une situation qui perdure depuis des années. Malheureusement, nous n'avons pas pu parvenir à un consensus lors de la réunion de 2021, car une seule Partie, en l'occurrence la Fédération de Russie, s'était opposée à la décision. À partir de ce moment, nous ne disposons plus de la mesure de conservation MC 41-02 qui fixait entre autres les limites de capture de la légine australe dans la sous-zone 48.3. À partir de ce moment, nous n'avons plus de mesure de conservation en raison de l'opposition d'une seule Partie. Dans de telles circonstances, la grande majorité, voire la quasi-totalité des membres de la Commission ont bien compris que sans mesure de conservation, il n'est pas possible de pêcher. La mesure de conservation MC 31-01 l'établit clairement. Il s'agit d'un fait objectif, et non de l'opinion de l'Argentine. Malheureusement, un seul pays a continué à pêcher alors

qu'aucune mesure de conservation ne l'y autorisait. Je tiens à souligner le comportement des pays qui pêchaient auparavant dans la sous-zone 48.3 et qui ont compris que sans mesure de conservation, la pêche était impossible et qui ont donc cessé leur activité. Je tiens également à souligner le comportement du principal pays qui a importé cette légine. Voyant qu'aucune mesure de conservation ne rendait cette pêche légale, ce pays a également cessé d'importer de la légine étant donné qu'il ne s'agissait pas d'une activité de pêche effectuée conformément à une mesure de conservation. Ainsi, une fois de plus, nous demandons que soit envisagée l'inclusion de ces deux navires, le *Nordic Prince* et l'*Argos Helena*, sur la liste des navires illégaux pour une pêche objectivement illégale et en dehors du champ d'application des mesures de conservation de la Commission. Le Royaume-Uni lui-même affirme que sa pêche est « conforme » à la CCAMLR. Lorsqu'une chose est conforme à une autre, c'est autre chose ; en d'autres termes, il ne s'agit pas de pêche en conformité avec la CCAMLR, malgré les tentatives de la déguiser par de prétendus contrôles ou d'autres mesures. Espérons donc que cette fois-ci, ces navires figureront sur cette liste. Nous exhortons l'ensemble des délégués, premièrement, à s'accorder sur une mesure de conservation pour la sous-zone 48.3, et deuxièmement, en l'absence d'une telle mesure, il conviendrait d'agir comme le font la plupart des Membres, c'est-à-dire s'abstenir de pêcher parce que nous n'y sommes pas autorisés et que cela ne peut pas être entrepris ».

151. Le Royaume-Uni fait la déclaration suivante :

« Le Royaume-Uni a déjà exprimé sa position sur cette question, notamment via les récentes circulaires COMM CIRC 25/71 et COMM CIRC 25/100, détaillant notre position par rapport à la mesure de conservation MC 31-01. Cette question a également fait l'objet de discussions approfondies lors de réunions antérieures du SCIC et de la Commission.

Le Royaume-Uni rejette toute suggestion selon laquelle les navires opérant sous son pavillon dans la sous-zone 48.3 pourraient être caractérisés comme se livrant à des activités de pêche illicite, non déclarée ou non réglementée, y compris en vertu des dispositions de la mesure de conservation (MC) 10-06. Rien ne permet de présumer que ces navires ont mené les activités mentionnées au paragraphe 5 de la MC 10-06. Ils n'auraient donc pas dû être inclus dans le projet de liste INN-PC.

Le Royaume-Uni n'approuve pas l'inclusion de ces navires dans la liste finale des navires INN-PC sur la base de leur participation à une pêcherie soumise à une réglementation nationale légale, exploitée en conformité avec l'ensemble des mesures de conservation pertinentes et des obligations du Royaume-Uni au titre de la Convention ».

152. L'Argentine fait la déclaration suivante :

« Nous regrettons sincèrement que le Royaume-Uni ait une fois de plus rejeté l'inclusion du *Nordic Prince* et de l'*Argos Helena* dans cette liste de navires de pêche illégaux, alors qu'il est établi de manière claire et objective que ces navires ont pêché en violation du cadre juridique de cette Convention et qu'ils ont ainsi contribué à saper l'efficacité des mesures de conservation de notre organisation. Ces navires ne respectent pas les mesures de conservation en vigueur et enfreignent la mesure de conservation MC 31-01. Nous regrettons qu'une fois de plus, une Partie s'oppose à l'inclusion de ces navires dans cette liste ».

153. L'Argentine fait la déclaration suivante :

« De nombreuses Parties, comprenant ce qu'établit la Convention, ont volontairement cessé de pêcher. D'autres Parties ont cessé d'importer ce produit. Certaines Parties font de gros efforts dans ce domaine, et si le seul résultat qui en découle est une liste vide où rien n'est entrepris, il me semble que la situation est très injuste par rapport à tous les pays qui font ce qu'ils doivent faire, même si cela a un coût, et que seul un pays bénéficie d'une pêche illégale non autorisée par la Commission. Par conséquent, au-delà du résultat final d'une liste ou d'une absence de liste, je pense qu'il faut que les efforts que chacun d'entre nous déploie pour assurer le bon fonctionnement de la Commission soient clairement définis et que l'action de chacune des Parties soit clairement exposée. Dans le cas contraire, il me semble que la simple adoption d'une liste vide est très injuste pour la grande majorité des Parties à cette Convention ».

154. Le Royaume-Uni se réfère aux circulaires COMM CIRCS 22/39, 22/51, 22/69, 23/39, 24/69, 25/71 et 25/100 concernant la position constante du Royaume-Uni adoptée à l'égard de la pêcherie de légine australe dans la sous-zone statistique 48.3 (Géorgie du Sud).

155. L'Argentine fait la déclaration suivante :

« Toutes ces circulaires citées par le Royaume-Uni visent d'une certaine manière à justifier une pêcherie dont ils affirment eux-mêmes qu'elle n'est pas liée à la CCAMLR. Il s'agit, selon eux, d'une pêcherie nationale en dehors de la CCAMLR. Tout d'abord, le point 5 de la déclaration du président en 1980 stipule que pour que des mesures nationales puissent être prises, il faut que la souveraineté de l'État soit reconnue par nous tous. Malheureusement, dans la sous-zone 48.3, il n'existe pas de souveraineté étatique reconnue par tous, car, de notre point de vue en tout cas, nous ne reconnaissons pas la souveraineté britannique, et les Britanniques ne reconnaissent pas la nôtre. Par conséquent, la pêche n'est pas autorisée selon le point 5 de la déclaration du président qui indique clairement qu'elle n'est pas possible. Deuxièmement, il existe un conflit de souveraineté sur ces îles et les Parties ont l'obligation de ne pas prendre d'actions unilatérales qui aggraveraient le problème. Il s'agit d'une obligation de droit international que le Royaume-Uni viole également. Par conséquent, ni la Convention ni le droit de la mer ne permettent au Royaume-Uni de prendre le type de mesures qu'il est en train d'adopter. Tout ceci est contenu dans toutes les notes que l'Argentine a présentées sur cette question, mais il est très clair que ni la Convention ni le droit de la mer ne peuvent leur permettre de faire ce qu'ils font ».

156. La Russie fait la déclaration suivante :

« Les navires battant pavillon britannique *Argos Helena* et *Nordic Prince* se sont livrés à des activités interdites conformément aux paragraphes iii) et viii) du point 5 de la MC 10-06, car ils ont pêché dans une zone fermée en violation de la MC 31-01. À cet égard, la Russie recommande d'inclure les navires mentionnés battant pavillon britannique dans la liste des navires INN-PC en tenant compte des informations communiquées aux Membres.

Conformément à l'article XXI, paragraphe 1, de la Convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique, chaque Partie contractante prend les mesures appropriées relevant de sa compétence pour assurer le respect des dispositions

de la présente Convention et des mesures de conservation adoptées par la Commission à laquelle la Partie est liée conformément à l'article IX de la présente Convention. Dans ce contexte, nous considérons que toute affirmation selon laquelle les Parties contractantes sont fondées à délivrer unilatéralement des licences pour la pêche à la légine dans la sous-zone 48.3 en l'absence de mesures de conservation en vigueur de la CCAMLR est infondée ».

157. Le Royaume-Uni rejette l'interprétation de la déclaration du président présentée par l'Argentine et réitère sa position en matière de souveraineté, bien connue de l'ensemble des Membres.

158. La Fédération de Russie rappelle sa position antérieure sur cette question, et précise que, faute de consensus sur l'exclusion des navires *Argos Helena* et *Nordic Prince*, la liste provisoire des navires INN-PC sera transmise à la Commission. La Russie estime par ailleurs qu'en l'absence de consensus sur l'adoption de la liste des navires INN-PC proposée, le SCIC ne peut pas adopter cette dernière.

159. Le Secrétariat fournit au SCIC des clarifications sur le processus d'inscription des navires au titre de la MC 10-06 et rappelle que le projet de liste des navires INN-PC repose sur les informations soumises au Secrétariat ou mises à sa disposition, puis diffusées à l'ensemble des Parties contractantes pour complément d'information. Le Secrétariat note par ailleurs que la liste provisoire intègre ces informations afin d'aider le SCIC à adopter une liste proposée de navires INN-PC par voie de consensus, comme l'exige la mesure de conservation MC 10-06. Le SCIC convient de ne pas ajouter ou supprimer de navires à la liste des navires INN-CP adoptée lors de la réunion précédente.

160. Le SCIC note qu'aucun consensus n'a pu être atteint concernant l'inclusion des navires battant pavillon britannique *Argos Helena* et *Nordic Prince* dans la liste proposée des navires INN-PC pour les années 2025-2026. Par conséquent, aucune modification n'a été proposée à la liste des navires INN-PC adoptée lors de la 43^e réunion de la CCAMLR (voir appendice II).

161. La Russie sollicite des précisions au sujet des informations présentées dans la circulaire COMM CIRC 25/113, relatives à une enquête en cours concernant les navires *Fortunagracht* et *Saga Sea*, à la suite d'allégations d'activités non autorisées lors d'une escale à Puerto Williams, au Chili.

162. La Russie exprime sa préoccupation concernant les éventuelles activités non autorisées que pourraient avoir menées les navires *Fortunagracht* et *Saga Sea* lors d'une escale à Puerto Williams, au Chili.

163. Le Chili confirme qu'il n'a pas l'intention de demander l'inscription de ces navires sur la liste des navires INN-PC 2025-2026 cette année et que cette information est partagée avec le SCIC à titre d'information générale. Nonobstant ce qui précède, et dans l'attente des conclusions de l'enquête en cours, le Chili pourrait prendre les mesures nécessaires dans les délais prévus par la mesure de conservation MC 10-06.

164. La Norvège et l'Union européenne font part de leur perplexité face aux informations contenues dans la circulaire COMM CIRC 25/113.

165. L'UE fait remarquer que, d'un point de vue procédural, les faits reprochés se sont produits en dehors de la période de déclaration des données et que la date de diffusion de la circulaire

dépassait également les délais fixés pour la soumission des documents de réunion et les propositions d'inscription sur la liste des navires INN. L'UE exprime en outre sa préoccupation quant au manque d'informations détaillées fournies dans la circulaire et au fait qu'aucun autre élément n'a été reçu du Chili concernant les faits reprochés. Elle note par ailleurs que les informations disponibles indiquent un problème douanier sans lien avec une violation des mesures de conservation de la CCAMLR. L'UE indique avoir ouvert une enquête et demande au Chili de lui fournir des informations détaillées et des éléments de preuve concernant les faits reprochés.

166. La Russie remercie le Chili pour son rapport, exprime sa déception quant au fait que des questions de procédure aient empêché les parties concernées de clarifier les allégations et de mener les enquêtes nécessaires, et encourage l'Union européenne et la Norvège à coopérer avec le Chili dans le cadre de cette enquête et à communiquer tout résultat lors de la réunion du SCIC en 2026.

167. La Corée indique avoir pris connaissance de la circulaire COMM CIRC 25/113 et note que le délai imparti au SCIC pour examiner efficacement les informations était dépassé. La Corée respecte néanmoins la décision du Chili de poursuivre son enquête et d'en faire rapport au SCIC le cas échéant.

168. La Russie réitère que le délai était suffisant pour permettre aux Membres d'examiner les informations fournies par le Chili.

Liste des navires INN-PNC

169. Le SCIC examine la demande de la République islamique d'Iran visant à retirer le *Koosha 4* de la liste des navires INN-PNC de la CCAMLR.

170. Certains Membres prennent note des informations fournies par l'Iran, qui indiquent que le navire est en cours de démolition, mais notent que les registres indépendants de l'IHS et d'autres sources indépendantes indiquent toujours que le navire est « en service ». Certains Membres émettent des réserves quant au retrait du *Koosha 4* de la liste des navires INN-PNC avant que des vérifications indépendantes n'attestent que le navire n'est plus en service.

171. La Russie déclare que l'Iran a fourni suffisamment d'informations pour justifier le retrait du *Koosha 4* de la liste.

172. Certains Membres expriment leur volonté d'envisager le retrait du *Koosha 4* de la liste pendant la période d'intersession, par le biais de la procédure visée à la règle 7, si des corroborations supplémentaires et indépendantes confirment que le navire n'est plus en service avant la réunion 2026 du SCIC.

173. Le SCIC ne parvient pas à un consensus concernant le retrait du *Koosha 4* de la liste des navires INN-PNC de la CCAMLR pour 2025-2026.

174. Le SCIC examine les informations soumises par l'UE relatives à la démolition en cours du navire *Antony*, figurant sur la liste INN-PNC. L'UE indique son intention de soumettre un rapport à la CCAMLR une fois la démolition achevée et vérifiée, et suggère qu'il est prématuré de retirer le navire avant de procéder à cette vérification.

175. Le SCIC examine les informations relatives à la démolition du *Koosha 4* et de l'*Antony*, et note la nécessité d'établir une liste exhaustive des conditions à remplir lors de la démolition d'un navire afin d'envisager son retrait de la liste des navires INN.

176. Le SCIC convient que la liste des navires INN-PNC adoptée lors de sa précédente réunion n'a pas été modifiée. Il recommande à la Commission d'examiner la liste proposée des navires INN-PNC telle qu'elle a été adoptée lors de la 43^e réunion de la CCAMLR (voir appendice III) et d'adopter la liste définitive des navires INN-PNC 2025-2026.

Notifications de projets de pêche

177. Le SCIC prend note du rapport du Secrétariat sur les notifications de projets de pêche pour la saison 2025-2026 (CCAMLR-44/BG/08 rév. 1).

178. Le SCIC note que le navire *More Sodruzhestva*, qui a été notifié par deux Membres, pêchera sous pavillon namibien pour la saison 2025-2026.

179. Le SCIC note la soumission tardive par l'Équateur de l'évaluation de l'impact sur les EMV et des huit champs de données exigés par le paragraphe 3 de la MC 10-02 concernant la notification de projet de pêche du navire *Altar 45* dans les sous-zones 88.1 et 88.2 et renvoie cette question à la Commission.

180. Le SCIC note également les préoccupations exprimées par la COLTO concernant le navire *Altar 45*, qui a identifié des liens possibles avec des individus connus pour pratiquer la pêche INN ainsi que l'utilisation de filets maillants pour cibler la légine au nord de la zone de la Convention par le navire jumeau *Altar 11* (OMI 8904082).

181. Le Royaume-Uni confirme que le navire de pêche *Altar 11* opère actuellement en haute mer dans la zone 41 de la FAO et transporte des filets maillants. Le SCIC note que les filets maillants sont interdits dans la zone de la Convention et dans de nombreuses autres juridictions en raison des problèmes bien connus concernant leurs impacts potentiels sur les écosystèmes marins et les espèces non visées.

182. Le SCIC observe avec inquiétude qu'il existe peu d'informations accessibles au public sur la structure de propriété de l'entreprise *Transmarina CA* ou sur les potentiels propriétaires à titre bénéficiaire du navire *Altar 45*.

183. Le SCIC demande à l'Équateur de lui donner l'assurance qu'il exercera ses responsabilités d'État du pavillon en mettant en œuvre les mesures de suivi et de contrôle appropriées du navire, et qu'il vérifiera que le capitaine, l'affréteur, le propriétaire et tout propriétaire à titre bénéficiaire n'ont aucun lien avec la pêche INN et que l'*Altar 45* ne transportera pas de filets maillants lors de ses opérations dans la zone de la Convention. Le SCIC demande au Secrétariat de contacter l'Équateur à cet égard.

184. Le SCIC recommande de modifier la MC 10-05 pour pouvoir exclure du SDC le commerce de la légine capturée avec des filets maillants afin d'éviter que de telles captures n'entrent sur les marchés des Parties contractantes.

185. L'ASOC remercie la COLTO d'avoir fourni ces informations et note que la possibilité de liens entre un pêcheur criminel notoire et l'*Altar 45* est un grave problème. L'ASOC

encourage la CCAMLR à vérifier que les navires sous licence n'utilisent pas de filets maillants et n'ont aucun lien avec la pêche INN.

186. Le SCIC note les préoccupations évoquées par certains Membres et accepte de renvoyer la question à la Commission.

187. La Russie exprime son inquiétude concernant la notification de deux navires battant pavillon britannique, *Argos Helena* et *Nordic Prince*, parmi toutes les notifications de projets de pêche, notant l'inscription de ces navires sur le projet de liste des navires INN-PC pour 2025-2026.

188. Le Royaume-Uni fait la déclaration suivante :

« Le Royaume-Uni confirme que les notifications concernant les deux navires battant pavillon britannique ont été soumises conformément aux exigences des mesures de conservation applicables. En conséquence, il n'existe aucune raison d'exclure leur participation à la pêche exploratoire de légine dans la mer de Ross.

Le Royaume-Uni se montre également très préoccupé par les notifications soumises par la Fédération de Russie pour les navires de pêche *Alpha Crux* et *Yantar 31* concernant la saison de pêche à la légine à venir dans la mer de Ross.

Il existe des antécédents d'écarts de conformité impliquant des navires battant pavillon russe. L'année dernière, le SCIC a examiné plusieurs écarts de conformité graves concernant l'*Alpha Crux*, nombre d'entre eux ayant requis une enquête plus approfondie pour démontrer l'efficacité du contrôle effectué par l'État du pavillon. À ce jour, aucune nouvelle information ou garantie n'a été fournie.

Le navire *Yantar 31* a également de nouveau été notifié. Il est exploité par Orion Co Ltd, le même affréteur que le navire *Yantar 35*, dont les données demeurent à ce jour en quarantaine après des taux de capture élevés et inexplicables dans la sous-zone 48.5. De l'aveu même de la Russie figurant dans le document CCAMLR 35/BG/29 rév. 1, les incohérences identifiées dans les activités du navire *Yantar 35* ont justifié la suspension d'Orion Co Ltd de toutes les activités de pêche dans la zone de la Convention. Toutefois, faute de preuves supplémentaires dans l'enquête ou de garanties que l'affréteur peut mener ses opérations conformément aux règles en vigueur, la Fédération de Russie semble maintenant satisfaite de soutenir cette notification.

En outre, le Royaume-Uni remarque que la Fédération de Russie n'a pas encore répondu aux demandes d'informations précédentes du SCIC concernant plusieurs autres questions, notamment l'enquête STS-50 (SCIC-2018), la récupération des engins de pêche dans la sous-zone 88.1 pendant une fermeture de la pêche (SCIC-2019) et la conduite du *Palmer* en 2021.

Compte tenu de ces préoccupations en cours, le Royaume-Uni n'est pas en mesure de se prononcer en faveur de l'inclusion des navires *Alpha Crux* et *Yantar 31* dans la pêche de légine de la mer de Ross pour la saison à venir ».

189. De nombreux Membres partagent les préoccupations du Royaume-Uni concernant les notifications de navires russes et ne soutiennent pas les notifications pour l'*Alpha Crux* et le *Yantar 31*.

190. La Chine encourage toutes les Parties à parvenir à un consensus dès que possible, afin de formuler une nouvelle mesure de conservation visant à gérer la pêcherie dans la sous-zone 48.3 et souligne par ailleurs qu'aucune activité de pêche ne devrait être autorisée sans qu'une limite de capture ne soit définie.

191. La Russie rappelle que les notifications concernant les deux navires battant pavillon russes ont été soumises conformément aux exigences des mesures de conservation de la CCAMLR applicables et qu'il n'existe aucune raison d'exclure leur participation à la pêcherie exploratoire de légine de la mer de Ross.

192. Le SCIC note les préoccupations évoquées par certains Membres et accepte de renvoyer les questions à la Commission.

Avis du Comité scientifique au SCIC

193. Le SCIC examine l'avis du président du Comité scientifique (C. Cárdenas, (Chili)) sur plusieurs sujets et le remercie du temps qu'il a consacré à cette fin.

Retard dans la récupération des engins de pêche

194. La Russie demande au président du Comité scientifique des précisions sur les incidences et l'ampleur de la surpêche résultant d'une récupération tardive des palangres dans la pêcherie de légine, ainsi que sur la manière dont sont évaluées les données de marquage reçues après la fermeture de la saison.

195. Le président du Comité scientifique rappelle que les réunions du WG-FSA en 2025 et du Comité scientifique ont étudié la question de la récupération tardive des engins de pêche, soulignant que ce retard, ainsi que le départ tardif des navires, pouvaient affecter la qualité de la collecte des données. Le président du Comité scientifique rappelle en outre que le Comité scientifique recommande de mener des recherches supplémentaires pendant la période d'intersession afin de tenir compte de ce facteur dans les analyses.

Dépassements de captures

196. Les États-Unis rappellent la discussion tenue lors de la réunion du WG-FSA en 2022 concernant les dépassements de captures dans la SSRU 88.2H, lesquels avaient été atténués en retardant le début de la pêcherie dans cette zone. Ils demandent au président du Comité scientifique s'il serait possible d'en identifier les causes sous-jacentes et de proposer des solutions pratiques afin d'éviter de futurs dépassements de captures.

197. Le président du Comité scientifique note que les dépassements affectent la qualité des données relatives à la pêcherie et reconnaît la nécessité d'examiner d'autres solutions, compte tenu notamment des retards dans la récupération des engins et de la brièveté de la saison de pêche dans la zone.

Descriptions des engins de pêche notifiés

198. L’Afrique du Sud demande au président du Comité scientifique si les modifications apportées aux engins de pêche au cours des opérations, par rapport aux notifications initiales, devaient être prises en compte par le Comité scientifique et si ces modifications pouvaient avoir une incidence sur les captures par unité d’effort (CPUE) des navires.

199. Le président du Comité scientifique note que les analyses sont fondées sur les données recueillies par l’observateur embarqué. Bien qu’il puisse exister des différences entre les engins notifiés et ceux signalés par les observateurs, le président du Comité scientifique rassure le SCIC en indiquant que celles-ci n’ont pas d’incidence sur les résultats des analyses.

200. La Chine note que la question de la modification des engins de pêche pourrait faire l’objet d’un examen par le Comité scientifique, mais que la question de savoir s’il est possible de les modifier et de la manière dont la notification doit être envoyée en temps utile après leur modification doit être traitée par le SCIC.

Arrivée précoce des navires dans la pêcherie de légine dans la région de la mer de Ross (sous-zones 88.1 et 88.2)

201. S’agissant de l’entrée précoce des navires dans la zone avant le début de la saison de pêche, la Chine sollicite l’avis du président du Comité scientifique.

202. Le Royaume-Uni rappelle le dépassement important des limites de capture de légine dans l’aire de gestion N70 et demande au président du Comité scientifique si le Comité a examiné les CPUE des navires opérant dans cette région, en particulier de ceux arrivés tôt par rapport au début de la saison.

203. Le président du Comité scientifique rappelle que cette question a été examinée lors de la réunion WG-FSA en 2025 ainsi que par le Comité scientifique, soulignant que ce comportement pouvait avoir une incidence sur l’interprétation des données relatives aux données de capture et d’effort de pêche. Il ajoute que cela peut être un facteur contribuant à la brièveté de la saison dans l’aire de gestion N70, et que cette question a été renvoyée à la Commission pour un examen plus approfondi. Le président sollicite également l’avis du SCIC au sujet de l’apparente incohérence selon laquelle les navires doivent quitter la zone immédiatement après la fermeture de la pêche, mais peuvent y revenir avant l’ouverture de la saison suivante.

204. Certains Membres notent que plusieurs navires sont entrés dans la zone de la Convention avant que la mesure de conservation ne soit adoptée lors de la 43^e réunion de la CCAMLR.

205. Certains Membres suggèrent, comme solution, de modifier la mesure de conservation afin d’imposer une limite de temps pour l’entrée dans les lieux de pêche.

206. La Chine réaffirme que le comportement de ces navires ne constitue pas à une entrée avant le début de la saison. Bien que la pêcherie ait été fermée, la saison de pêche est toujours en cours, conformément à la MC 31-02, et ces navires de pêche restent encore dans les zones de pêche au lieu de les quitter réellement après la fermeture de la pêcherie. Avant l’ouverture de la prochaine saison de pêche, aucun navire ne doit entrer dans ces zones de pêche fermées.

207. La Russie rappelle les activités des navires de pêche norvégiens après la fermeture de la saison de pêche 2023-2024 et note que la MC 31-02 s'applique à toutes les pêcheries. La Russie s'interroge également sur l'opportunité de préciser le délai d'entrée des navires.

208. Le président du Comité scientifique note les efforts en cours visant à évaluer l'impact des activités d'avant-saison sur les lieux de pêche et à identifier des mesures visant à empêcher leur récurrence.

Définition de l'étalonnage et de la standardisation

209. Le président du Comité scientifique sollicite l'avis du SCIC sur la définition et l'interprétation de l'expression « étalonnage/standardisation de l'engin d'échantillonnage » figurant au point 3a) du formulaire 2, annexe A de la MC 24-01.

210. La Russie note qu'il existe des normes mondiales relatives aux engins de pêche et estime que le SCIC n'est pas compétent pour traiter cette question. Elle demande au Comité scientifique de consulter d'autres sources d'information.

211. De nombreux Membres soulignent la nécessité pour le SCIC de fournir des orientations concernant l'interprétation des termes « étalonnage » et « standardisation » figurant dans le formulaire 2, et rappellent que cette question avait déjà été soulevée par le Comité scientifique (SC-CAMLR-41). Ces Membres notent que, dans le contexte de la mesure de conservation, le terme « étalonnage » semble renvoyer à l'étalonnage entre différents types d'engins, tandis que le terme « standardisation » peut renvoyer à l'utilisation d'un même type d'engin. Ils soulignent qu'il s'agit de deux termes distincts, qui n'interdisent pas l'emploi de plusieurs types d'engins dans le cadre du formulaire 2. Ces Membres relèvent par ailleurs que tous les membres du Comité scientifique, à l'exception de la Russie, partagent cette interprétation.

Nids de poisson

212. Certains Membres demandent au président du Comité scientifique si des mesures limitant la profondeur doivent être envisagées pour les nids de poissons actifs dans le contexte du document CCAMLR-44/21 (paragraphe 81 à 84). Le président du Comité scientifique rappelle les discussions consignées dans les rapports des réunions du Comité scientifique en 2022 et 2023 concernant la protection des zones de nidification dans la zone de la Convention, et indique qu'il transmettra la question au Comité scientifique.

Examen de la deuxième évaluation de la performance

213. Le SCIC examine le relevé des conclusions de la deuxième évaluation de la performance (PR2) (CCAMLR-44/06), qui présente un compte-rendu actualisé des mesures prises par la CCAMLR à la suite des recommandations de la PR2. Le SCIC ainsi que la Commission et le Comité scientifique sont invités à approuver les révisions apportées au texte.

214. Le SCIC note les conclusions et les progrès réalisés concernant les points soulevés, et encourage le Secrétariat à examiner les propositions faites par certains Membres concernant

quelques éléments en suspens dans la PR2, tels que les recommandations 11 (affiner les procédures de suivi de la conformité), 12 (rendre la vérification des transbordements opérationnelle) et 14 (renforcer la collaboration avec les organismes régionaux de pêche voisins).

215. Le SCIC relève qu'il s'est écoulé beaucoup de temps depuis l'approbation de la PR2 en 2017, et que les recommandations mériteraient un réexamen afin de vérifier qu'elles sont toujours adéquates. Le SCIC observe qu'une proposition de troisième évaluation de la performance (PR3) (CCAMLR-44/25) sera examinée par la Commission.

Autres questions

216. Le SCIC examine le document CCAMLR-44/BG/27, présenté par l'ASOC, qui porte à son attention des développements concernant la sécurité des navires de pêche et la sécurité environnementale, ainsi que d'autres questions relatives aux navires.

217. L'ASOC fait la déclaration suivante :

« Le document CCAMLR-44/BG/27 attire l'attention de la CCAMLR sur les nouvelles réglementations de l'OMI relatives à la navigation et à la planification des sorties, qui seront obligatoires pour les navires de pêche dans la zone antarctique au cours de la prochaine saison. L'ASOC recommande à la CCAMLR de réviser et de mettre à jour les résolutions 23/XXIII et 34/XXXI afin de les aligner sur le Code polaire et sur les lignes directrices de l'OMI relatives aux mesures de sécurité pour les navires de pêche. L'ASOC recommande par ailleurs à la CCAMLR d'élaborer une nouvelle résolution exigeant que les navires de pêche enregistrés auprès de la CCAMLR respectent les lignes directrices de l'OMI en matière de sécurité dans l'ensemble de la zone de la Convention, et de mettre en ligne les lignes directrices de l'OMI relatives aux mesures de sécurité pour les navires de pêche de 24 mètres de long sur le site web de la CCAMLR. Enfin, l'ASOC exhorte la CCAMLR à prendre des mesures visant à limiter le nombre d'engins de pêche perdus, abandonnés ou rejetés, ainsi que les autres sources de déchets plastiques marins provenant des navires de pêche, et à travailler sur la gestion des eaux grises issues de ces navires ».

218. Le SCIC remercie l'ASOC pour son travail et souligne l'importance pour la CCAMLR de se tenir informée des développements au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI).

219. La Russie rappelle les conclusions du rapport intermédiaire reflétées dans le bulletin de sécurité 4/2024 du MAIB (*Marine Accident Investigation Branch*) concernant le naufrage, en 2024, du navire de pêche battant pavillon britannique *Argos Georgia*, et demande au Royaume-Uni de fournir des informations sur les mesures de sécurité prises pour les navires construits selon le même modèle et exploités dans la zone de la Convention CAMLR, afin d'éviter de nouvelles pertes de vies humaines en mer.

220. Le Royaume-Uni fait la déclaration suivante :

« Le Royaume-Uni exprime sa profonde tristesse face à la perte tragique du navire de pêche *Argos Georgia* et de son équipage, et adresse ses condoléances à toutes les personnes concernées. Le Royaume-Uni déplore que cet incident ait été présenté de

cette manière. Toutefois, la question ayant été soulevée, le Royaume-Uni souhaite rappeler respectueusement aux délégués que le navire a été perdu en dehors de la zone de la Convention et qu'il ne s'agit pas d'un sujet qui relève des discussions du SCIC.

Le Royaume-Uni affirme que tous les navires britanniques notifiés pour des activités de pêche exploratoire de la légine dans la mer de Ross disposent des certifications de pavillon et de classification requises pour opérer dans l'océan Austral. Il s'agit notamment de se conformer à l'obligation imposée par le Royaume-Uni à tous les navires opérant au sud du 60° parallèle d'être renforcés pour la navigation dans les glaces, conformément à la résolution 20/22 de la CCAMLR. Il s'agit d'une mesure que nous continuerons à préconiser pour tous les navires opérant dans cette pêcherie ».

221. La Russie exprime sa préoccupation face à cette tragédie et indique que des navires présentant des caractéristiques similaires opèrent dans la zone de la Convention. Elle demande des éclaircissements quant aux examens ou enquêtes menés par le Royaume-Uni qui pourraient avoir une incidence sur d'autres navires exposés à des risques comparables.

222. Le Royaume-Uni renvoie à sa déclaration précédente (paragraphe 220) sur cette question.

223. L'Argentine fait la déclaration suivante :

« Dans la note du 10 septembre 2025, l'Argentine a indiqué que le Royaume-Uni, dans la circulaire COMM CIRC 25/71, avait déclaré que les mesures qu'il entendait mettre en œuvre pour autoriser ses navires à pêcher dans la sous-zone 48.3 étaient conformes à la réglementation de la CCAMLR. Cela démontre qu'elles ne relèvent pas du cadre de la Convention ni de ses règlements. Par conséquent, nous craignons que les mécanismes et instruments de certification de la légalité des pêcheries fournis par la CCAMLR, tels que les formulaires de contrôle et son site web, soient utilisés pour publier les comptes-rendus ayant motivé notre note car cela tend à conférer aux activités de pêche illicites britanniques une apparence de légalité dont elles sont objectivement dépourvues. En d'autres termes, la diffusion de ces comptes-rendus de contrôles par l'intermédiaire de la CCAMLR vise indûment à donner l'impression que les activités des navires sont menées dans le respect de la Convention et de ses règlements, alors qu'il ressort clairement de la propre note du Royaume-Uni qu'il s'agit d'une mesure nationale se réclamant de la CCAMLR tout en se situant en dehors de son cadre. Nous demandons donc au Secrétariat de retirer ces comptes-rendus des contrôles britanniques du site web de la CCAMLR. Ce qui nous préoccupe, c'est que toutes les Parties sont conscientes de ce problème et savent ce qui se passe, raison pour laquelle la grande majorité d'entre elles ne pêchent pas, ni n'importent de cette pêcherie. Mais il se peut qu'un tiers, agissant de bonne foi, constate que cette pêche a lieu malgré tout, même si elle ne devrait pas, dans la mesure où la mesure de conservation MC 41-02 n'est pas en vigueur. La partie tierce peut, de bonne foi, devant l'existence de comptes-rendus de contrôles et d'un système de documentation des captures, vouloir croire ou comprendre que ces activités s'inscrivent dans le cadre de la CCAMLR, alors qu'il n'en est rien. Nous devons donc être clairs et transparents à ce sujet. En ce qui concerne le système de documentation des captures et les informations que le Secrétariat reçoit à propos de cette pêcherie dans la sous-zone 48.3, l'Argentine comprend qu'il est important que l'ensemble des données de pêche dans la zone de la Convention soient accessibles, qu'elles soient liées à des activités licites ou illicites, car il est indispensable de disposer d'une connaissance exhaustive de toutes les captures effectuées. Mais il est clair,

puisque une note de bas de page mentionne spécifiquement la pêche dans la sous-zone 48.3, que le Secrétariat a reçu des informations concernant des navires pêchant du *Dissostichus eleginoides* dans cette sous-zone, et que la pêche de *Dissostichus* dans la sous-zone 48.3 est pratiquée en l'absence de mesure de conservation de la CCAMLR, la mesure de conservation MC 41-02 n'ayant pas été réadoptée pour la saison de pêche 2024-2025. Pour conclure, je tiens à préciser que nous autorisons la présence de ces données de capture accompagnées de cette note explicative, mais qu'il n'est en aucun cas approprié qu'un compte-rendu de contrôle de la CCAMLR soit publié pour une activité ne relevant pas de la CCAMLR ».

224. Le Royaume-Uni fait la déclaration suivante :

« Le Royaume-Uni rejette l'idée selon laquelle la pêche dans la sous-zone 48.3 serait pratiquée en dehors du cadre de la Convention. Nous rappelons nos déclarations précédentes concernant la gestion de la pêcherie de légine en Géorgie du Sud, ainsi que le fait que des contrôles stricts sont mis en œuvre afin de garantir que cette pêche ne s'exerce que de manière durable et conforme aux meilleures connaissances scientifiques disponibles. La pêcherie est gérée et exploitée en totale conformité avec la Convention et toutes les mesures de conservation applicables.

Plus particulièrement, le Royaume-Uni rejette toute allégation selon laquelle la pêcherie de légine dans la sous-zone 48.3 serait menée en violation de la mesure de conservation MC 31-01, ou selon laquelle les navires britanniques participant à cette pêcherie seraient non conformes. Notre position a été présentée en détail, notamment dans notre réponse récente au projet de rapport de synthèse de la CCEP, la circulaire COMM CIRC 25/100, et nous avons largement débattu de cette question lors de la présente réunion, ainsi que lors de réunions antérieures.

S'agissant des comptes-rendus de contrôles des navires évoqués par l'Argentine, ces navires ont été inspectés dans le cadre du système de contrôle établi par la CCAMLR et ont été considérés comme conformes à l'ensemble des mesures de conservation applicables de la CCAMLR. Le Royaume-Uni est donc fermement convaincu que ces contrôles relèvent de la CCAMLR et qu'ils doivent être enregistrés comme tels ».

225. L'Argentine fait la déclaration suivante :

« Nous considérons qu'il est de notre devoir d'agir de manière responsable et de ne pas semer la confusion, notamment auprès des pays tiers, en diffusant des informations inexactes. Je pense donc que la démarche logique, si ces comptes-rendus ne sont pas supprimés faute de consensus, consiste à ajouter une note de bas de page similaire à celle utilisée lorsque le Secrétariat reçoit des informations concernant la pêche de *Dissostichus* dans cette sous-zone. Une note de bas de page convenue par tous indique que la pêche de *Dissostichus* dans cette sous-zone est pratiquée en l'absence d'une mesure de conservation de la CCAMLR, étant donné que la MC 41-02 n'a pas été adoptée pour cette saison. Par conséquent, la condition minimale que nous demandons, dans un souci d'équité envers les autres Parties et, en particulier, envers les tiers agissant de bonne foi, est que ces comptes-rendus des contrôles mentionnent explicitement que cette pêche est menée en l'absence de mesure de conservation l'autorisant, telle que la MC 41-02. Une note de bas de page de ce type dans les comptes-rendus des contrôles serait similaire à celle qui figure actuellement dans les rapports mensuels de captures.

Je ne pense donc pas que cela pose de difficulté et, au moins, toute personne qui la lira comprendra qu'il s'agit, dans ces cas-là, d'une situation irrégulière ».

226. La Russie note que les comptes-rendus des contrôles soumis ne sont pas conformes aux dispositions de la Convention et ne doivent donc pas être accessibles via le site web, étant donné qu'aucune mesure de conservation n'est applicable pour la zone où l'activité de pêche a eu lieu.

227. La Chine souligne qu'il est nécessaire d'adopter une nouvelle mesure de conservation pour la sous-zone 48.3 et qu'en l'absence de limite de capture, aucune capture ne saurait être autorisée.

228. Le Royaume-Uni renvoie à sa déclaration précédente (paragraphe 224) sur cette question.

229. Le SCIC ne parvient pas à un consensus concernant le retrait des comptes-rendus de contrôle du site web.

230. L'Argentine note que, si le retrait n'est pas envisageable, il convient au minimum d'ajouter une mention descriptive sur la page web où figurent les comptes-rendus des contrôles, rédigée comme suit :

« Le Secrétariat a reçu des informations concernant des navires pêchant le *Dissostichus eleginoides* dans la sous-zone 48.3. La pêche au *Dissostichus eleginoides* dans la sous-zone 48.3 en 2025 est menée en l'absence de mesure de conservation de la CCAMLR, la MC 41-02 n'ayant pas été réadoptée pour la saison de pêche 2024-2025 ».

231. Le SCIC décide de confier au Secrétariat la mise en œuvre de la mention descriptive sur la page web du compte-rendu de contrôle, conformément à la demande formulée.

232. Le SCIC encourage les Membres souhaitant poser leur candidature à la vice-présidence du SCIC, mais note qu'aucune candidature n'a été reçue.

Tâches du Secrétariat

233. Le SCIC étudie le tableau récapitulatif des tâches confiées au Secrétariat, préparé sur la base des demandes formulées au cours de la réunion 2025 du SCIC, et note la priorité élevée accordée aux projets en cours relatifs aux déclarations électroniques et à la notification automatisée des données VMS (appendice IV).

234. Le SCIC convient de conserver ce point à l'ordre du jour de sa réunion en 2026 afin d'examiner les tâches confiées au Secrétariat par le SCIC.

Clôture de la réunion

235. Le SCIC remercie A. Berry pour l'efficacité de sa présidence de la réunion.

236. Le président remercie les Membres pour leur participation constructive et note les progrès importants accomplis, ainsi que les travaux en cours à poursuivre dans les années à venir.

Rapport CCAMLR de synthèse de la conformité 2024-2025
Partie A

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
MC 10-03						
44-001	Nouvelle-Zélande	<i>San Aspiring</i>	<p>Le paragraphe 4 de la MC 10-03 exige des navires qui demandent l'entrée au port qu'ils fournissent les informations visées à l'annexe 10-03/A au moins 48 heures à l'avance afin de disposer d'un délai suffisant pour examiner les informations requises.</p> <p>Le compte-rendu de contrôle du <i>San Aspiring</i> pour l'inspection effectuée par la Nouvelle-Zélande le 3 février 2025 note que la partie A du contrôle portuaire a été soumise le même jour (3 février 2025).</p>	<p>Le navire <i>San Aspiring</i> n'a pas soumis la Partie A de son formulaire de contrôle portuaire dans les délais prescrits par la MC, la Nouvelle-Zélande a adressé un avertissement officiel à l'affrèteur du navire et lui a rappelé les conditions de son permis.</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est requise.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.
44-002	Chili		<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-03 prévoit que les contrôles soient réalisés dans les 48 heures suivant l'entrée au port.</p> <p>Le navire <i>Blue Ocean</i>, battant pavillon coréen, est entré dans le port chilien de Punta Arenas à 5h00 le 13 février 2025 et a été contrôlé à 16h15 le 15 février 2025.</p> <p>Retard du contrôle après le délai de 48 heures : 11 heures et 15 minutes</p>	<p><i>En relación al retraso de 11 horas y 15 minutos para la inspección en puerto del buque coreano Blue Ocean el día 13 de febrero de 2025 en el puerto de Punta Arenas, se informa que ello se debió a un problema puntual de disponibilidad de personal durante el plazo establecido por la Medida de Conservación para su materialización. Es relevante señalar que este retraso ocurrió sólo en 1 de las 33 inspecciones realizadas por Chile durante el período analizado, lo que refleja un alto estándar de cumplimiento general por parte de Chile.</i></p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p><i>Con el fin de evitar que este tipo de situaciones se repita en el futuro, se instruirán las medidas de reforzamiento en la jurisdicción respectiva, solicitando a los equipos de inspección optimizar su coordinación y disponibilidad operativa para asegurar que las inspecciones en puerto se materialicen dentro de los plazos normativos previstos.</i></p> <p>En ce qui concerne le retard de 11 heures et 15 minutes dans le contrôle portuaire du navire coréen <i>Blue Ocean</i> le 13 février 2025 dans le port de Punta Arenas, il a été signalé qu'il était dû à un problème spécifique de disponibilité du personnel pendant la période établie par la mesure de conservation pour sa mise en œuvre. Il est important de noter que ce retard ne s'est produit que dans un seul des 33 contrôles effectués par le Chili au cours de la période évaluée, ce qui témoigne d'un niveau élevé de conformité générale de la part du Chili.</p> <p>Afin d'éviter que ce type de situation ne se reproduise à l'avenir, des mesures de renforcement seront mises en œuvre dans les juridictions respectives, demandant aux équipes de contrôle d'optimiser leur coordination et leur disponibilité opérationnelle afin de garantir que les contrôles portuaires soient effectués dans les délais impartis.</p>		

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)		
44-003	France		<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-03 prévoit que les contrôles doivent être effectués dans les 48 heures suivant l'entrée au port.</p> <p>Le navire <i>Sainte Rose</i>, battant pavillon français, est entré dans le port français de la ville de Le Port à la Réunion, à 17h00 le 19 février 2025, et a été contrôlé à 07h00 le 24 février 2025. L'activité de pêche a eu lieu dans la division 58.4.2.</p> <p>Retard du contrôle après le délai de 48 heures : 2 jours et 14 heures</p>	<p>Le contrôle a commencé le 19 février par la vérification et le rapport des scellés, puis s'est poursuivi et finalisé le 24 février par le bris des scellés. Une erreur s'est glissée dans la date de fin du contrôle. Nous avons joint à cette réponse un rapport administratif interne indiquant que le contrôle a débuté le 19 février. Le contrôle a effectivement été mené dans les 48 heures suivant l'entrée au port, comme l'exige le paragraphe 5 de la MC 10-03.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>	En conformité	Aucune autre mesure n'est requise.
44-004	Namibie		<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-03 prévoit que les contrôles doivent être effectués dans les 48 heures suivant l'entrée au port.</p> <p>Le navire <i>Helena Ndume</i>, battant pavillon namibien, est entré dans le port namibien de Walvis Bay à 04:30 UTC le 15 juin 2024 et a été contrôlé à 09:00 UTC le 17 juin 2024.</p> <p>Retard du contrôle après le délai de 48 heures : 4 heures et 30 minutes</p>	<p>Le navire a été contrôlé une première fois à son arrivée au port le 15 juin 2024. Le déchargement de la cargaison s'est achevé le 17 juin 2024, le compte-rendu de contrôle complet a ensuite été finalisé et soumis au Secrétariat de l'OPASE.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>	En conformité	Aucune autre mesure n'est requise.
44-005	Nouvelle-Zélande		<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-03 prévoit que les contrôles soient réalisés dans les 48 heures suivant l'entrée au port.</p> <p>Le navire <i>Janas</i>, battant pavillon néo-zélandais, est entré dans le port néo-zélandais de Nelson à 15h00 le 5 février</p>	<p>Le <i>Janas</i> avait notifié qu'il entrerait au port le 7 février 2025. Un préposé au contrôle a été chargé d'inspecter le navire sous 48 heures.</p> <p>Le navire est arrivé plus tôt que prévu, le 5 février. Le gestionnaire du navire n'en a</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>2025 et a été contrôlé à 10h04 le 8 février 2025.</p> <p>Retard du contrôle après le délai de 48 heures : 19 heures et 4 minutes</p>	<p>pas informé le ministère des Industries primaires et le préposé au contrôle des navires n'a pas vérifié si la date d'arrivée du navire avait changé.</p> <p>La Nouvelle-Zélande a mené une enquête à ce sujet. Le personnel concerné a été informé et la formation a été mise à jour pour éviter que cela ne se reproduise. Un meilleur suivi des mouvements des navires à Port Nelson a également été mis en place.</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est requise.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
44-006	Nouvelle-Zélande		<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-03 prévoit que les contrôles soient réalisés dans les 48 heures suivant l'entrée au port.</p> <p>Le navire <i>Antarctic Discovery</i>, battant pavillon australien, est entré dans le port néo-zélandais de Nelson à 9h00 le 1^{er} septembre 2024 et a été contrôlé à 12h00 le 5 septembre 2024.</p> <p>Dans son compte-rendu de contrôle, la Nouvelle-Zélande a noté ce qui suit : « Malheureusement, ce contrôle se situe en dehors du délai de 48 heures. Le contrôle a été retardé en raison d'une mauvaise communication entre le bureau local (après que l'équipe internationale a été informée</p>	<p>Le contrôle a été retardé en raison d'une mauvaise communication entre les contrôleurs et l'équipe nationale ; les contrôleurs n'ont pas réalisé que les mesures de conservation de la CCAMLR s'appliquaient au navire, qui revenait de la zone SPRFMO et transportait des <i>Dissostichus</i> spp.</p> <p>La Nouvelle-Zélande a mené une enquête à ce sujet. Le personnel concerné a été informé et la formation a été mise à jour pour éviter que cela ne se reproduise</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est requise.</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			de l'arrivée des navires) et le préposé au contrôle du navire ».	Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)		
			Retard du contrôle après le délai de 48 heures : 2 jours et 3 heures			
44-007	Afrique du Sud		<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-03 prévoit que les contrôles soient réalisés dans les 48 heures suivant l'entrée au port.</p> <p>Le navire <i>Shinsei Maru No 8</i>, battant pavillon japonais, est entré dans le port sud-africain du Cap à 9h30 le 1^{er} mai 2025 et a été contrôlé à 9h00 le 8 mai 2025.</p> <p>Retard du contrôle après le délai de 48 heures : 4 jours, 23 heures et 30 minutes</p>	<p>À la suite du retard dans le contrôle du navire <i>Shinsei Maru No 8</i> battant pavillon japonais, les mesures suivantes ont été mises en œuvre pour assurer le strict respect des obligations de l'État du port et des mesures de conservation pertinentes :</p> <p>1. Renforcement des capacités : Tous les agents de contrôle des pêches poursuivront leur formation interne ciblée sur les mesures de conservation de la CCAMLR, de l'APSOI et de l'OPASE. Un atelier récemment organisé par le Secrétariat permettra aux fonctionnaires d'être parfaitement équipés pour se familiariser avec les réglementations pertinentes et former d'autres fonctionnaires à leur tour.</p> <p>2. Supervision dédiée : Un agent de contrôle des pêches dédié a été désigné pour gérer tous les contrôles des navires battant pavillon de la CCAMLR, de l'APSOI et de l'OPASE. En leur absence, les agents de contrôle des pêches suppléants ont pour instruction d'assurer une couverture immédiate afin d'éviter les retards.</p> <p>3. Rationalisation de la communication et des comptes-rendus : L'agent de contrôle des pêches désigné supervisera toute la</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p>correspondance relative aux contrôles, sous la supervision étroite du directeur par intérim en charge de la conformité, qui recevra une copie de tous les comptes-rendus afin de s’assurer qu’aucune soumission n’a été oubliée.</p> <p>4. Suivi et amélioration continue : le contrôle de la conformité sera renforcé par des révisions régulières des calendriers de contrôle. Les enseignements tirés des retards éventuels serviront à la formation continue et aux ajustements opérationnels, afin que les futurs contrôles respectent tous les délais et toutes les obligations réglementaires.</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n’est requise.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
44-008	Uruguay		<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-03 prévoit que les contrôles soient réalisés dans les 48 heures suivant l’entrée au port.</p> <p>Le navire <i>Yantar 31</i>, battant pavillon russe, est entré dans le port uruguayen de Montevideo à 18h00 le 28 mars 2025 et a été contrôlé à 13h30 le 31 mars 2025.</p> <p>Retard du contrôle après le délai de 48 heures : 19 heures et 30 minutes</p>	<p><i>La inspección de realizó con un retraso por la imposibilidad de acceso físico al barco. La inspección se puede llevar a cabo una vez que se habilita el acceso físico de los inspectores al barco, situación que provoca retrasos sistemáticos en relación a la fecha de ingreso oficial del barco a puerto.</i></p> <p><i>Durante los meses de febrero y marzo se acumulan los arribos de barcos de la CCRVMA al puerto y en consecuencia se prioriza el orden de las inspecciones: considerando los antecedentes,</i></p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphe 110

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p><i>operaciones anteriores y revisión de documentación, el Yantar 31 RUS fue considerado de bajo riesgo y de baja prioridad en el orden de inspección.</i></p> <p>Le contrôle a été retardé en raison d’obstacles physiques qui ont bloqué l’accès au navire. Le contrôle a pu être effectué une fois que les contrôleurs ont eu un accès physique au navire. Cette situation a entraîné une série de retards à partir de la date d’entrée officielle du navire dans le port.</p> <p>En février et mars, les arrivées de navires CCAMLR sont nombreuses et un système est mis en place pour déterminer les priorités en matière de contrôle. Après avoir examiné les antécédents du navire, ses opérations passées et sa documentation, le <i>Yantar 31 RUS</i> a été considéré comme présentant un risque faible et s’est vu attribuer une faible priorité de contrôle.</p> <p>Mesures à prendre : <i>Se continua con la mejora de los procesos de información previa de los barcos al área portuaria para mejorar los tiempos de inspección.</i> <i>Cabe destacar que a partir de mayo 2025, se comenzaron a ingresar las inspecciones en el sistema GIES (Global Information Echange System) mejorando la información disponible previamente a la autorización de entrada a puerto de Montevideo.</i></p>		

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p>Des travaux sont en cours pour améliorer les processus de notification préalable des navires à l'autorité portuaire afin de rationaliser les délais de contrôle.</p> <p>Il convient de noter qu'à partir de mai 2025, les contrôles ont commencé à être saisis dans le Système mondial d'échange d'information (GIES), ce qui a permis d'accroître les informations disponibles avant l'autorisation d'entrer dans le port de Montevideo.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
44-009	Uruguay		<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-03 prévoit que les contrôles soient réalisés dans les 48 heures suivant l'entrée au port.</p> <p>Le navire <i>Helena Ndume</i>, battant pavillon namibien, est entré dans le port uruguayen de Montevideo à 08h00 le 26 février 2025 et a été contrôlé à 13h00 le 28 février 2025.</p> <p>Retard du contrôle après le délai de 48 heures : 5 heures</p>	<p><i>La inspección de realizó con un retraso por la imposibilidad de acceso físico al barco. La inspección se puede llevar a cabo una vez que se habilita el acceso físico de los inspectores al barco, situación que provoca retrasos sistemáticos en relación a la fecha de ingreso oficial del barco a puerto.</i></p> <p><i>Durante los meses de febrero y marzo se acumulan los arribos de barcos de la CCRVMA al puerto y en consecuencia se prioriza el orden de las inspecciones: considerando los antecedentes, operaciones anteriores y revisión de documentación, el Helena Ndume NAM fue considerado de bajo riesgo y de baja prioridad en el orden de inspección.</i></p> <p>Le contrôle a été retardé en raison d'obstacles physiques qui ont bloqué</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p>l'accès au navire. Le contrôle a pu être effectué une fois que les contrôleurs ont eu un accès physique au navire. Cette situation a entraîné une série de retards à partir de la date d'entrée officielle du navire dans le port.</p> <p>En février et mars, les arrivées de navires CCAMLR sont nombreuses et un système est en place pour déterminer les priorités en matière de contrôle. Après avoir examiné les antécédents du navire, ses opérations passées et sa documentation, le <i>Helena Ndume</i> NAM a été considéré comme présentant un risque faible et s'est vu attribuer une faible priorité de contrôle.</p> <p>Mesures à prendre : <i>Se continua con la mejora de los procesos de información previa de los barcos al área portuaria para mejorar los tiempos de inspección.</i> <i>Cabe destacar que a partir de mayo 2025, se comenzaron a ingresar las inspecciones en el sistema GIES (Global Information Exchange System) mejorando la información disponible previamente a la autorización de entrada a puerto de Montevideo.</i></p> <p>Des travaux sont en cours pour améliorer les processus de notification préalable des navires à l'autorité portuaire afin de rationaliser les délais de contrôle. Il convient de noter qu'à partir de mai 2025, les contrôles ont commencé à être saisis dans le Système mondial d'échange</p>		

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				d'information (GIES), ce qui a permis d'accroître les informations disponibles avant l'autorisation d'entrer dans le port de Montevideo.		
				Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)		
44-010	Uruguay		<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-03 prévoit que les contrôles soient réalisés dans les 48 heures suivant l'entrée au port.</p> <p>Le navire uruguayen <i>Proa Pioneer</i> est entré dans le port uruguayen de Montevideo à 8h00 le 10 février 2025 et a été contrôlé à 17h30 le 12 février 2025.</p> <p>Retard du contrôle après le délai de 48 heures : 9 heures et 30 minutes</p>	<p><i>La inspección de realizó con un retraso por la imposibilidad de acceso físico al barco. La inspección se puede llevar a cabo una vez que se habilita el acceso físico de los inspectores al barco, situación que provoca retrasos sistemáticos en relación a la fecha de ingreso oficial del barco a puerto.</i></p> <p><i>En concreto, esta unidad pesquera FV Proa Pioneer (URY), contaba con el sistema de VMS centralizado y un Observador Científico nacional a bordo. Durante los meses de febrero y marzo se acumulan los arribos de barcos de la CCRVMA al puerto y en consecuencia se prioriza el orden de las inspecciones: el citado FV Proa Pioneer fue considerado de bajo riesgo y de baja prioridad en el orden de inspección.</i></p> <p>Le contrôle a été retardé en raison d'obstacles physiques qui ont bloqué l'accès au navire. Le contrôle a pu être effectué une fois que les contrôleurs ont eu un accès physique au navire. Cette situation a entraîné une série de retards à partir de la date d'entrée officielle du navire dans le port.</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p>Plus précisément, le navire de pêche <i>Proa Pioneer</i> (URY) disposait d'un système VMS centralisé et d'un observateur scientifique national à bord. En février et mars, les arrivées de navires CCAMLR sont nombreuses et un système est mis en place pour déterminer les priorités en matière de contrôle : le <i>Proa Pioneer</i> a été considéré comme présentant un risque faible et s'est vu attribuer une faible priorité de contrôle.</p> <p>Mesures à prendre : <i>Se continua con la mejora de los procesos de información previa de los barcos al área portuaria para mejorar los tiempos de inspección.</i> <i>Cabe destacar que, a partir de mayo 2025, se comenzaron a ingresar las inspecciones en el sistema GIES (Global Information Exchange System) mejorando la información disponible previamente a la autorización de entrada a puerto de Montevideo.</i></p> <p>Des travaux sont en cours pour améliorer les processus de notification préalable des navires à l'autorité portuaire afin de rationaliser les délais de contrôle. Il convient de noter qu'à partir de mai 2025, les contrôles ont commencé à être saisis dans le Système mondial d'échange d'information (GIES), ce qui a permis d'accroître les informations disponibles avant l'autorisation d'entrer dans le port de Montevideo.</p>		

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)		
44-011	Chili		<p>Le paragraphe 8 de la MC 10-03 exige que le compte-rendu de contrôle portuaire soit transmis au Secrétariat dans les 30 jours suivant la date du contrôle (ou dès que possible lorsque des problèmes de conformité ont été soulevés).</p> <p>Le contrôle du navire <i>Globalpesca I</i>, battant pavillon chilien, a eu lieu le 25 mars 2025 à Punta Arenas, au Chili.</p> <p>Le Secrétariat a constaté, lors du rapprochement de la base de données du SDC avec la base de données des contrôles portuaires, que le compte-rendu de contrôle portuaire n'avait pas été reçu. Le Secrétariat a demandé le compte-rendu de contrôle portuaire le 17 juillet 2025. Le compte-rendu de contrôle portuaire a été reçu le 17 juillet 2025.</p> <p>Retard de la transmission après le délai de 30 jours : 84 jours</p>	<p><i>Con relación al retraso en el envío a la Secretaría del informe de inspección en puerto a la embarcación chilena GLOBALPESCA I, la cual fue realizada el 25 de marzo de 2025 en el puerto de Punta Arenas y notificada a la Secretaría el día 17 de julio de 2025 (84 vencido el plazo), se informa que ello se debió a una confusión asociada a un problema de control y supervisión para su envío dentro de los plazos establecidos en la Medida de Conservación. Es relevante señalar que este retraso ocurrió sólo en 1 de las 33 inspecciones realizadas por Chile durante el período analizado, lo que refleja un alto estándar de cumplimiento general por parte de Chile.</i></p> <p><i>Con el fin de evitar la reiteración de este tipo de situaciones, se han reforzado los mecanismos internos de control y supervisión, con el objeto de asegurar que los informes de inspección sean remitidos a la Secretaría dentro de los plazos normativos previstos.</i></p> <p>En ce qui concerne le retard dans l'envoi au Secrétariat du rapport de contrôle portuaire du navire chilien <i>GLOBALPESCA I</i>, qui a été effectué le 25 mars 2025 dans le port de Punta Arenas et notifié au Secrétariat le 17 juillet 2025 (84 jours après la date limite), il a été</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p>signalé que cela était dû à une confusion liée à un problème de contrôle et de supervision pour sa soumission dans les délais définis dans la mesure de conservation. Il est important de noter que ce retard ne s'est produit que dans un seul des 33 contrôles effectués par le Chili au cours de la période évaluée, ce qui témoigne d'un niveau élevé de conformité générale de la part du Chili.</p> <p>Afin d'éviter que de telles situations ne se reproduisent, les mécanismes de contrôle interne et de supervision ont été renforcés pour garantir que les comptes rendus de contrôles sont soumis au Secrétariat dans les délais prescrits.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
44-012	Namibie		<p>Le paragraphe 8 de la MC 10-03 exige que le compte-rendu de contrôle portuaire soit transmis au Secrétariat dans les 30 jours suivant la date du contrôle (ou dès que possible lorsque des problèmes de conformité ont été soulevés).</p> <p>La Namibie a émis le CCD NA-24-0002-E qui indique que le <i>Helena Ndume</i> a déchargé 4 905 kg de légine de la zone 47 le 17 juin 2024 à Walvis Bay, Namibie.</p> <p>Le contrôle du navire <i>Helena Ndume</i>, battant pavillon namibien, a eu lieu le 17 juin 2024 à Walvis Bay, en Namibie.</p>	<p>Le navire <i>Helena Ndume</i> était titulaire d'un permis de pêche de la légine dans la zone de la Convention de l'OPASE. Le navire a respecté toutes les exigences de l'OPASE en matière de comptes-rendus et le compte-rendu de contrôle portuaire de l'OPASE a été soumis au Secrétariat de l'OPASE dans les délais requis. La Namibie a malheureusement négligé de soumettre une copie du compte-rendu de contrôle portuaire au Secrétariat de la CCAMLR et, lorsque le Secrétariat en a pris connaissance, le compte-rendu de contrôle a été soumis à la même date, le 17 juin 2025, comme cela avait été demandé.</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>Le Secrétariat a constaté, lors du rapprochement de la base de données du SDC avec la base de données des contrôles portuaires, que le compte-rendu de contrôle portuaire n'avait pas été reçu. Le Secrétariat a demandé le compte-rendu de contrôle portuaire le 17 juillet 2025. Le compte-rendu de contrôle portuaire a été reçu le 17 juillet 2025.</p> <p>Retard de la transmission après le délai de 30 jours : 365 jours</p>	<p>Mesures à prendre : La Namibie s'engage à faire en sorte que les comptes-rendus de contrôle portuaire soient communiqués à la CCAMLR et à l'OPASE, quel que soit le lieu où le navire opère et décharge sa cargaison.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
44-013	Afrique du Sud		<p>Le paragraphe 8 de la MC 10-03 exige que le compte-rendu de contrôle portuaire soit transmis au Secrétariat dans les 30 jours suivant la date du contrôle (ou dès que possible lorsque des problèmes de conformité ont été soulevés).</p> <p>Le contrôle du navire <i>More Sodruzhestva</i>, battant pavillon ukrainien, a été effectué le 25 mai 2024 par les autorités portuaires sud-africaines et le compte-rendu de contrôle portuaire a été transmis le 6 août 2024.</p> <p>Retard de la transmission après le délai de 30 jours : 43 jours</p>	<p>Le contrôle a été effectué dans les délais, mais le retard dans la soumission du compte-rendu est dû à l'absence de contrôleurs spécialisés ayant des rôles spécifiques pour assumer la responsabilité de la soumission des comptes-rendus.</p> <p>Cette question a été traitée et des fonctionnaires ont été affectés à cette fonction.</p> <p>Aucun problème de conformité n'a été signalé dans le formulaire de contrôle, le navire étant en parfaite conformité avec toutes les mesures de conservation pour sa campagne.</p> <p>Pour relever ce défi et éviter les retards dans les comptes-rendus, l'Afrique du Sud a renforcé ses procédures de contrôle. Ces comptes-rendus seront mis à jour et finalisés dès la fin du déchargement, garantissant ainsi une communication en</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p>temps utile, indépendamment des retards opérationnels.</p> <p>Pour renforcer la cohérence, un agent de contrôle des pêches dédié a été affecté à tous les navires de la CCAMLR, de la SIOFA et de l'OPASE. Une copie de tous les comptes rendus de contrôles est adressée au directeur par intérim en charge de la conformité, qui assurera la supervision et veillera à ce qu'aucune soumission ne soit omise.</p> <p>L'Afrique du Sud regrette le retard pris dans l'établissement des comptes-rendus dans ce cas précis et est convaincue que les mesures susmentionnées permettront à l'avenir d'établir les comptes-rendus de contrôle dans de meilleurs délais, tout en respectant pleinement les obligations de l'État du port.</p> <p>Mesures à prendre : Aucune mesure n'est requise</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
44-014	Afrique du Sud		<p>Le paragraphe 8 de la MC 10-03 exige que le compte-rendu de contrôle portuaire soit transmis au Secrétariat dans les 30 jours suivant la date du contrôle (ou dès que possible lorsque des problèmes de conformité ont été soulevés).</p> <p>Le contrôle du <i>Shinsei Maru No 8</i>, navire battant pavillon japonais, a eu lieu le 8 mai 2025 par les autorités portuaires sud-</p>	<p>L'Afrique du Sud s'est engagée à renforcer l'efficacité et la cohérence des mesures prises par l'État du port dans toutes les ORGP concernées.</p> <p>Pour renforcer l'efficacité, un agent de contrôle des pêches dédié a été désigné pour superviser les contrôles de tous les navires de la CCAMLR, de la SIOFA et de l'OPASE. En cas d'indisponibilité de</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>africaines. Un compte-rendu de contrôle portuaire de la CTOI a été transmis au Secrétariat de la CCAMLR le 26 juin 2025. Un formulaire de contrôle portuaire CCAMLR a été demandé et fourni le 2 juillet 2025. L'activité de pêche s'est déroulée dans la zone 47 et les sous-zones 88.1 et 48.6. Seules des espèces de légines et d'appâts ont été signalées dans les comptes-rendus de contrôles, aucune espèce de thon n'a été indiquée.</p> <p>Retard de la transmission après le délai de 30 jours : Compte-rendu de contrôle CTOI : 20 jours et compte-rendu de contrôle CCAMLR : 26 jours</p>	<p>l'agent affecté, cette tâche sera assurée par d'autres agents de contrôle des pêches formés afin de garantir la continuité.</p> <p>Afin d'assurer un contrôle rigoureux, le directeur par intérim en charge de la conformité recevra une copie de tous les comptes-rendus et contrôlera les soumissions afin de confirmer leur transmission dans les délais requis.</p> <p>Par ces mesures, l'Afrique du Sud entend renforcer son engagement en faveur d'une transparence totale, de la responsabilité et de la coopération avec la CCAMLR et les autres ORGP</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est requise.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
44-015	Royaume-Uni		<p>Le paragraphe 8 de la MC 10-03 exige que le compte-rendu de contrôle portuaire soit transmis au Secrétariat dans les 30 jours suivant la date du contrôle (ou dès que possible lorsque des problèmes de conformité ont été soulevés).</p> <p>Le contrôle du navire <i>Argos Helena</i>, battant pavillon britannique, a eu lieu le 8 avril 2025.</p> <p>Le Secrétariat a constaté, lors du rapprochement de la base de données du SDC avec la base de données des contrôles</p>	<p>Le Royaume-Uni a mené une enquête sur ce problème potentiel de conformité.</p> <p>Le contrôle portuaire a été effectué le 8 avril, conformément à la mesure de conservation MC 10-03. Le même jour, le compte-rendu de contrôle a été soumis au point de contact unique du centre de suivi, plutôt qu'à l'équipe de suivi, comme prévu.</p> <p>Par la suite, la personne responsable a tenté de soumettre le compte-rendu au Secrétariat le 10 avril. Cependant, en raison d'une erreur du système, l'e-mail</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>portuaires, que le compte-rendu de contrôle portuaire n'avait pas été reçu. Le Secrétariat a demandé le compte-rendu de contrôle portuaire le 17 juillet 2025. Le compte-rendu de contrôle portuaire a été reçu le 17 juillet 2025.</p> <p>Retard de la transmission après le délai de 30 jours : 70 jours</p>	<p>est resté dans la boîte d'envoi et n'a pas été délivré. Ce problème est passé inaperçu car l'intéressé est parti en congé annuel immédiatement après.</p> <p>À la suite de la notification du Secrétariat, le compte-rendu a été promptement soumis au Secrétariat le 17 juillet.</p> <p>Une consultation des services concernés a été réalisée depuis. En conséquence, les orientations et les procédures internes ont été mises à jour afin d'éviter que des problèmes similaires ne se reproduisent à l'avenir.</p> <p>Mesures à prendre : Aucune</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
44-016	Uruguay		<p>Le paragraphe 8 de la MC 10-03 exige que le compte-rendu de contrôle portuaire soit transmis au Secrétariat dans les 30 jours suivant la date du contrôle (ou dès que possible lorsque des problèmes de conformité ont été soulevés).</p> <p>Le contrôle du navire <i>Proa Pioneer</i>, battant pavillon uruguayen, a eu lieu le 12 février 2025 à Montevideo, Uruguay.</p> <p>Le Secrétariat a constaté, lors du rapprochement de la base de données du SDC avec la base de données des contrôles portuaires, que le compte-rendu de</p>	<p><i>El retraso de las transmisiones de los datos puede ser atribuido al cambio de personal técnico asignado a la tarea. Durante el año 2025 se incorporó nuevo personal, y se envió a un técnico para su preparación al Taller sobre Sistema SDC para inspectores realizado en Sudáfrica (12 al 16 mayo 2025). Se espera incorporar más personal calificado para los periodos de mayor frecuencia de ingreso barcos al puerto de Montevideo. Asimismo, se solicitó a las empresas mayor puntualidad en la emisión de los documentos/conocimientos de embarque.</i></p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>contrôle portuaire n'avait pas été reçu. Le Secrétariat a demandé le compte-rendu de contrôle portuaire le 17 juillet 2025. Le compte-rendu de contrôle portuaire a été reçu le 26 juillet 2025.</p> <p>Retard de la transmission après le délai de 30 jours : 134 jours</p>	<p>La cause du retard dans la notification des données est la modification du personnel technique affecté à cette tâche. En 2025, du nouveau personnel a été engagé et un agent technique a participé à l'atelier de formation au SDC des contrôleurs organisé en Afrique du Sud (12 au 16 mai 2025). Nous prévoyons d'augmenter le nombre de personnel qualifié pour les périodes où le nombre d'entrées de navires dans le port de Montevideo est plus élevé. Nous avons également souligné aux entreprises l'importance de l'émission en temps voulu des documents/connaissances.</p> <p>Mesures à prendre : <i>Se solicitó al organismo de control y a las empresas pesqueras mayor puntualidad en la emisión de los documentos/conocimientos de embarque.</i></p> <p>Nous avons souligné, tant à l'entité de contrôle qu'aux armements, l'importance de l'émission en temps voulu des documents/connaissances.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
44-017	Uruguay		<p>Le paragraphe 8 de la MC 10-03 exige que le compte-rendu de contrôle portuaire soit transmis au Secrétariat dans les 30 jours suivant la date du contrôle (ou dès que possible lorsque des problèmes de conformité ont été soulevés).</p>	<p><i>El retraso de las transmisiones de los datos puede ser atribuido al cambio de personal técnico asignado a la tarea. Durante el año 2025 se incorporó nuevo personal, y se envió a un técnico para su preparación al Taller sobre Sistema SDC para inspectores realizado en Sudáfrica (12 al 16 mayo 2025). Se espera</i></p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>Le contrôle du navire <i>Proa Pioneer</i>, battant pavillon uruguayen, a eu lieu le 26 mai 2025 à Montevideo, Uruguay.</p> <p>Le Secrétariat a constaté, lors du rapprochement de la base de données du SDC avec la base de données des contrôles portuaires, que le compte-rendu de contrôle portuaire n'avait pas été reçu. Le Secrétariat a demandé le compte-rendu de contrôle portuaire le 17 juillet 2025. Le compte-rendu de contrôle portuaire a été reçu le 26 juillet 2025.</p> <p>Retard de la transmission après le délai de 30 jours : 31 jours</p>	<p><i>incorporar más personal calificado para los periodos de mayor frecuencia de ingreso barcos al puerto de Montevideo. Asimismo, se solicitó a las empresas mayor puntualidad en la emisión de los documentos/conocimientos de embarque.</i></p> <p>La cause du retard dans la notification des données est la modification du personnel technique affecté à cette tâche. En 2025, du nouveau personnel a été engagé et un agent technique a participé à l'atelier de formation au SDC des contrôleurs organisé en Afrique du Sud (12 au 16 mai 2025). Nous prévoyons d'augmenter le nombre de personnel qualifié pour les périodes où le nombre d'entrées de navires dans le port de Montevideo est plus élevé. Nous avons également souligné aux entreprises l'importance de l'émission en temps voulu des documents/connaissances.</p> <p>Mesures à prendre : <i>Se solicitó al organismo de control y a las empresas pesqueras mayor puntualidad en la emisión de los documentos/conocimientos de embarque.</i></p> <p>Nous avons souligné, tant à l'entité de contrôle qu'aux armements, l'importance de l'émission en temps voulu des documents/connaissances.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
44-018	Uruguay		<p>Le paragraphe 8 de la MC 10-03 exige que le compte-rendu de contrôle portuaire soit transmis au Secrétariat dans les 30 jours suivant la date du contrôle (ou dès que possible lorsque des problèmes de conformité ont été soulevés).</p> <p>Le contrôle du navire <i>Yantar 31</i>, battant pavillon russe, a eu lieu le 31 mars 2025 à Montevideo, Uruguay.</p> <p>Le Secrétariat a constaté, lors du rapprochement de la base de données du SDC avec la base de données des contrôles portuaires, que le compte-rendu de contrôle portuaire n'avait pas été reçu. Le Secrétariat a demandé le compte-rendu de contrôle portuaire le 17 juillet 2025. Le compte-rendu de contrôle portuaire a été reçu le 23 juillet 2025.</p> <p>Retard de la transmission après le délai de 30 jours : 84 jours</p>	<p><i>El retraso de las transmisiones de los datos puede ser atribuido al cambio de personal técnico asignado a la tarea. Durante el año 2025 se incorporó nuevo personal, y se envió a un técnico para su preparación al Taller sobre Sistema SDC para inspectores realizado en Sudáfrica (12 al 16 mayo 2025). Se espera incorporar más personal calificado para los periodos de mayor frecuencia de ingreso barcos al puerto de Montevideo. Asimismo, se solicitó a las empresas mayor puntualidad en la emisión de los documentos/conocimientos de embarque.</i></p> <p>La cause du retard dans la notification des données est la modification du personnel technique affecté à cette tâche. En 2025, du nouveau personnel a été engagé et un agent technique a participé à l'atelier de formation au SDC des contrôleurs organisé en Afrique du Sud (12 au 16 mai 2025). Nous prévoyons d'augmenter le nombre de personnel qualifié pour les périodes où le nombre d'entrées de navires dans le port de Montevideo est plus élevé Nous avons également souligné aux entreprises l'importance de l'émission en temps voulu des documents/connaissances.</p> <p>Mesures à prendre : <i>Se solicitó al organismo de control y a las empresas pesqueras mayor puntualidad en la emisión de los documentos/conocimientos de embarque.</i></p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				Nous avons souligné, tant à l'entité de contrôle qu'aux armements, l'importance de l'émission en temps voulu des documents/connaissances.		
				Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)		
MC 10-04						
44-019	France	<i>Albius</i>	<p>Le paragraphe 13 de la MC 10-04 exige des États de pavillon qu'ils notifient au Secrétariat dans les 24 heures les entrées, sorties et mouvements entre les sous-zones de la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données VMS a révélé qu'aucun avis de mouvement n'avait été fourni par l'<i>Albius</i> pour l'entrée dans la division 58.4.4b. Le Secrétariat a demandé un avis de mouvement aux contacts officiels VMS français à 05:51 UTC le 5 août 2024.</p> <p>Une notification de mouvement a été fournie au Secrétariat à 08:25 UTC le 5 août 2024 pour l'entrée de l'<i>Albius</i> dans la division 58.4.4b notifiant l'heure d'entrée à 03:22 UTC le 26 juillet 2024.</p> <p>Une notification de mouvement a été fournie au Secrétariat à 08:25 UTC le 5 août 2024 pour l'entrée de l'<i>Albius</i> dans la division 58.4.4b notifiant l'heure d'entrée à 03:22 UTC le 26 juillet 2024.</p> <p>Retard après le délai de 24 heures : 9 jours, 5 heures et 3 minutes</p>	<p>La France reconnaît que la notification a été effectuée après le délai de 24 heures. Le navire ne s'attendait pas à ce qu'il se dirige vers le sud et entre dans la zone CCAMLR, et l'équipage a donc oublié de le notifier.</p> <p>Mesures à prendre : Un rappel à faire preuve d'attention en ce qui concerne les notifications à la CCAMLR a été adressé au navire.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
44-020	France	<i>Albius</i>	<p>Le paragraphe 13 de la MC 10-04 exige des États de pavillon qu'ils notifient au Secrétariat dans les 24 heures les entrées, sorties et mouvements entre les sous-zones de la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données VMS a révélé qu'aucun avis de mouvement n'avait été fourni par l'<i>Albius</i> pour l'entrée dans la division 58.5.1. Le Secrétariat a demandé un avis de mouvement aux contacts officiels VMS français à 05:51 UTC le 5 août 2024.</p> <p>Une notification de mouvement a été fournie au Secrétariat à 08:25 UTC le 05 août 2024 pour l'entrée de l'<i>Albius</i> dans la division 58.5.1 notifiant l'heure d'entrée à 19:20 UTC le 26 juillet 2024.</p> <p>Retard après le délai de 24 heures : 8 jours, 13 heures et 5 minutes</p>	<p>La France reconnaît que la notification a été effectuée après le délai de 24 heures. Le navire ne s'attendait pas à ce qu'il se dirige vers le sud et entre dans la zone CCAMLR, et l'équipage a donc oublié de le notifier.</p> <p>Mesures à prendre : Un rappel à faire preuve d'attention dans les notifications à la CCAMLR a été fait.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.
44-021	France	<i>Ile de la Reunion II</i>	<p>Le paragraphe 13 de la MC 10-04 exige des États de pavillon qu'ils notifient au Secrétariat dans les 24 heures les entrées, sorties et mouvements entre les sous-zones de la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données VMS a révélé qu'aucun avis de mouvement n'avait été fourni par l'<i>Ile de la Réunion II</i> pour l'entrée dans la division 58.4.4b. Le Secrétariat a demandé un avis de mouvement aux contacts officiels VMS français le 13 août 2024 à 22:58 UTC.</p>	<p>La France reconnaît que la notification a été effectuée 1 heure et 39 minutes après le délai de 24 heures. Le navire a oublié de transmettre la notification.</p> <p>Mesures à prendre : Des rappels ont été envoyés au navire.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>Une notification de mouvement a été fournie au Secrétariat le 14 août 2024 à 04:29 UTC pour l'entrée de l'<i>Ile de la Réunion II</i> dans la division 58.4.4b notifiant l'heure d'entrée du 13 août 2024 à 02:50 UTC.</p> <p>Retard après le délai de 24 heures : 1 heures et 39 minutes</p>			
44-022	République de Corée	<i>Sae In Master</i>	<p>Le paragraphe 13 de la MC 10-04 exige des États de pavillon qu'ils notifient au Secrétariat dans les 24 heures les entrées, sorties et mouvements entre les sous-zones de la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données VMS a montré qu'aucune notification de mouvement n'avait été fourni par le <i>Sae In Master</i> pour l'entrée dans la sous-zone 88.2. Le Secrétariat a demandé une notification de mouvement le 28 janvier 2025 à 03 :14 UTC.</p> <p>Une notification de mouvement a été fournie au Secrétariat le 28 janvier 2025 à 05:19 UTC pour le <i>Sae In Master</i> pour l'entrée dans la sous-zone 88.2 notifiant l'heure d'entrée du 26 janvier 2025 à 15 :00 UTC.</p> <p>La notification fait état d'un dysfonctionnement de l'équipement de télécommunications du navire.</p> <p>Retard après le délai de 24 heures : 14 heures et 19 minutes</p>	<p>Ce cas ne constitue pas un cas de non-conformité. Le <i>SAE IN MASTER</i> et le <i>SAE IN PIONEER</i> ont tous deux soumis des notifications d'entrée et de mouvement des navires lorsqu'ils ont transité de la ZSR de la mer de Ross à l'AMP 88.2A ZPG 1. Ces notifications ont été déposées le 27 janvier 2025 à 01:44 UTC et 07:35 UTC, respectivement - dans les 24 heures suivant leur entrée dans la sous-zone 88.2A, comme l'exige la MC 10-04.</p> <p>3) Circonstances détaillées</p> <p>La ZSR de la mer de Ross couvre les sous-zones 88.1K et 88.2A. Les deux navires ont rempli des notifications d'entrée et de mouvement lorsqu'ils sont entrés pour la première fois dans la ZSR, et ont ensuite continué à naviguer au sein de la ZSR.</p> <p>La ZPG 1 étant située à l'intérieur de la sous-zone 88.2A, les notifications soumises lors de l'entrée dans la ZPG 1 ont été traitées comme les notifications d'entrée et de mouvement requises pour la sous-zone 88.2A.</p>	En conformité	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p>Les navires ne sont pas sortis de la ZSR (p.ex. de 88.1K à 88.1I) pour entrer à nouveau dans la sous-zone 88.2A, ce qui aurait requis une série supplémentaire de notifications sur les intentions et les mouvements des navires. Au lieu de cela, ils sont restés continuellement dans la ZSR de la mer de Ross avant de se rendre dans la ZPG 1 de la sous-zone 88.2A.</p> <p>Les deux navires ont soumis leurs notifications de mouvement dans l'AMP 88.2A ZPG 1 le 27 janvier 2025 dans les 24 heures suivant leur entrée, satisfaisant ainsi aux exigences de la MC 10-04.</p> <p>4) Registre des comptes-rendus soumis (heure UTC)</p> <p><i>SAE IN MASTER</i></p> <p>A. Déclaration d'intention d'entrer dans la ZSR 88.1 : 25 janvier 2025, 10 :54</p> <p>B. Notification de mouvement dans la ZSR 88.1 : 26 janvier 2025, 02 :23</p> <p>C. Déclaration d'intention d'entrer dans l'AMP ZPG 1 88.2 : 26 janvier 2025, 05 :09</p> <p>D. Notification de mouvement du navire dans l'AMP ZPG 1 88.2 : 27 janvier 2025, 01 :44</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est requise.</p>		

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Statut préliminaire : en conformité						
44-023	République de Corée	<i>Sae In Pioneer</i>	<p>Le paragraphe 13 de la MC 10-04 exige des États du pavillon qu'ils notifient au Secrétariat sous 24 heures les entrées, sorties et mouvements entre les sous-zones de la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données VMS a révélé que le <i>Sae In Pioneer</i> n'avait pas fourni de compte-rendu de mouvement pour l'entrée dans la sous-zone 88.2. Le Secrétariat a demandé une notification de mouvement le 28 janvier 2025 à 03 :14 UTC.</p> <p>Une notification de mouvement a été fournie au Secrétariat le 28 janvier 2025 à 05 :12 UTC pour le <i>Sae In Pioneer</i> pour l'entrée dans la sous-zone 88.2, déclarant l'heure d'entrée à 19:00 UTC le 26 janvier 2025.</p> <p>La notification fait état d'un dysfonctionnement de l'équipement de télécommunications du navire.</p> <p>Retard après le délai de 24 heures : 10 heures et 12 minutes</p>	<p>Ce cas ne constitue pas un cas de non-conformité. Le <i>SAE IN MASTER</i> et le <i>SAE IN PIONEER</i> ont tous deux soumis des notifications d'entrée et de mouvement des navires lorsqu'ils ont transité de la ZSR de la mer de Ross à l'AMP 88.2A ZPG 1. Ces notifications ont été déposées le 27 janvier 2025 à 01 :44 UTC et 07 :35 UTC, respectivement - dans les 24 heures suivant leur entrée dans la sous-zone 88.2A, comme l'exige la MC 10-04.</p> <p>3) Circonstances détaillées</p> <p>La ZSR de la mer de Ross couvre les sous-zones 88.1K et 88.2A. Les deux navires ont rempli des notifications d'entrée et de mouvement lorsqu'ils sont entrés pour la première fois dans la ZSR, et ont ensuite continué à naviguer au sein de la ZSR.</p> <p>La ZPG 1 étant située à l'intérieur de la sous-zone 88.2A, les notifications soumises lors de l'entrée dans la ZPG 1 ont été traitées comme les notifications d'entrée et de mouvement requises pour la sous-zone 88.2A.</p> <p>Les navires ne sont pas sortis de la ZSR (p.ex. de 88.1K à 88.1I) pour entrer à nouveau dans la sous-zone 88.2A, ce qui aurait requis une série supplémentaire de notifications sur les intentions et les mouvements des navires. Au lieu de cela,</p>	En conformité	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p>ils sont restés continuellement dans la ZSR de la mer de Ross avant de se rendre dans la ZPG 1 de la sous-zone 88.2A.</p> <p>Les deux navires ont soumis leurs notifications de mouvement dans l'AMP 88.2A ZPG 1 le 27 janvier 2025 dans les 24 heures suivant leur entrée, satisfaisant ainsi aux exigences de la MC 10-04.</p> <p>4) Registre des comptes-rendus soumis (heure UTC)</p> <p><i>SAE IN PIONEER</i></p> <p>A. Déclaration d'intention d'entrer dans la ZSR 88.1 : 25 janvier 2025, 19:32</p> <p>B. Notification de mouvement dans la ZSR 88.1 : 26 janvier 2025, 09:13</p> <p>C. Déclaration d'intention d'entrer dans l'AMP ZPG 1 88.2 : 26 janvier 2025, 02:54</p> <p>D. Notification de mouvement du navire dans l'AMP ZPG 1 88.2 : 27 janvier 2025, 07:35</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est requise.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>		
44-024	République de Corée	<i>Southern Park</i>	Le paragraphe 13 de la MC 10-04 exige des États du pavillon qu'ils notifient au Secrétariat sous 24 heures les entrées, sorties et mouvements entre les sous-zones de la zone de la Convention.	Calendrier 25 janvier 2025, 23:30 UTC : Le siège de Hongjin Corp. a envoyé une directive à la flotte de Hongjin pour signaler ses	En conformité	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>L'analyse des données VMS a montré qu'aucune notification de mouvement n'avait été fournie par le <i>Southern Park</i> lors de son entrée dans la sous-zone 88.2. Le Secrétariat a demandé une notification de mouvement le 28 janvier 2025 à 03:14 UTC.</p> <p>Une notification de mouvement a été fournie au Secrétariat le 28 janvier 2025 à 06:16 UTC pour le <i>Southern Park</i> pour l'entrée dans la sous-zone 88.2, notifiant l'heure d'entrée à 13:06 UTC le 26 janvier 2025.</p> <p>La notification fait état d'un dysfonctionnement de l'équipement de télécommunications du navire.</p> <p>Retard après le délai de 24 heures : 17 heures et 10 minutes</p>	<p>mouvements après la fin des opérations dans la sous-zone 88.1.</p> <p>26 janvier 2025 : Le siège de Hongjin Corp. et le navire ont reçu une lettre officielle du Centre de surveillance des pêches (FMC) de la République de Corée, sur la base d'une lettre envoyée par le Secrétariat de la CCAMLR au FMC de la République de Corée le 28 janvier.</p> <p>28 janvier 2025, 04:47 UTC : après avoir confirmé la lettre officielle, le siège a tenté de contacter à nouveau le <i>Southern Park</i>, mais sans succès en raison de problèmes de communication. Le siège a alors contacté le <i>Hongjin No. 701</i> et lui a demandé de soumettre la déclaration sur les mouvements au nom du <i>Southern Park</i>.</p> <p>28 janvier 2025, 05:25 UTC : Le <i>Hongjin No. 701</i> et le <i>Seven Park</i> ont complété leurs déclarations de mouvements de la sous-zone 88.1 à 88.2. La flotte a confirmé que le compte-rendu du <i>Southern Park</i> avait été retardé en raison de problèmes de communication, et que le navire ferait son compte-rendu une fois la connexion stabilisée.</p> <p>28 janvier 2025, 05:40 UTC : Le <i>Hongjin No. 701</i> a soumis la notification de mouvement au Secrétariat au nom du <i>Southern Park</i>.</p> <p>28 janvier 2025, 06:16 UTC : Un compte-rendu corrigé a été soumis à nouveau en raison d'une erreur dans les informations précédemment communiquées.</p> <p>Malgré les efforts déployés par le <i>Southern Park</i> pour réagir de la manière la plus</p>		

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p>proactive possible, la transmission n'a pas pu être effectuée dans le délai réglementaire de 24 heures pendant le transit, ce qui a entraîné un retard dans la notification de mouvement en raison d'erreurs de communication.</p> <p>Au cours de la saison de pêche 2024-2025, le <i>Southern Park</i> était équipé d'un total de quatre systèmes de communication (deux ensembles Inmarsat FBB, un équipement GX et un téléphone Iridium). Cependant, des défaillances de communication ont fréquemment été constatées dans certaines zones. Afin de prévenir les problèmes de conformité découlant de ces défaillances au cours de la prochaine saison, Hongjin Corp. prévoit d'installer des équipements de communication Starlink supplémentaires sur tous ses navires afin de réduire au minimum les perturbations de connexion. Un essai d'installation de Starlink sur le <i>Hongjin No. 701</i> au cours de la même saison a confirmé la stabilité de la connexion dans la région antarctique.</p> <p>En guise de suivi, le ministère coréen des Océans et des Pêches a adressé un avertissement à l'opérateur, organisé une séance d'information et lui a demandé de présenter un plan de mesures préventives. Dans le cadre de ces mesures, le navire utilisera son système de notification électronique qui prévoit une communication bidirectionnelle entre le navire et le FMC coréen en plus de sa communication avec le Secrétariat de la CCAMLR, afin de s'assurer que toutes les informations requises sont transmises en</p>		

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p>temps utile, même en cas de perturbations de la communication dues aux conditions météorologiques.</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est requise.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
44-025	Afrique du Sud	<i>Koryo Maru No. 11</i>	<p>Le paragraphe 13 de la MC 10-04 exige des États du pavillon qu'ils notifient au Secrétariat sous 24 heures les entrées, sorties et mouvements entre les sous-zones de la zone de la Convention.</p> <p>L'analyse des données VMS a révélé que le <i>Koryo Maru No. 11</i> n'avait pas fourni de notification de mouvement pour son entrée dans la sous-zone 58.7. Le Secrétariat a demandé une notification de mouvement le 16 décembre 2024 à 02:09 UTC.</p> <p>Une notification de mouvement a été fournie au Secrétariat le 16 décembre 2024 à 06:38 UTC pour le <i>Koryo Maru No. 11</i> pour l'entrée dans la sous-zone 58.7, notifiant l'heure d'entrée à 08:11 UTC le 13 décembre 2024.</p> <p>Retard après le délai de 24 heures : 1 jour, 22 heures et 27 minutes.</p>	<p>L'Afrique du Sud prend acte de la conclusion du Secrétariat concernant l'absence de notification claire et opportune de l'entrée du <i>Koryo Maru No. 11</i> dans la sous-zone 58.7 le 13 décembre 2024.</p> <p>Le navire a transmis plusieurs e-mails au cours de cette période, y compris des rapports de position et des explications sur les mouvements. Toutefois, ces communications n'ont pas été exprimées dans le format prescrit de la MC 10-04, annexe 10-04/A et n'ont donc pas été interprétées par le Secrétariat comme constituant une notification formelle d'entrée.</p> <p>L'Afrique du Sud accepte le fait que cela a été une source d'incertitude et que la notification a été considérée comme tardive.</p> <p>Nous nous excusons pour ce manque de clarté. Le capitaine du navire a reçu l'instruction formelle de veiller à ce que toutes les futures notifications d'entrée, de</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p>sortie et de mouvement dans la sous-zone soient :</p> <ul style="list-style-type: none"> • transmises explicitement en tant que notifications d'entrée lors du passage dans une sous-zone ; • en stricte conformité avec le paragraphe 13 de la MC 10-04, en utilisant le format prescrit de l'annexe 10-04/A ; et • dans le délai requis de 24 heures. <p>Pour éviter que cela ne se reproduise, le département a réémis des orientations à l'intention du capitaine du navire, renforçant la nécessité de clarté, de respect du format et de rapidité dans toutes les notifications de mouvement.</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est requise.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
44-026	Afrique du Sud	<i>Koryo Maru No. 11</i>	<p>Le paragraphe 13 de la MC 10-04 exige des États du pavillon qu'ils notifient au Secrétariat sous 24 heures les entrées, sorties et mouvements entre les sous-zones de la zone de la Convention.</p> <p>Une notification de mouvement a été fournie au Secrétariat le 18 décembre 2024 à 09:27 UTC pour le <i>Koryo Maru No. 11</i> pour l'entrée dans la sous-zone 58.7 notifiant l'heure d'entrée à 08:16 UTC le 14 décembre 2024.</p>	<p>L'Afrique du Sud prend acte de l'observation du Secrétariat concernant la notification de mouvement du <i>Koryo Maru No. 11</i> du 18 décembre 2024, relative à son entrée dans la sous-zone 58.7 à 08:16 UTC le 14 décembre 2024.</p> <p>Il convient de noter que si le capitaine du navire a bien transmis une mise à jour de sa position et de son activité à divers destinataires le 14 décembre 2024, la notification officielle du mouvement au Secrétariat n'a été reçue que le 18 décembre 2024, dépassant ainsi le délai</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			Retard après le délai de 24 heures : 3 jours, 1 heure et 11 minutes.	<p>de notification de 24 heures prévu au paragraphe 13 de la MC 10-04.</p> <p>Ce retard est dû à l'enchaînement des notifications et au fait que la notification n'a pas été soumise au format MC 10-04A prescrit, ce qui a créé des incertitudes et a finalement entraîné le non-respect du délai strict.</p> <p>Des rectifications ont été apportées. Il a été rappelé au capitaine du navire les exigences spécifiques du paragraphe 13 de la MC 10-04 et il lui a été demandé de veiller à ce que toutes les notifications futures soient soumises directement au Secrétariat, dans les délais requis et au format prescrit. Par ailleurs, le département a réitéré les obligations de déclaration à l'égard de tous les opérateurs et a renforcé les procédures de contrôle interne afin d'éviter que de telles situations ne se reproduisent.</p> <p>L'Afrique du Sud réaffirme son engagement à assurer la conformité totale avec les mesures de conservation de la CCAMLR et continuera à travailler avec le Secrétariat pour maintenir la cohérence et l'exactitude des rapports</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est requise.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
44-027	Afrique du Sud	<i>Koryo Maru No. 11</i>	<p>Le paragraphe 13 de la MC 10-04 exige des États du pavillon qu'ils notifient au Secrétariat sous 24 heures les entrées, sorties et mouvements entre les sous-zones de la zone de la Convention.</p> <p>Une notification de mouvement a été fournie au Secrétariat le 30 septembre 2024 à 18:51 UTC pour le <i>Koryo Maru No. 11</i> pour l'entrée dans la sous-zone 58.7, notifiant l'heure d'entrée à 07:22 UTC le 29 septembre 2024.</p> <p>Retard après le délai de 24 heures : 11 heures et 29 minutes</p>	<p>L'Afrique du Sud prend acte de l'observation du Secrétariat concernant la notification de mouvement du <i>Koryo Maru No. 11</i> le 30 septembre 2024.</p> <p>Nous notons que le capitaine du navire a soumis des notifications le 29 septembre 2024 concernant l'entrée dans la ZEE ainsi que le début des activités de pêche. Cependant, la notification de mouvement ultérieure au Secrétariat a été reçue en dehors de la période de 24 heures prescrite dans la MC 10-04 au paragraphe 13.</p> <p>Le retard est dû à l'ordre et au format des messages transmis, ce qui a pu créer des difficultés pour vérifier la conformité dans les délais impartis. Si des notifications ont bien été soumises, elles n'ont pas été fournies au format MC 10-04A prescrit.</p> <p>Le département a depuis rappelé au capitaine du <i>Koryo Maru No. 11</i> l'obligation stricte de soumettre toutes les notifications de mouvement dans le délai de 24 heures et au format requis. En outre, les orientations ont été renforcées pour tous les opérateurs afin d'éviter que des problèmes similaires ne se reproduisent, et des mesures de contrôle renforcées sont appliquées pour garantir la conformité future avec la MC 10-04.</p> <p>L'Afrique du Sud reste déterminée à maintenir une transparence totale et à respecter les mesures de conservation de la</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p>CCAMLR et apprécie l'engagement continu du Secrétariat dans le renforcement de la mise en œuvre</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est requise.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
MC 10-05						
44-028	Argentine		<p>Le paragraphe 6 de la MC 10-05 exige que chaque Partie contractante et Partie non contractante coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC veille à ce que chaque cargaison de <i>Dissostichus</i> spp. importée sur son territoire ou exportée ou réexportée de son territoire soit accompagnée d'un CED ou d'un CRED. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p> <p>Le paragraphe 7 de la MC 10-05 exige que les CED et les CRED soient complétés de la manière décrite à l'annexe 10-05/A. Pour générer, valider et remplir un CED et/ou un CRED, il est obligatoire d'utiliser l'e-SDC. Un CED et/ou un CRED n'est ni complété ni validé dans l'e-SDC tant que la vérification n'a pas été effectuée par un agent officiel du gouvernement à la section 5 du modèle de CED (« Étape</p>	<p>En ce qui concerne cet incident, la Direction nationale argentine de coordination et de supervision des pêcheries a indiqué que toutes les étapes de l'e-SDC du présent document ont été complétées et validées le 28 juin 2024, avant la date d'exportation, à l'exception de l'étape 4, où la signature a été omise en raison d'une erreur involontaire. Alertée par la société exportatrice au sujet de la case qui n'avait pas été cochée pour valider les données, cette erreur a été corrigée. La marchandise a pu entrer à destination à Port Everglades.</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est requise.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>	En conformité	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>4 : confirmation par l'État d'exportation » dans l'e-SDC). Sans cette validation, l'État d'importation n'aura pas accès aux documents dans l'e-SDC.</p> <p>L'analyse des données de l'e-SDC a permis d'identifier que l'Argentine avait validé un CED après la date déclarée pour l'exportation. Ces cargaisons n'étaient donc pas accompagnées d'un CED dûment rempli au moment de l'exportation. Les CED identifiés correspondent à moins d'1 % des exportations argentines et à moins d'1 % de toutes les exportations dans le cadre du SDC.</p> <p>L'écart entre l'exportation et la validation des certificats identifiés est le suivant : 1 CED a été émis entre 6 et 10 jours après la date déclarée d'exportation.</p> <p>Le numéro du CED est disponible en annexe de ce registre sur le site web.</p>			
44-029	Chili		<p>Le paragraphe 6 de la MC 10-05 exige que chaque Partie contractante et Partie non contractante coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC veille à ce que chaque cargaison de <i>Dissostichus</i> spp. importée sur son territoire ou exportée ou réexportée de son territoire soit accompagnée d'un CED ou d'un CRED. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite. L'importation, l'exportation ou la</p>	<p><i>Con relación a la identificación de 3 DEDs que fueron validados en forma extemporánea, se informa que ellos se encuentran asociados 3 embarques diferentes de <i>Dissostichus eleginoides</i> (TOP) realizados por Chile durante el período analizado.</i></p> <p><i>El primer caso (DED 3E7E-94A4-7D28), con fecha de exportación del 16 de abril de 2025, fue parte de un embarque que consideró 9 DEDs, de los cuales sólo 1 fue validado con fecha 08 de mayo de 2025</i></p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p> <p>Le paragraphe 7 de la MC 10-05 exige que les CED et les CRED soient complétés de la manière décrite à l'annexe 10-05/A. Pour générer, valider et remplir un CED et/ou un CRED, il est obligatoire d'utiliser l'e-SDC. Un CED et/ou un CRED n'est ni complété ni validé dans l'e-SDC tant que la vérification n'a pas été effectuée par un agent officiel du gouvernement à la section 5 du modèle de CED (« Étape 4 : confirmation par l'État d'exportation » dans l'e-SDC). Sans cette validation, l'État d'importation n'aura pas accès aux documents dans l'e-SDC.</p> <p>L'analyse des données de l'e-SDC a permis d'identifier que le Chili avait validé 3 CED après la date déclarée d'exportation. Ces cargaisons n'étaient donc pas accompagnées d'un CED dûment rempli au moment de l'exportation. Les CED identifiés correspondent à moins d'1 % des exportations chiliennes et à moins d'1 % de toutes les exportations dans le cadre du SDC.</p> <p>L'écart entre l'exportation et la validation des certificats identifiés est le suivant : 3 CED ont été émis entre 21 et 50 jours après la date déclarée d'exportation</p> <p>Le numéro du CED est disponible en annexe de ce registre sur le site web.</p>	<p><i>(22 días después de la fecha de exportación).</i></p> <p><i>El segundo caso (DED E517-A696-3F64), con fecha de exportación del 20 de abril de 2025, fue parte de un embarque que consideró 36 DEDs, de los cuales sólo 1 fue validado con fecha 04 de junio de 2025 (45 días después de la fecha de exportación).</i></p> <p><i>El tercer caso (DED DAEC-9500-EBD3), con fecha de exportación del 10 de mayo de 2025, fue parte de un embarque que consideró 49 DEDs, de los cuales sólo 1 fue validado con fecha 05 de junio de 2025 (26 días después de la fecha de exportación).</i></p> <p><i>Una característica del sistema eCDS implementado en Chile, es la gran cantidad de DCD y DED que se validan (sobre el 65% del total mundial), lo que se explica por tener que registrar en el sistema eCDS las capturas de TOP realizadas dentro de nuestra Zona Económica Exclusiva (ZEE) por embarcaciones artesanales (174 aproximadamente), implicando por ello la generación de una gran cantidad de documentos de exportación (DEDs) en el sistema, lo que consecuentemente redundo en una gran cantidad de DEDs asociados a nuestros embarques.</i></p> <p><i>Dado el contexto anterior, y en relación a los 3 DED validados en una fecha</i></p>		

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p><i>posterior a la de exportación, se informa que todos estos casos se debieron a errores involuntarios de carácter puntual, en la medida que los Inspectores de Pesca no completaron el paso 4 en el sistema eCDS para dichos DEDs, toda vez que los restantes documentos asociados a cada uno de los embarques se encontraban validados correctamente.</i></p> <p><i>Frente a ello, junto con reiterar las instrucciones realizadas a los Inspectores Nacionales respecto a los procedimientos que aplican a este tipo de certificación, es preciso señalar que los 3 casos detectados comprometen sólo el 0,1% de los DEDs validados por Chile durante el período analizado (3056 en total). Esta cifra supone una significativa disminución para estos hallazgos respecto de las temporadas anteriores, lo que estaría dando cuenta de la efectividad de las medidas dispuestas por Chile para enfrentarlos y evitarlos.</i></p> <p>En ce qui concerne les trois CED validés après la date limite, il est signalé qu'ils sont associés à trois cargaisons différentes de <i>Dissostichus eleginoides</i> (TOP) effectuées par le Chili au cours de la période considérée.</p> <p>Le premier cas (CED 3E7E-94A4-7D28), dont la date d'exportation était le 16 avril 2025, faisait partie d'une cargaison comprenant 9 CED, dont un seul a été validé le 8 mai 2025 (22 jours après la date d'exportation).</p>		

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p>Le deuxième cas (CED E517-A696-3F64), dont la date d'exportation était le 20 avril 2025, faisait partie d'une cargaison comprenant 36 CED, dont un seul a été validé le 4 juin 2025 (45 jours après la date d'exportation).</p>		
				<p>Le troisième cas (CED DAEC-9500-EBD3), dont la date d'exportation était le 10 mai 2025, faisait partie d'une cargaison comprenant 49 CED, dont un seul a été validé le 5 juin 2025 (26 jours après la date d'exportation).</p>		
				<p>L'une des caractéristiques du système e-SDC mis en œuvre au Chili est le grand nombre de CCD et de CED validés (plus de 65 % du total mondial), ce qui s'explique par l'obligation d'enregistrer dans le e-SDC les captures TOP effectuées dans notre zone économique exclusive (ZEE) par des navires artisanaux (environ 174), générant ainsi un grand nombre de certificats d'exportation (CED) dans le système, ce qui se traduit par un grand nombre de CED associés à nos cargaisons.</p>		
				<p>Dans ce contexte, et en ce qui concerne les trois CED validés après la date d'exportation, il est signalé que tous ces cas sont dus à des erreurs ponctuelles involontaires, dans la mesure où les contrôleurs des pêches n'ont pas complété l'étape 4 du e-SDC pour ces CED, les</p>		

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p>autres certificats associés à chacune des cargaisons ayant été correctement validés.</p> <p>Compte tenu de ce qui précède, outre la répétition des instructions données aux contrôleurs nationaux concernant les procédures applicables à ce type de certification, il convient de noter que les trois cas détectés ne représentent que 0,1 % des CED validés par le Chili au cours de la période considérée (3 056 au total). Ce chiffre représente une diminution significative de ces résultats par rapport aux saisons précédentes, ce qui indique l'efficacité des mesures prises par le Chili pour les traiter et les prévenir.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
44-030 (a)	France		<p>Le paragraphe 6 de la MC 10-05 exige que chaque Partie contractante et Partie non contractante coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC veille à ce que chaque cargaison de <i>Dissostichus</i> spp. importée sur son territoire ou exportée ou réexportée de son territoire soit accompagnée d'un CED ou d'un CRED. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p> <p>Le paragraphe 7 de la MC 10-05 exige que les CED et les CRED soient complétés de</p>	<p>Réponse soumise au Secrétariat par l'Union européenne (UE) par e-mail :</p> <p>nous avons enquêté sur ces incidents.</p> <p>Dans le cas de 3 CED (FR-24-0030-E, FR-24-0029-E et FR-24-0018-E, correspondant au numéro de réservation à l'exportation EBKG11039890), une erreur de codage a été commise. La date indiquée pour l'exportation (13 décembre 2024) était en fait la date à laquelle les CED ont été demandés. L'exportation a en fait eu lieu le 26 décembre 2024, comme indiqué dans la confirmation de réservation, c'est-à-dire après la validation des CED par les autorités compétentes (16 décembre 2024).</p>	En conformité	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>la manière décrite à l'annexe 10-05/A. Pour générer, valider et remplir un CED et/ou un CRED, il est obligatoire d'utiliser l'e-SDC. Un CED et/ou un CRED n'est ni complété ni validé dans l'e-SDC tant que la vérification n'a pas été effectuée par un agent officiel du gouvernement à la section 5 du modèle de CED (« Étape 4 : confirmation par l'État d'exportation » dans l'e-SDC). Sans cette validation, l'État d'importation n'aura pas accès aux documents dans l'e-SDC.</p> <p>L'analyse des données de l'e-SDC a permis d'identifier que la France avait validé 4 CED après la date déclarée d'exportation. Ces cargaisons n'étaient donc pas accompagnées d'un CED dûment rempli au moment de l'exportation. Les CED identifiés représentent 1 % des exportations françaises et moins de 1 % de l'ensemble des exportations du SDC.</p> <p>L'écart entre l'exportation et la validation des certificats identifiés est le suivant : 3 CED ont été émis entre 3 et 5 jours après la date déclarée d'exportation 1 CED a été émis entre 11 et 20 jours après la date d'exportation déclarée</p> <p>Le numéro du CED est disponible en annexe de ce registre sur le site web.</p>	<p>Par conséquent, la cargaison était accompagnée de CED validés, comme l'exige le paragraphe 6 de la MC 10-05. Il a été rappelé aux autorités compétentes qu'il est important de veiller au codage correct des informations dans l'e-SDC.</p> <p>Mesures à prendre : aucune</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>		
44-030 (b)	France		<p>Le paragraphe 6 de la MC 10-05 exige que chaque Partie contractante et Partie non contractante coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC veille à</p>	<p>Réponse soumise au Secrétariat par l'Union européenne (UE) par e-mail : nous avons enquêté sur ces incidents.</p>	<p>Non-conformité mineure (niveau 1)</p>	<p>Aucune autre mesure n'est requise.</p>

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC	
			<p>ce que chaque cargaison de <i>Dissostichus</i> spp. importée sur son territoire ou exportée ou réexportée de son territoire soit accompagnée d'un CED ou d'un CRED. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p> <p>Le paragraphe 7 de la MC 10-05 exige que les CED et les CRED soient complétés de la manière décrite à l'annexe 10-05/A. Pour générer, valider et remplir un CED et/ou un CRED, il est obligatoire d'utiliser l'e-SDC. Un CED et/ou un CRED n'est ni complété ni validé dans l'e-SDC tant que la vérification n'a pas été effectuée par un agent officiel du gouvernement à la section 5 du modèle de CED (« Étape 4 : confirmation par l'État d'exportation » dans l'e-SDC). Sans cette validation, l'État d'importation n'aura pas accès aux documents dans l'e-SDC.</p> <p>L'analyse des données de l'e-SDC a permis d'identifier que la France avait validé 4 CED après la date déclarée d'exportation. Ces cargaisons n'étaient donc pas accompagnées d'un CED dûment rempli au moment de l'exportation. Les CED identifiés représentent 1 % des exportations françaises et moins de 1 % de l'ensemble des exportations du SDC.</p>	<p>Dans le cas d'un CED FR-24-0011-E, notre enquête a révélé que l'exportation avait eu lieu avant la validation du CED. L'exportation a eu lieu le 14 juillet 2024, mais la validation du CED a été retardée en raison des informations incomplètes fournies par l'exportateur. Les informations manquantes (numéro de connaissance) ont été fournies le 31 juillet et le CED a ensuite été validé le 1^{er} août 2024. Les autorités compétentes ont revu et amélioré leurs procédures internes pour éviter que cela ne se reproduise. Nous constatons que le CED identifié représente moins de 1 % des exportations de la France.</p>	<p>Mesures à prendre : aucune</p>	<p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>L'écart entre l'exportation et la validation des certificats identifiés est le suivant : 3 CED ont été émis entre 3 et 5 jours après la date d'exportation déclarée 1 CED a été émis entre 11 et 20 jours après la date d'exportation déclarée</p> <p>Le numéro du CED est disponible en annexe de ce registre sur le site web.</p>			
44-031	Japon		<p>Le paragraphe 6 de la MC 10-05 exige que chaque Partie contractante et Partie non contractante coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC veille à ce que chaque cargaison de <i>Dissostichus</i> spp. importée sur son territoire ou exportée ou réexportée de son territoire soit accompagnée d'un CED ou d'un CRED. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p> <p>Le paragraphe 7 de la MC 10-05 exige que les CED et les CRED soient complétés de la manière décrite à l'annexe 10-05/A. Pour générer, valider et remplir un CED et/ou un CRED, il est obligatoire d'utiliser l'e-SDC. Un CED et/ou un CRED n'est ni complété ni validé dans l'e-SDC tant que la vérification n'a pas été effectuée par un agent officiel du gouvernement à la section 5 du modèle de CED (« Étape 4 : confirmation par l'État d'exportation » dans l'e-SDC). Sans cette</p>	<p>1) Le 22 mai 2025, un exportateur s'est renseigné auprès de l'Agence des pêches du Japon (FAJ) sur la procédure de délivrance et de validation des CRED. Lors des communications avec cet exportateur, il a été constaté que les produits de légine en question étaient déjà partis pour Hong Kong.</p> <p>2) L'Agence des pêches du Japon (FAJ) a immédiatement demandé à l'exportateur d'expliquer les raisons de cette situation. L'exportateur a expliqué qu'il n'avait jamais réexporté de légines et qu'il ne connaissait pas les procédures de réexportation des légines. Il s'est ensuite avéré qu'ils avaient négligé les exigences relatives à la validation nécessaires, ce qui a donné lieu à l'enquête « tardive » mentionnée ci-dessus, après le départ du navire d'exportation.</p> <p>3) Le même jour (22 mai), l'autorité compétente de Hong Kong a transmis à l'Agence des pêches du Japon (FAJ) les informations relatives aux produits réexportés mentionnés arrivant sur place,</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>validation, l'État d'importation n'aura pas accès aux documents dans l'e-SDC.</p> <p>L'analyse des données de l'e-SDC a permis d'identifier que le Japon avait validé 1 CED après la date d'exportation déclarée. Ces cargaisons n'étaient donc pas accompagnées d'un CED dûment rempli au moment de l'exportation.</p> <p>Les CED identifiés représentent 100 % des exportations japonaises et moins de 1 % de l'ensemble des exportations du SDC.</p> <p>L'écart entre l'exportation et la validation des certificats identifiés est le suivant : 1 CED a été émis entre 11 et 20 jours après la date d'exportation déclarée</p> <p>Le numéro du CED est disponible en annexe de ce registre sur le site web.</p>	<p>en s'enquérant du statut de la validation CRED. Étant donné que l'exportateur a promis d'éviter qu'une telle erreur ne se reproduise, la FAJ a exceptionnellement procédé à un examen des certificats et validé rétrospectivement le certificat de réexportation.</p> <p>4) Bien que l'exigence relative à la délivrance et à la validation des CRED ait déjà été largement communiquée aux exportateurs, à la suite de cet incident, la FAJ a adressé des instructions fermes à l'exportateur afin qu'il respecte les exigences lors de la réexportation. Depuis lors, l'exportateur s'est pleinement conformé aux exigences relatives à la délivrance et à la validation du CRED et a procédé à des réexportations sans incident.</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est requise.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
44-032	Nouvelle-Zélande		<p>Le paragraphe 6 de la MC 10-05 exige que chaque Partie contractante et Partie non contractante coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC veille à ce que chaque cargaison de <i>Dissostichus</i> spp. importée sur son territoire ou exportée ou réexportée de son territoire soit accompagnée d'un CED ou d'un CRED. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p>	<p>Le CED a été délivré à l'entreprise ayant adressé la demande pour une date d'exportation fixée au 2 avril.</p> <p>L'exportateur a demandé, le 22 avril, une modification de son CED afin d'y faire figurer une date d'exportation au 26 mars. Cette modification a été demandée afin de refléter les mouvements internes du conteneur (au sein des eaux territoriales néo-zélandaises), le pays importateur ayant</p>	En conformité	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p> <p>Le paragraphe 7 de la MC 10-05 exige que les CED et les CRED soient complétés de la manière décrite à l'annexe 10-05/A. Pour générer, valider et remplir un CED et/ou un CRED, il est obligatoire d'utiliser l'e-SDC. Un CED et/ou un CRED n'est ni complété ni validé dans l'e-SDC tant que la vérification n'a pas été effectuée par un agent officiel du gouvernement à la section 5 du modèle de CED (« Étape 4 : confirmation par l'État d'exportation » dans l'e-SDC). Sans cette validation, l'État d'importation n'aura pas accès aux documents dans l'e-SDC.</p> <p>L'analyse des données de l'e-SDC a permis d'identifier que la Nouvelle-Zélande avait validé 1 CED après la date d'exportation déclarée. Ces cargaisons n'étaient donc pas accompagnées d'un CED dûment rempli au moment de l'exportation.</p> <p>Les CED identifiés représentent 1 % des exportations de la Nouvelle-Zélande et moins de 1 % de l'ensemble des exportations du SDC.</p> <p>L'écart entre l'exportation et la validation des certificats identifiés est le suivant : 1 CED a été émis entre 6 et 10 jours après la date déclarée d'exportation.</p>	<p>modifié sa politique commerciale et souhaitant que ces informations soient consignées sur le CED.</p> <p>Le conteneur a quitté le port de Timaru le 2 avril à destination de Port Chalmers, avant de quitter la Nouvelle-Zélande le 6 avril.</p> <p>Comme ces ports sont tous deux situés en Nouvelle-Zélande, le mouvement entre les ports se fait à l'intérieur du territoire néo-zélandais (conformément au paragraphe 6 de la MC 10-05), il n'était donc pas nécessaire d'obtenir un CED. Le CED a été modifié afin de tenir compte de ce mouvement domestique, à la demande de l'importateur.</p> <p>Cette expédition était accompagnée, au moment de l'exportation, d'un CED complet et valide.</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est requise.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>		

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			Le numéro du CED est disponible en annexe de ce registre sur le site web.			
44-033	Afrique du Sud		<p>Le paragraphe 6 de la MC 10-05 exige que chaque Partie contractante et Partie non contractante coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC veille à ce que chaque cargaison de <i>Dissostichus</i> spp. importée sur son territoire ou exportée ou réexportée de son territoire soit accompagnée d'un CED ou d'un CRED. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p> <p>Le paragraphe 7 de la MC 10-05 exige que les CED et les CRED soient complétés de la manière décrite à l'annexe 10-05/A. Pour générer, valider et remplir un CED et/ou un CRED, il est obligatoire d'utiliser l'e-SDC. Un CED et/ou un CRED n'est ni complété ni validé dans l'e-SDC tant que la vérification n'a pas été effectuée par un agent officiel du gouvernement à la section 5 du modèle de CED (« Étape 4 : confirmation par l'État d'exportation » dans l'e-SDC). Sans cette validation, l'État d'importation n'aura pas accès aux documents dans l'e-SDC.</p> <p>L'analyse des données de l'e-SDC a permis d'identifier que l'Afrique du Sud avait validé 3 CED après la date déclarée d'exportation. Ces cargaisons n'étaient</p>	<p>Nous souhaitons clarifier les circonstances qui ont conduit à la délivrance tardive de certains certificats d'exportation (CED) relatifs à des cargaisons exportées le 12 janvier 2025.</p> <p>Le client a soumis des demandes complètes pour l'ensemble des CED concernés le vendredi 10 janvier 2025, avant la date d'exportation prévue. Le département a dûment traité les demandes et émis les CCD correspondants (ZA-24-0002-E-1, ZA-24-0002-E-2, ZA-24-0002-E-3, ZA-24-0003-E-1 et ZA-24-0003-E-2), lesquels reflétaient correctement les importateurs et les quantités de produits. À l'époque, il était entendu que tous les CED concernés avaient été émis.</p> <p>Toutefois, après examen par le client, il a été constaté que trois des dix CED inclus dans la demande initiale avaient été omis par inadvertance. Cette omission a été immédiatement corrigée par le département le mardi 14 janvier 2025, lorsque la question a été portée à son attention. Malheureusement, cela signifie que les trois CED en souffrance ont été émis deux jours après la date d'exportation réelle du 12 janvier 2025.</p> <p>Le retard dans le signalement de cette omission n'était pas intentionnel. Le client a fait face à un problème urgent d'ordre</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>donc pas accompagnées d'un CED dûment rempli au moment de l'exportation. Les CED identifiés représentent 7 % des exportations de l'Afrique du Sud et moins de 1 % de l'ensemble des exportations du SDC.</p> <p>L'écart entre l'exportation et la validation des certificats identifiés est le suivant : 3 CED ont été délivrés entre 1 et 2 jours après la date d'exportation déclarée.</p> <p>Le numéro du CED est disponible en annexe de ce registre sur le site web.</p>	<p>familial qui l'a empêché d'examiner les documents et d'en informer rapidement le département. Dès qu'il en a été informé, le département a immédiatement pris des mesures afin d'y remédier.</p> <p>Nous regrettons cet oubli administratif ainsi que le retard dans son signalement et nous assurons à la Commission que toutes les demandes ont été soumises dans les délais et que des mesures ont été prises dès que possible pour y remédier. Des mesures sont en cours de renforcement afin d'éviter que de tels oublis ne se reproduisent à l'avenir.</p> <p>Mesures à prendre : Aucune</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
44-034	Espagne		<p>Le paragraphe 6 de la MC 10-05 exige que chaque Partie contractante et Partie non contractante coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC veille à ce que chaque cargaison de <i>Dissostichus</i> spp. importée sur son territoire ou exportée ou réexportée de son territoire soit accompagnée d'un CED ou d'un CRED. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p>	<p>Réponse soumise au Secrétariat par l'Union européenne (UE) par e-mail :</p> <p>Cet incident concerne le CRED portant le code d'exportation 38A9-5B63-5654, qui a été validé après la date d'exportation. Les étapes 1 à 3 du CRED ont été complétées par les autorités d'exportation dans l'e-SDC le 8 mai 2025. Toutefois, en raison d'une erreur administrative, l'étape 4 « Confirmation par l'état d'exportation » est restée en suspens et l'exportateur a été informé du CRED alors que cette étape n'avait pas été finalisée. Après avoir constaté cette omission à la suite de</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>Le paragraphe 7 de la MC 10-05 exige que les CED et les CRED soient complétés de la manière décrite à l'annexe 10-05/A. Pour générer, valider et remplir un CED et/ou un CRED, il est obligatoire d'utiliser l'e-SDC. Un CED et/ou un CRED n'est ni complété ni validé dans l'e-SDC tant que la vérification n'a pas été effectuée par un agent officiel du gouvernement à la section 5 du modèle de CED (« Étape 4 : confirmation par l'État d'exportation » dans l'e-SDC). Sans cette validation, l'État d'importation n'aura pas accès aux documents dans l'e-SDC.</p> <p>L'analyse des données de l'e-SDC a permis d'identifier que l'Espagne avait validé 1 CED après la date d'exportation déclarée. Ces cargaisons n'étaient donc pas accompagnées d'un CED dûment rempli au moment de l'exportation. Le CED identifié représente moins de 1 % des exportations de l'Espagne et moins de 1 % de l'ensemble des exportations effectuées dans le cadre du SDC.</p> <p>L'écart entre l'exportation et la validation des certificats identifiés est le suivant : 1 CED a été émis entre 6 et 10 jours après la date déclarée d'exportation.</p> <p>Le numéro du CED est disponible en annexe de ce registre sur le site web.</p>	<p>vérifications croisées, les autorités de l'État d'exportation ont procédé à la confirmation de l'exportation dans l'e-SDC en complétant l'étape 4 le 21 mai 2025. En conséquence, la date de confirmation par l'État d'exportation est enregistrée comme étant postérieure à la date d'exportation. Bien que la cargaison ait été accompagnée du CRED et que les autorités d'exportation aient confirmé leur accord à l'exportateur le 8 mai, cette confirmation n'a été enregistrée dans l'e-SDC que le 21 mai 2025. Il a été rappelé aux autorités d'exportation qu'il est important de s'assurer que les lots de <i>Dissostichus</i> spp. ne sont pas exportés sans un CED/CRED validé dans l'e-SDC et de prendre les mesures nécessaires pour éviter que cela ne se reproduise à l'avenir. L'incident identifié représente moins de 1 % des exportations espagnoles.</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est requise.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
44-035	Uruguay		<p>Le paragraphe 6 de la MC 10-05 exige que chaque Partie contractante et Partie non contractante coopérant avec la</p>	<p><i>Se reconoce el incumplimiento en cada caso.</i></p>	<p>Non-conformité mineure (niveau 1)</p>	<p>Voir paragraphe 115</p>

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>CCAMLR en participant au SDC veille à ce que chaque cargaison de <i>Dissostichus</i> spp. importée sur son territoire ou exportée ou réexportée de son territoire soit accompagnée d'un CED ou d'un CRED. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p>	<p><i>Durante el año 2025 se incorporó nuevo personal de certificación, y se envió a un técnico al Taller sobre Sistema SDC para inspectores realizado en Sudáfrica (12 al 16 mayo 2025). Se espera incorporar más personal calificado para los periodos de mayor frecuencia de ingreso barcos al puerto de Montevideo. Asimismo, se solicitó a las empresas mayor puntualidad en la emisión de los documentos/conocimientos de embarque.</i></p>		
			<p>Le paragraphe 7 de la MC 10-05 exige que les CED et les CRED soient complétés de la manière décrite à l'annexe 10-05/A. Pour générer, valider et remplir un CED et/ou un CRED, il est obligatoire d'utiliser l'e-SDC. Un CED et/ou un CRED n'est ni complété ni validé dans l'e-SDC tant que la vérification n'a pas été effectuée par un agent officiel du gouvernement à la section 5 du modèle de CED (« Étape 4 : confirmation par l'État d'exportation » dans l'e-SDC). Sans cette validation, l'État d'importation n'aura pas accès aux documents dans l'e-SDC.</p>	<p>La non-conformité a été reconnue pour chacun des écarts relevés.</p> <p>En 2025, de nouveaux agents de certification ont été engagés et un technicien a participé à l'atelier de formation au SDC destiné aux contrôleurs organisé en Afrique du Sud (12 au 16 mai 2025). Des dispositions sont en cours afin d'augmenter le nombre de personnels qualifiés pendant les périodes de forte affluence de navires au port de Montevideo. Les entreprises ont également été informées de l'importance de la délivrance en temps utile des certificats/connaissances.</p>		
			<p>L'analyse des données e-SDC a permis d'identifier que l'Uruguay avait validé 20 CED après la date d'exportation déclarée. Ces cargaisons n'étaient donc pas accompagnées d'un CED dûment rempli au moment de l'exportation. Les CED identifiés représentent 14 % des exportations uruguayennes et moins de 1 % de l'ensemble des exportations du SDC.</p>	<p>Mesures à prendre : <i>Se solicitó al organismo de control y a las empresas pesqueras mayor puntualidad en la emisión de los documentos/conocimientos de embarque.</i></p> <p>L'autorité compétente ainsi que les entreprises de pêche ont été informées de</p>		

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>L'écart entre l'exportation et la validation des certificats identifiés est le suivant : 2 CED ont été émis entre 1 et 2 jours après la date déclarée d'exportation. 6 CED ont été émis entre 3 et 5 jours après la date déclarée d'exportation. 4 CED ont été émis entre 6 et 10 jours après la date déclarée d'exportation. 3 CED ont été émis entre 11 et 20 jours après la date déclarée d'exportation. 4 CED ont été émis entre 21 et 50 jours après la date d'exportation déclarée. 2 CED ont été émis entre 51 et 100 jours après la date d'exportation déclarée.</p> <p>Les numéros des CED sont disponibles en annexe de ce registre sur le site web.</p>	<p>l'importance de l'émission en temps utile des certificats/connaissances.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
MC 10-09						
44-036	Pays-Bas	<i>Fortunagracht</i>	<p>Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque État du pavillon notifie au Secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer un transbordement dans la zone de la Convention. Le paragraphe 3 de la MC 10-09 précise que cette exigence de notification s'applique au transbordement de ressources marines vivantes capturées, d'appâts ou de carburant.</p> <p>Le Secrétariat a reçu le 19 mai 2025 à 15:16 UTC une notification du <i>Fortunagracht</i> l'informant de son intention de procéder au transbordement de krill et</p>	<p>Réponse soumise au Secrétariat par l'Union européenne (UE) par e-mail :</p> <p>Les vérifications ont confirmé que, bien que la notification ait été dûment soumise, elle n'a pas été transmise au moins 72 heures avant le transbordement prévu. La notification a été soumise avec un retard de 3 heures et 16 minutes.</p> <p>Le retard est dû à une erreur humaine et à des contraintes de temps liées à l'exploitation régulière du navire. Cette question a été soulevée avec l'armateur et le capitaine du navire, qui ont reçu un</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			de ravitaillement avec le navire <i>Antarctic Sea</i> le 22 mai 2025 à 12:00 UTC. Délai : 68 heures 44 minutes	avertissement et se sont vu rappeler leurs responsabilités et leurs obligations. Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est requise. Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)		
44-037	Pays-Bas	<i>Fortunagracht</i>	Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque État du pavillon notifie au Secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer un transbordement dans la zone de la Convention. Le paragraphe 3 de la MC 10-09 précise que cette exigence de notification s'applique au transbordement de ressources marines vivantes capturées, d'appâts ou de carburant. Le Secrétariat a reçu le 25 mai 2025 à 22:13 UTC une notification du <i>Fortunagracht</i> l'informant de son intention de procéder au transbordement de carburant et de cargaisons avec l' <i>Antarctic Provider</i> le 28 mai 2025 à 22:00 UTC. Délai : 71 heures 47 minutes	Réponse soumise au Secrétariat par l'Union européenne (UE) par e-mail : Les vérifications ont confirmé que, bien que la notification ait été dûment soumise, elle n'a pas été transmise au moins 72 heures avant le transbordement prévu. La notification a été envoyée avec un retard de 13 minutes. Le retard est dû à une erreur humaine et à des contraintes de temps liées à l'exploitation régulière du navire. Cette question a été soulevée avec l'armateur et le capitaine du navire, qui ont reçu un avertissement et se sont vu rappeler leurs responsabilités et leurs obligations. Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est requise. Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.
44-038	Pays-Bas	<i>Fortunagracht</i>	Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque État du pavillon notifie au Secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires	Réponse soumise au Secrétariat par l'Union européenne (UE) par e-mail :	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>d'effectuer un transbordement dans la zone de la Convention. Le paragraphe 3 de la MC 10-09 précise que cette exigence de notification s'applique au transbordement de ressources marines vivantes capturées, d'appâts ou de carburant.</p> <p>Le Secrétariat a reçu le 23 mai 2025 à 19:18 UTC une notification du <i>Fortunagracht</i> l'informant de son intention de procéder au transbordement de krill avec l'<i>Antarctic Endurance</i> le 26 mai 2025 à 16:00 UTC.</p> <p>Délai : 68 heures 42 minutes</p>	<p>Les vérifications ont confirmé que, bien que la notification ait été dûment soumise, elle n'a pas été transmise au moins 72 heures avant le transbordement prévu. La notification a été envoyée avec un retard de 3 heures et 18 minutes.</p> <p>Le retard est dû à une erreur humaine et à des contraintes de temps liées à l'exploitation régulière du navire. Cette question a été soulevée avec l'armateur et le capitaine du navire, qui ont reçu un avertissement et se sont vu rappeler leurs responsabilités et obligations</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est requise.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
44-039	Pays-Bas	<i>Fortunagracht</i>	<p>Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque État du pavillon notifie au Secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer un transbordement dans la zone de la Convention. Le paragraphe 3 de la MC 10-09 précise que cette exigence de notification s'applique au transbordement de ressources marines vivantes capturées, d'appâts ou de carburant.</p> <p>Le Secrétariat a reçu le 15 mars 2025 à 13:29 UTC une notification du <i>Fortunagracht</i> l'informant de son intention de procéder au transbordement de krill</p>	<p>Réponse soumise au Secrétariat par l'Union européenne (UE) par e-mail :</p> <p>Les vérifications ont confirmé que, bien que la notification ait été dûment soumise, elle n'a pas été transmise au moins 72 heures avant le transbordement prévu. La notification a été envoyée avec un retard de 1 heure et 29 minutes.</p> <p>Le retard est dû à une erreur humaine et à des contraintes de temps liées à l'exploitation régulière du navire. Cette question a été soulevée avec l'armateur et le capitaine du navire, qui ont reçu un</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			avec l' <i>Antarctic Endurance</i> le 18 mars 2025 à 12:00 UTC. Délai : 70 heures 31 minutes	avertissement et se sont vu rappeler leurs responsabilités et leurs obligations. Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est requise. Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)		
44-040	Pays-Bas	<i>Fortunagracht</i>	Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque État du pavillon notifie au Secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer un transbordement dans la zone de la Convention. Le paragraphe 3 de la MC 10-09 précise que cette exigence de notification s'applique au transbordement de ressources marines vivantes capturées, d'appâts ou de carburant. Le Secrétariat a reçu une notification le 10 avril 2025 à 19:17 UTC du <i>Fortunagracht</i> l'informant de son intention de procéder au transbordement de krill avec l' <i>Antarctic Sea</i> le 13 avril 2025 à 17:00 UTC. Délai : 69 heures 43 minutes	Réponse soumise au Secrétariat par l'Union européenne (UE) par e-mail : Les vérifications ont confirmé que, bien que la notification ait été dûment soumise, elle n'a pas été transmise au moins 72 heures avant le transbordement prévu. La notification a été envoyée avec un retard de 2 heures et 17 minutes. Le retard est dû à une erreur humaine et à des contraintes de temps liées à l'exploitation régulière du navire. Cette question a été soulevée avec l'armateur et le capitaine du navire, qui ont reçu un avertissement et se sont vu rappeler leurs responsabilités et leurs obligations. Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est requise. Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.
44-041	Pays-Bas	<i>Fortunagracht</i>	Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque État du pavillon notifie au Secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires	Réponse soumise au Secrétariat par l'Union européenne (UE) par e-mail :	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>d'effectuer un transbordement dans la zone de la Convention. Le paragraphe 3 de la MC 10-09 précise que cette exigence de notification s'applique au transbordement de ressources marines vivantes capturées, d'appâts ou de carburant.</p> <p>Le Secrétariat a reçu une notification le 12 mai 2025 à 17:10 UTC de la part du <i>Fortunagracht</i> l'informant de son intention de procéder au transbordement de krill et de ravitaillement avec le <i>Saga Sea</i> le 15 mai 2025 à 11:00 UTC.</p> <p>Délai : 65 heures 50 minutes</p>	<p>Les vérifications ont confirmé que, bien que la notification ait été dûment soumise, elle n'a pas été transmise au moins 72 heures avant le transbordement prévu. La notification a été envoyée avec un retard de 6 heures et 10 minutes.</p> <p>Le retard est dû à une erreur humaine et à des contraintes de temps liées à l'exploitation régulière du navire. Cette question a été soulevée avec l'armateur et le capitaine du navire, qui ont reçu un avertissement et se sont vu rappeler leurs responsabilités et leurs obligations.</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est requise.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
44-042	Norvège	<i>Antarctic Endurance</i>	<p>Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque État du pavillon notifie au Secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer un transbordement dans la zone de la Convention. Le paragraphe 3 de la MC 10-09 précise que cette exigence de notification s'applique au transbordement de ressources marines vivantes capturées, d'appâts ou de carburant.</p> <p>Le Secrétariat a reçu une notification le 23 mai 2025 à 18:48 UTC de l'<i>Antarctic Endurance</i> l'informant de son intention de procéder au transbordement de krill avec le</p>	<p>La Norvège confirme que le navire n'a pas soumis la notification au Secrétariat au moins 72 heures avant l'opération de transbordement prévue, en raison d'une erreur humaine.</p> <p>En ce qui concerne la qualification au regard du statut de conformité, nous considérons que ce cas constitue une non-conformité mineure (niveau 1) s'il est examiné isolément. Toutefois, plusieurs cas de non-conformité à la MC 10-09 ayant été identifiés, nous suggérons d'attribuer le statut « non-conformité – niveau 2 ».</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphe 118

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p><i>Fortunagracht</i> le 26 mai 2025 à 16:00 UTC.</p> <p>Délai : 69 heures 12 minutes</p>	<p>Statut préliminaire : non-conformité (niveau 2)</p>		
44-043	Norvège	<i>Antarctic Endurance</i>	<p>Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque État du pavillon notifie au Secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer un transbordement dans la zone de la Convention. Le paragraphe 3 de la MC 10-09 précise que cette exigence de notification s'applique au transbordement de ressources marines vivantes capturées, d'appâts ou de carburant.</p> <p>Le Secrétariat a reçu une notification le 15 mars 2025 à 12:24 UTC de l'<i>Antarctic Endurance</i> l'informant de son intention de procéder au transbordement de krill avec le <i>Fortunagracht</i> à 12:00 UTC le 18 mars 2025.</p> <p>Délai : 71 heures 36 minutes</p>	<p>La Norvège confirme que le navire n'a pas soumis la notification au Secrétariat au moins 72 heures avant l'opération de transbordement prévue, en raison d'une erreur humaine.</p> <p>En ce qui concerne la qualification au regard du statut de conformité, nous considérons que ce cas constitue une non-conformité mineure (niveau 1) s'il est examiné isolément. Toutefois, plusieurs cas de non-conformité à la MC 10-09 ayant été identifiés, nous suggérons d'attribuer le statut « non-conformité – niveau 2 ».</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité (niveau 2)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphe 118
44-044	Norvège	<i>Antarctic Sea</i>	<p>Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque État du pavillon notifie au Secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer un transbordement dans la zone de la Convention. Le paragraphe 3 de la MC 10-09 précise que cette exigence de notification s'applique au transbordement de ressources marines vivantes capturées, d'appâts ou de carburant.</p>	<p>La Norvège confirme que le navire n'a pas soumis la notification au Secrétariat au moins 72 heures avant l'opération de transbordement prévue, en raison d'une erreur humaine.</p> <p>En ce qui concerne la qualification au regard du statut de conformité, nous considérons que ce cas constitue une non-conformité mineure (niveau 1) s'il est examiné isolément. Toutefois, plusieurs cas de non-conformité à la MC 10-09</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphe 118

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>Le Secrétariat a reçu une notification le 19 mai 2025 à 12:44 UTC du navire <i>Antarctic Sea</i> l’informant de son intention de procéder au transbordement de krill et de ravitaillement avec le <i>Fortunagracht</i> le 22 mai 2025 à 12:00 UTC.</p> <p>Délai : 71 heures 16 minutes</p>	<p>ayant été identifiés, nous suggérons d’attribuer le statut de « non-conformité – niveau 2 ».</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité (niveau 2)</p>		
44-045	Norvège		<p>Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque État du pavillon notifie au Secrétariat, au moins 72 heures à l’avance, l’intention de l’un de ses navires d’effectuer un transbordement dans la zone de la Convention. Le paragraphe 3 de la MC 10-09 précise que cette exigence de notification s’applique au transbordement de ressources marines vivantes capturées, d’appâts ou de carburant.</p> <p>Le Secrétariat a reçu une notification le 26 juillet 2024 à 18:41 UTC de la part de l’<i>Antarctic Provider</i> l’informant de son intention de procéder au transbordement de krill, de carburant, d’approvisionnements, de provisions et de personnel avec le <i>Saga Sea</i> le 29 juillet 2024 à 01:00 UTC.</p> <p>Délai : 54 heures 19 minutes</p>	<p>La Norvège confirme que le navire n’a pas soumis la notification au Secrétariat au moins 72 heures avant l’opération de transbordement prévue, en raison d’une erreur humaine.</p> <p>En ce qui concerne la qualification au regard du statut de conformité, nous considérons que ce cas constitue une non-conformité mineure (niveau 1) s’il est examiné isolément. Toutefois, plusieurs cas de non-conformité à la MC 10-09 ayant été identifiés, nous suggérons d’attribuer le statut de « non-conformité – niveau 2 ».</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité (niveau 2)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphe 118
44-046	Norvège		<p>Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque État du pavillon notifie au Secrétariat, au moins 72 heures à l’avance, l’intention de l’un de ses navires d’effectuer un transbordement dans la zone de la Convention. Le paragraphe 3 de la</p>	<p>La Norvège confirme que le navire n’a pas soumis la notification au Secrétariat au moins 72 heures avant l’opération de transbordement prévue, en raison d’une erreur humaine.</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphe 118

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>MC 10-09 précise que cette exigence de notification s'applique au transbordement de ressources marines vivantes capturées, d'appâts ou de carburant.</p> <p>Le Secrétariat a reçu une notification le 26 juillet 2024 à 18:46 UTC du navire <i>Antarctic Provider</i> l'informant de son intention de procéder au transbordement de krill, de carburant, d'approvisionnements, de provisions et de personnel avec le navire <i>Antarctic Seale</i> 29 juillet 2024 à 01:00 UTC.</p> <p>Délai : 54 heures 14 minutes</p>	<p>En ce qui concerne la qualification au regard du statut de conformité, nous considérons que ce cas constitue une non-conformité mineure (niveau 1) s'il est examiné isolément. Toutefois, plusieurs cas de non-conformité à la MC 10-09 ayant été identifiés, nous suggérons d'attribuer le statut de « non-conformité – niveau 2 ».</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité (niveau 2)</p>		
44-047	Panama	<i>Frio Hellenic</i>	<p>Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque État du pavillon notifie au Secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer un transbordement dans la zone de la Convention. Le paragraphe 3 de la MC 10-09 précise que cette exigence de notification s'applique au transbordement de ressources marines vivantes capturées, d'appâts ou de carburant.</p> <p>Le Secrétariat a reçu une notification le 2 août 2024 à 16:10 UTC du <i>Frio Hellenic</i> l'informant de son intention de procéder au transbordement de krill avec le <i>Shen Lan</i> le 5 août 2024 à 10:00 UTC.</p> <p>Délai : 65 heures 50 minutes</p>	<p>Le Panama confirme que l'activité initialement notifiée par le navire <i>FRIO HELLENIC</i> le 2 août 2024 à 16:10 UTC a été reprogrammée en raison de conditions météorologiques défavorables et qu'elle a ensuite été signalée à l'autorité compétente et au Secrétariat de la Commission le 5 août 2024 à 12:28 UTC. En conséquence, le navire a soumis une nouvelle notification fixant la date prévue au 9 août 2024 à 10:00 UTC.</p> <p>Pour cette activité, le navire <i>FRIO HELLENIC</i> a respecté le délai minimal de 72 heures prévu au paragraphe 2 de la mesure de conservation MC 10-09. Vous trouverez ci-joint un e-mail et un modèle de notification attestant la conformité (annexe 1.1 and 1.2).</p>	En conformité	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Statut préliminaire : en conformité						
44-048	Panama	<i>Frio Poseidon</i>	<p>Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque État du pavillon notifie au Secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer un transbordement dans la zone de la Convention. Le paragraphe 3 de la MC 10-09 précise que cette exigence de notification s'applique au transbordement de ressources marines vivantes capturées, d'appâts ou de carburant.</p> <p>Le Secrétariat a reçu une notification le 21 avril 2025 à 21:25 UTC du <i>Frio Poseidon</i> l'informant de son intention de procéder au transbordement de krill avec le <i>Sae In Leader</i> le 23 avril 2025 à 10:00 UTC.</p> <p>Délai : 36 heures 35 minutes</p>	<p>Le Panama prend acte des informations fournies par le Secrétariat de la CCAMLR et confirme que, selon les notifications reçues, la communication soumise par le navire <i>FRIO POSEIDON</i> n'a pas respecté le délai minimal de notification préalable requis au titre du paragraphe 2 de la mesure de conservation MC 10-09.</p> <p>En conséquence, cette non-conformité a été transmise au département en charge de l'application des lois de l'autorité panaméenne compétente, aux fins d'ouvrir une enquête administrative dans le but de déterminer les responsabilités et, le cas échéant, d'imposer les sanctions prévues par la législation nationale.</p> <p>Le Panama tiendra la Commission et ses membres informés de l'issue finale de cette procédure.</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.
Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)						
44-049	Fédération de Russie	<i>Atmoda</i>	<p>Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque État du pavillon notifie au Secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer un transbordement dans la zone de la Convention. Le paragraphe 3 de la MC 10-09 précise que cette exigence de notification s'applique au transbordement de ressources marines vivantes capturées, d'appâts ou de carburant.</p>	<p><i>По итогам детального расследования выявлено, что причина отклонения по времени вызвана техническими проблемами с передачей данных и человеческим фактором.</i></p> <p>Une enquête approfondie a révélé que le non-respect du délai était dû à des problèmes techniques de transmission de données ainsi qu'à une erreur humaine.</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>Le Secrétariat a reçu une notification le 1^{er} mai 2025 à 14:16 UTC de l'<i>Atmoda</i> l'informant de son intention de procéder au transbordement de carburant avec le <i>Sealion</i> le 3 mai 2025 à 23:00 UTC.</p> <p>Délai : 56 heures 44 minutes</p>	<p>Mesures à prendre : ne требуется.</p> <p>Aucune autre mesure n'est requise.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
44-050	Fédération de Russie	<i>Pamyat Ilich</i>	<p>Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque État du pavillon notifie au Secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer un transbordement dans la zone de la Convention. Le paragraphe 3 de la MC 10-09 précise que cette exigence de notification s'applique au transbordement de ressources marines vivantes capturées, d'appâts ou de carburant.</p> <p>Le Secrétariat a reçu une notification le 15 juin 2025 à 17:27 UTC du <i>Pamyat Ilich</i> l'informant de son intention de procéder au transbordement de carburant avec le <i>Sealion</i> le 18 juin 2025 à 01:00 UTC.</p> <p>Délai : 55 heures 33 minutes</p>	<p>Проведено расследование данного случая и по итогам выявлено следующее. 15.06.2025 с судна "Память Ильича" направлено сообщение в 14.27 LT о планируемой на 18.06.2025 работе в 01.00 UTC приём топлива с <i>Sealion</i>. Вместе с тем из-за ухудшения погодных условий (с учетом прогноза погоды) во избежания риска безопасности мореплавания капитан принял решения о корректировки сроков необходимости.</p> <p>16.06.2025 отправлено уведомление в 15.46 (UTC -3) в котором указывается, что из-за непогоды приём топлива с <i>Sealion</i> будет 17.06.2025 в 01.00 UTC, т.е. на сутки раньше (из-за непогоды). В виду нарушения установленных сроков, судовладельцу вынесено предупреждение в части контроля действия на судах при проведении операций в море.</p> <p>Cette question a fait l'objet d'une enquête qui a abouti aux conclusions suivantes. Le 15/06/2025 à 14:27 heure locale, une notification a été envoyée par le navire <i>Pamyat Ilich</i> informant de son intention</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p>d'effectuer un ravitaillement auprès du navire <i>Sealion</i> prévu le 18.06.2025 à 01:00 UTC. Toutefois, en raison de la dégradation des conditions météorologiques (compte tenu des prévisions météorologiques) et afin d'éviter tout risque pour la sécurité maritime, le capitaine a décidé d'ajuster les délais applicables.</p> <p>Le 16/06/2025 à 15:46 (UTC -3), une notification a été envoyée indiquant qu'en raison de conditions météorologiques défavorables, le ravitaillement auprès du navire <i>Sealion</i> aurait lieu le 17/06/2025 à 01:00 UTC, soit un jour plus tôt (en raison des mauvaises conditions météorologiques). Compte tenu du non-respect des délais établis, l'armateur s'est vu adresser un avertissement concernant le contrôle des activités à bord lors des opérations en mer.</p> <p>Mesures à prendre : Не требуются Aucune autre mesure n'est requise.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
44-051	Fédération de Russie	<i>Pamyat Kirova</i>	<p>Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque État du pavillon notifie au Secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer un transbordement dans la zone de la Convention. Le paragraphe 3 de la MC 10-09 précise que cette exigence de notification s'applique au transbordement</p>	<p>По итогам детального расследования выявлено, что причина отклонения по времени вызвана техническими проблемами с передачей данных и человеческим фактором.</p> <p>Une enquête approfondie a révélé que le non-respect du délai était dû à des</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>de ressources marines vivantes capturées, d'appâts ou de carburant.</p> <p>Le Secrétariat a reçu une notification le 25 mars 2025 à 10:09 UTC du <i>Pamyat Kirova</i> l'informant de son intention de procéder au transbordement de krill avec le <i>Fu Xing Hai</i> le 28 mars 2025 à 10:00 UTC.</p> <p>Délai : 71 heures 51 minutes</p>	<p>problèmes techniques de transmission de données ainsi qu'à une erreur humaine.</p> <p>Mesures à prendre : Не требуется.</p> <p>Aucune autre mesure n'est requise.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
44-052	Ukraine		<p>Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque État du pavillon notifie au Secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer un transbordement dans la zone de la Convention. Le paragraphe 3 de la MC 10-09 précise que cette exigence de notification s'applique au transbordement de ressources marines vivantes capturées, d'appâts ou de carburant.</p> <p>Le Secrétariat a reçu une notification le 31 janvier 2025 à 16:08 UTC du <i>Simeiz</i> l'informant de son intention de procéder au transbordement d'appâts et d'une ligne-mère avec le <i>Calipso</i> le 2 février 2025 à 17:00 UTC.</p> <p>Délai : 48 heures 52 minutes</p>	<p>Les navires <i>SIMEIZ</i> et <i>CALIPSO</i> n'ont pas soumis les notifications dans les délais requis.</p> <p>L'armateur s'est vu rappeler la nécessité de se conformer strictement aux exigences des mesures de conservation de la CCAMLR et il a été tenu d'organiser une formation supplémentaire à l'intention des équipages des navires.</p> <p>Mesures à prendre : De nouvelles formations ont été organisées. Mise en place d'une checklist supplémentaire.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.
44-053	Vanuatu	<i>Hai Feng 678</i>	<p>Le paragraphe 2 de la MC 10-09 prévoit que chaque État du pavillon notifie au Secrétariat, au moins 72 heures à l'avance, l'intention de l'un de ses navires d'effectuer un transbordement dans la zone</p>	<p>D'après notre enquête, le navire <i>HAI FENG 678</i> a effectivement envoyé un e-mail de notification le 1^{er} avril 2025. En raison de la faiblesse du signal satellite, voire de l'absence de signal dans certaines</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphe 118

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>de la Convention. Le paragraphe 3 de la MC 10-09 précise que cette exigence de notification s'applique au transbordement de ressources marines vivantes capturées, d'appâts ou de carburant.</p> <p>Le Secrétariat a reçu une notification le 4 avril 2025 à 10:32 UTC du <i>Hai Feng 678</i> l'informant de son intention de procéder au transbordement de krill et de carburant avec le <i>Hua Xiang 9</i> le 6 avril 2025 à 10:00 UTC.</p> <p>Délai : 47 heures 28 minutes</p>	<p>régions de l'Antarctique, l'e-mail n'a pas pu être transmis avec succès. Lorsque le capitaine a constaté cet échec de transmission et a procédé à un nouvel envoi de l'e-mail, nous étions déjà le 4 août 2025. C'est pourquoi l'heure d'envoi de l'e-mail apparaît comme 10:31 UTC le 4 avril 2025.</p> <p>Selon l'avis de confirmation, le transbordement a effectivement débuté le 6 avril 2025 à 12:10 et s'est achevé le 8 avril 2025 à 17:00. Le délai entre l'envoi de l'e-mail et le début effectif du transbordement est d'environ 60 heures 40 minutes, soit moins de 72 heures.</p> <p>Nous regrettons cet incident. Le capitaine pensait avoir envoyé l'e-mail le 1^{er} avril 2025, mais l'envoi effectif a eu lieu le 4 avril 2025. L'armateur du <i>HAI FENG 678</i> et son capitaine ont été avertis de la nécessité d'exercer une vigilance accrue lors de l'envoi des e-mails de notification. Des vérifications quotidiennes du système de messagerie sont désormais effectuées afin d'empêcher qu'un tel incident ne se reproduise.</p> <p>Nous regrettons tout désagrément que cette situation a pu occasionner.</p> <p>Statut préliminaire : absence de réponse</p>		
44-054	Chine	<i>Shen Lan</i>	<p>Le paragraphe 3 de la MC 10-09 dispose que tout État du pavillon notifie au Secrétariat, au moins 2 heures à l'avance,</p>	<p>Le paragraphe 3 de la MC 10-09 dispose que chaque État du pavillon notifie au Secrétariat, au moins deux heures à</p>	En conformité	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>tout transbordement de marchandises autres que des ressources marines vivantes capturées, des appâts ou du carburant.</p> <p>Le Secrétariat a reçu une notification du navire chinois <i>Shen Lan</i> le 16 février 2025 à 11:41 UTC l'informant de son intention de procéder au transbordement de membres de l'équipage le 16 février 2025 à 12:00 UTC.</p> <p>Délai : 19 minutes</p>	<p>l'avance, le transbordement de marchandises autres que des ressources marines vivantes capturées, des appâts ou du carburant.</p> <p>Conformément à la note de bas de page 1 de la MC 10-09, « par transbordement, on entend le transfert de ressources marines vivantes capturées ou d'autres marchandises ou matériaux entre des navires de pêche ».</p> <p>La définition du transbordement n'inclut pas le transfert de personnel.</p> <p>La notification relative au personnel n'est pas obligatoire.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>		
44-055	Chine	<i>Fu Xing Hai</i>	<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-09 dispose que chaque État du pavillon confirme au Secrétariat les informations relatives à un transbordement communiquées conformément aux paragraphes 2 ou 3, dans les trois jours ouvrables suivant le transbordement.</p> <p>Le Secrétariat a reçu, le 13 août 2024 à 03:56 UTC, une confirmation de la Chine concernant le transbordement de carburant effectué par le navire <i>Fu Xing Hai</i> auprès du navire <i>Jason</i> entre le 6 août 2024 à 16:24 UTC et le 7 août 2024 à 07:00 UTC.</p> <p>La confirmation a été reçue 4 jours ouvrables après l'opération de transbordement.</p>	<p>Le <i>FU XING HAI</i> a commencé l'opération de ravitaillement en carburant auprès du <i>JASON</i> le 6 août 2024 à 16:24 qui s'est terminée le 7 août 2024 à 07:00 (UTC). La confirmation a été envoyée à la société exploitante le 8 août 2024 à 13:40 UTC. Malheureusement, le gestionnaire de données de l'armement était malade à ce moment-là, raison pour laquelle la confirmation a été tardive.</p> <p>Mesures à prendre : La Chine soumettra strictement les notifications de transbordement et les confirmations conformément à la MC 10-09 afin d'éviter des problèmes similaires.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
44-056	République de Corée	<i>Sae In Leader</i>	<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-09 dispose que chaque État du pavillon confirme au Secrétariat les informations relatives à un transbordement communiquées conformément aux paragraphes 2 ou 3, dans les trois jours ouvrables suivant le transbordement.</p> <p>Le Secrétariat a reçu le 14 juin 2025 à 01:08 UTC une notification du <i>Sae In Leader</i> l'informant de son intention de transborder du carburant avec le <i>Sealion</i> à 13:00 UTC le 19 juin 2025.</p> <p>Aucune confirmation n'a été reçue par le <i>Sae In Leader</i> ou la Corée</p>	<p>En raison du changement de navire ravitailleur, le rapport initial envoyé le 14 juin (navire-citerne <i>Sealion</i>, 600 kl de gazole marin [MGO]) a été modifié le 15 juin pour refléter ce changement (navire <i>Pamyat Ilich</i>, MGO 600 kl). Par la suite, le mazoutage a eu lieu le 21 juin et cette opération s'est achevée (navire <i>PAMYAT ILICHA</i>, MGO 600 kl) le même jour.</p> <p>3) Circonstances détaillées :</p> <p>Alors qu'il opérait dans la zone 48.2 de la FAO, le <i>Sae In Leader</i> a soumis le 14 juin à 01:08 UTC le rapport initial de transbordement 72 heures à l'avance (plan de transbordement de 600t de krill et 45t de farine de krill sur le navire de commerce <i>Taganrogskiy Zaliv</i> le 22 juin UTC) et, à 01:09 UTC le même jour, le rapport initial de ravitaillement en carburant 72 heures à l'avance (plan de réception de 600kl de gazole marin (MGO) du navire-citerne <i>Sealion</i> le 19 juin UTC), en préparation du transbordement et du soutage prévus aux alentours du 20 juin.</p> <p>Le lendemain, en raison de changements dans l'horaire du navire transporteur, les opérations distinctes de soutage et de transbordement initialement prévues ont été regroupées sur un seul navire. En conséquence, le 15 juin à 23:14 UTC, le premier rapport d'amendement a été soumis (plan de transbordement de 600 t de krill et réception de 600 kl de gazole</p>	En conformité	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p>marin du navire de commerce <i>Pamyat Ilich</i> le 21 juin UTC).</p>		
				<p>Plus tard, après coordination avec le navire transporteur, des changements sont intervenus dans le volume de transbordement, la date/heure prévue et la position. Deux rapports amendés supplémentaires ont été soumis le 19 juin. Enfin, le 21 juin à 12:01 UTC, le rapport sur les opérations de transbordement et de soutage a été soumis (859,35t de krill, 48,8t de farine de krill, et 600kl de gazole marin). Il est donc considéré que tous les changements et compléments d'information ont été dûment signalés.</p>		
				<p>Résumé chronologique des rapports du <i>Sae In Leader</i> A. RAPPORT DE TRANSBORDEMENT 72 HEURES AVANT : UTC 14 juin 2025 01:08 B. RAPPORT 72 HEURES AVANT LE SOUTAGE : UTC 14 juin 2025 01:09 C. CHANGEMENT 72 HEURES AVANT LE TRANSBORDEMENT ET RAPPORT DE SOUTAGE : UTC 15 juin 2025 23:14 D. CHANGEMENT 72 HEURES AVANT LE TRANSBORDEMENT ET RAPPORT DE SOUTAGE : UTC 19 juin 2025 11:13 E. CHANGEMENT 72 HEURES AVANT LE TRANSBORDEMENT ET RAPPORT DE SOUTAGE : UTC 19 juin 2025 12:06 F. RAPPORT DE TRANSBORDEMENT ET DE SOUTAGE TERMINÉ : UTC 21 juin 2025 12:01</p>		

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est requise</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>		
44-057	République de Corée	<i>Sein Honor</i>	<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-09 dispose que chaque État du pavillon confirme au Secrétariat les informations relatives à un transbordement communiquées conformément aux paragraphes 2 ou 3, dans les trois jours ouvrables suivant le transbordement.</p> <p>Le Secrétariat a reçu le 30 mai 2025 à 17:34 UTC une notification du <i>Sein Honor</i> l'informant de son intention de transborder du carburant avec le <i>Pamyat Ilich</i> à 13:00 UTC le 5 juin 2025.</p> <p>Aucune confirmation n'a été reçue par le <i>Sein Honor</i> ou la Corée</p>	<p>Le navire a notifié son intention de ravitailler en carburant et de transférer un travailleur avec le <i>Pamyat Ilich</i>. Cependant, en raison de problèmes techniques du <i>Pamyat Ilich</i>, le ravitaillement en carburant a été annulé et seul le transfert du travailleur a eu lieu. Le paragraphe 5 stipule que « dans les trois (3) jours ouvrables suivant le transbordement d'un de ses navires dans la zone de la Convention, chaque État du pavillon confirme au Secrétariat les informations fournies conformément aux paragraphes 2 ou 3 ». Étant donné qu'il n'y a pas eu de ravitaillement en carburant et que le transfert d'une personne ne constitue pas un « transbordement » au sens de la note de bas de page 1 (le transbordement désigne le transfert des ressources marines vivantes capturées et de tout autre bien ou matériel vers ou depuis les navires de pêche), le navire n'a rien « transbordé ». L'obligation de notifier tout changement dans les trois jours est déclenchée à partir du moment où un navire a « transbordé » et, par conséquent, le navire n'est pas obligé de signaler l'annulation de l'opération prévue. Si l'intention est d'exiger d'un navire qu'il notifie une annulation dans les trois jours,</p>	En conformité	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				la formulation de la MC devrait être révisée pour clarifier ce point. Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est requise. Statut préliminaire : en conformité		
44-058	Pays-Bas	<i>Fortunagracht</i>	<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-09 dispose que chaque État du pavillon confirme au Secrétariat les informations relatives à un transbordement communiquées conformément aux paragraphes 2 ou 3, dans les trois jours ouvrables suivant le transbordement.</p> <p>Le Secrétariat a reçu une confirmation du <i>Fortunagracht</i> le 05 juin 2025 à 18:36 UTC de son transbordement de krill, de ravitaillement, de provisions depuis 09:00 le 28 mai 2025 à 22:40 UTC le 29 mai 2025 avec l'<i>Antarctic Endurance</i>.</p> <p>La confirmation a été reçue 4 jours ouvrables après l'opération de transbordement.</p>	<p>Réponse soumise au Secrétariat par l'Union européenne (UE) par e-mail :</p> <p>Les enquêtes ont confirmé que, bien que la notification ait été dûment fournie, elle n'a pas été présentée dans les trois jours ouvrables après l'opération de transbordement. La notification a été envoyée avec un jour ouvrable de retard.</p> <p>Le retard est dû à une erreur humaine et à des contraintes de temps liées à l'exploitation régulière du navire. Cette question a été soulevée avec l'armateur et le capitaine du navire, qui ont reçu un avertissement et se sont vu rappeler leurs responsabilités et leurs obligations.</p> <p>Mesures à prendre : Aucune autre mesure n'est requise.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.
44-059	Norvège	<i>Antarctic Endurance</i>	<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-09 dispose que chaque État du pavillon confirme au Secrétariat les informations relatives à un transbordement communiquées conformément aux paragraphes 2 ou 3,</p>	<p>La Norvège confirme que le navire n'a pas fourni la confirmation requise pour le transbordement d'un chalut dans les trois jours ouvrables suivant le transbordement, en raison d'une erreur humaine.</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphe 121

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>dans les trois jours ouvrables suivant le transbordement.</p> <p>Le Secrétariat a reçu une confirmation de l'<i>Antarctic Endurance</i> à 18:10 UTC le 5 juin 2025 de son transbordement de krill, ravitaillement et provisions de 09:00 le 28 mai 2025 à 22:40 UTC le 29 mai 2025 avec le <i>Fortunagracht</i>.</p> <p>Délai : 6 jours 19 heures 30 min</p>	<p>En ce qui concerne la qualification au regard du statut de conformité, nous considérons que ce cas constitue une non-conformité mineure (niveau 1) s'il est examiné isolément. Toutefois, plusieurs cas de non-conformité à la MC 10-09 ayant été identifiés, nous suggérons d'attribuer le statut de « non-conformité – niveau 2 ».</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité (niveau 2)</p>		
44-060	Norvège		<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-09 dispose que chaque État du pavillon confirme au Secrétariat les informations relatives à un transbordement communiquées conformément aux paragraphes 2 ou 3, dans les trois jours ouvrables suivant le transbordement.</p> <p>Le Secrétariat a reçu une confirmation de l'<i>Antarctic Provider</i>, battant pavillon norvégien, le 6 juin 2025 à 17:56 UTC, du transbordement d'un chalut de 10:30 à 13:00 UTC le 8 mai 2025 avec l'<i>Antarctic Sea</i>.</p> <p>La confirmation a été reçue 20 jours ouvrables après l'opération de transbordement.</p>	<p>La Norvège confirme que le navire n'a pas fourni la confirmation requise pour le transbordement d'un chalut dans les trois jours ouvrables suivant le transbordement, en raison d'une erreur humaine.</p> <p>En ce qui concerne la qualification au regard du statut de conformité, nous considérons que ce cas constitue une non-conformité mineure (niveau 1) s'il est examiné isolément. Toutefois, plusieurs cas de non-conformité à la MC 10-09 ayant été identifiés, nous suggérons d'attribuer le statut de « non-conformité – niveau 2 ».</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité (niveau 2)</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphe 121
44-061	Fédération de Russie	<i>Pamyat Ilich</i>	<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-09 dispose que chaque État du pavillon confirme au Secrétariat les informations relatives à un transbordement communiquées</p>	<p>По итогам детального расследования выявлено, что причина отклонения по времени вызвана техническими</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>conformément aux paragraphes 2 ou 3, dans les trois jours ouvrables suivant le transbordement.</p> <p>Le Secrétariat a reçu une confirmation du <i>Pamyat Ilicha</i> le 2 juin 2025 à 21:16 UTC du transbordement de carburant, de pièces détachées et de provisions de 15:55 à 21:40 UTC le 20 mai 2025 avec le <i>Fu Xing Hai</i>.</p> <p>La confirmation a été reçue 9 jours ouvrables après l'opération de transbordement.</p>	<p>проблемами с передачей данных и человеческим фактором.</p> <p>Une enquête approfondie a révélé que le non-respect du délai était dû à des problèmes techniques de transmission de données ainsi qu'à une erreur humaine.</p> <p>Mesures à prendre : не требуется</p> <p>Aucune autre mesure n'est requise.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
44-062	Fédération de Russie	<i>Pamyat Ilicha</i>	<p>Le paragraphe 5 de la MC 10-09 dispose que chaque État du pavillon confirme au Secrétariat les informations relatives à un transbordement communiquées conformément aux paragraphes 2 ou 3, dans les trois jours ouvrables suivant le transbordement.</p> <p>Le Secrétariat a reçu une confirmation du <i>Pamyat Ilicha</i> le 2 juin 2025 à 21:16 UTC du transbordement de krill de 15:00 UTC le 20 mai 2025 à 04:40 UTC le 22 mai 2025 avec le <i>Fu Xing Hai</i>.</p> <p>La confirmation a été reçue 7 jours ouvrables après l'opération de transbordement.</p>	<p>По итогам детального расследования выявлено, что причина отклонения по времени вызвана техническими причинами и человеческим фактором. В связи со сложной навигационной обстановкой: большого количества айсбергов, льда, прохождения узкостей-проливов капитан первоочередно обеспечивал безопасность мореплавания и, как результат, своевременно не проконтролировал подачу уведомления об окончании грузовых операции.</p> <p>Une enquête approfondie a révélé que le non-respect du délai était dû à des problèmes techniques de transmission de données ainsi qu'à une erreur humaine. En raison d'une situation de navigation difficile (un grand nombre d'icebergs, de glace, et la nécessité de passer par des</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p>détroits), le capitaine a donné la priorité à la sécurité maritime et, par conséquent, n'a pas supervisé la soumission d'une notification concernant l'achèvement des opérations de fret dans les délais impartis.</p> <p>Mesures à prendre : не требуется.</p> <p>Aucune autre mesure n'est requise.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
44-063	Panama	<i>Frio Hellenic</i>	<p>Le paragraphe 8 de la MC 10-09 établit qu'aucun navire ne peut effectuer de transbordement dans la zone de la Convention sans notification préalable.</p> <p>Le Secrétariat a reçu une confirmation le 11 août 2024 à 10:05 UTC du <i>Frio Hellenic</i> confirmant le transbordement d'un membre d'équipage avec le <i>Shen Lan</i> le 10 août 2024.</p> <p>Aucune notification préalable n'a été fournie.</p>	<p>Le Panama confirme que le navire <i>Frio Hellenic</i> a soumis à l'autorité compétente et au Secrétariat de la Commission, le 2 août 2024 à 16:09 UTC, la notification préalable du transfert d'un membre d'équipage à effectuer avec le navire <i>Shen Lan</i>, ainsi que le transbordement éventuel de produits.</p> <p>En conséquence, le navire <i>Frio Hellenic</i> était conforme aux exigences du paragraphe 8 de la mesure de conservation MC 10-09. Vous trouverez ci-joint un modèle d'e-mail et de notification qui atteste de la conformité des actions entreprises (annexes 2.1 et 2.2).</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>	En conformité	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
44-064	Fédération de Russie	<i>Pamyat Ilich</i>	<p>Le paragraphe 8 de la MC 10-09 établit qu'aucun navire ne peut effectuer de transbordement dans la zone de la Convention sans notification préalable.</p> <p>Le Secrétariat a reçu le 30 mai 2025 à 17:34 UTC une notification du <i>Sein Honor</i> l'informant de son intention de transborder du carburant avec le <i>Pamyat Ilich</i> à 13:00 UTC le 5 juin 2025.</p> <p>Aucune notification n'a été reçue par le <i>Pamyat Ilich</i> ou par la Russie.</p>	<p>Проведено расследование данного случая и по итогам выявлено следующее. Сообщение о предстоящей работе: выдача топлива/приём пассажиров с <i>Sein Honor</i> отправлено 30.05.2025 в 15.20 LT (UTC -3). Вместе с тем, судовладелец "Память Ильича" информировал <i>Sein Honor</i>, что по техническим причинам отсутствует возможность выдачи топлива. 07.05.2025 суда ошвартовались, получили только пассажиров. Топливо не выдавалось. 07.06.2025 отправлено сообщение в 17.56 LT приём пассажиров с <i>Sein Honor</i>, выдачу топлива не осуществляли по техническим причинам. Согласно сноски 1 к пункту 2 MC 10-09 под перегрузкой понимается перемещение добытых морских живых ресурсов и любых других товаров или материалов с одного судна на другое. Пересадка только пассажиров не подпадает под понятие перегрузка, как обозначено в MC 10-09.</p> <p>Cette question a fait l'objet d'une enquête qui a abouti aux conclusions suivantes. Une notification d'opérations prévues (livraison de carburant/embarquement de passagers depuis le navire <i>Sein Honor</i>) avait été envoyée le 30 mai 2025 à 15:20 heure locale (UTC -3). Parallèlement, l'armateur du <i>Pamyat Ilich</i> avait informé <i>Sein Honor</i> qu'aucun carburant ne pouvait être</p>	En conformité	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p>distribué pour des raisons techniques. Le 07 mai 2025, les navires se sont amarrés et n'ont accueilli que des passagers. Aucun carburant n'a été distribué.</p> <p>Le 07 juin 2025 à 17:56 heure locale, la notification suivante a été envoyée : passagers du <i>Sein Hono</i> transférés ; pas de distribution de carburant pour des raisons techniques.</p> <p>Conformément à la note de bas de page 1 du paragraphe 2 de la MC 10-09, on entend par « transbordement » le transfert de ressources marines vivantes capturées et de tout autre bien ou matériel à destination ou en provenance de navires de pêche. En vertu de la MC 10-09, le transfert de passagers ne constitue pas un transbordement.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>		
44-065	Vanuatu	<i>Hai Feng 688</i>	<p>Le paragraphe 8 de la MC 10-09 établit qu'aucun navire ne peut effectuer de transbordement dans la zone de la Convention sans notification préalable.</p> <p>Le Secrétariat a reçu une confirmation le 11 mars 2025 à 07:11 UTC du <i>Hai Feng 688</i> confirmant son transbordement de krill avec le <i>Hua Xiang 9</i> les 9 et 10 mars 2025.</p> <p>Aucune notification préalable n'a été fournie.</p>	<p>Nous confirmons que l'e-mail de notification envoyé par le <i>Hai Feng 688</i> a été reçu à 17:24 UTC le 1^{er} mars 2025, et les adresses fmc@ccamlr.org et data@ccamlr.org ont été mises en copie.</p> <p>L'e-mail de confirmation envoyé par <i>Hai Feng 688</i> a été reçu le 11 mars 2025 à 07:11 UTC, et les adresses fmc@ccamlr.org et data@ccamlr.org ont été mises en copie.</p> <p>En raison de cas de force majeure, le transbordement avec le navire <i>Hua Xiang 9</i> a été retardé du 5 mars aux 9 et 10 mars.</p>	En conformité	Voir paragraphe 122

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
Statut préliminaire : absence de réponse						
MC 22-08						
44-066	République de Corée	<i>Hong Jin No. 701</i>	<p>Le paragraphe 1 de la MC 22-08 interdit la pêche exploratoire de <i>Dissostichus</i> spp. à des profondeurs inférieures à 550 m.</p> <p>Le <i>Hong Jin No. 701</i>, qui participait à la pêche exploratoire de <i>Dissostichus mawsoni</i> dans la sous-zone 88.1 conformément à la MC 41-09, a indiqué que la profondeur de pêche était de 540 m à l'extrémité de la ligne lors de la pose du trait 33 le 26 décembre 2024.</p>	<p>L'examen des données C2 a permis de déterminer que pour le trait 33, le nombre de potences (540) a été saisi par erreur dans le champ de la profondeur, entraînant un enregistrement erroné de la profondeur de 540 mètres. Pour ce trait, 12 hameçons ont été attachés à chaque potence, ce qui donne un total de 12 hameçons x 540 potences = 6 480 hameçons posés. (※ Référence 2-2)</p> <p>De plus, la position de départ de la ligne du trait 53 étant presque identique à la position finale de la ligne du trait 33, la profondeur a été vérifiée et il a été confirmé qu'elle était de 715 m. (※ Référence 2-3). Les données EMV pour le trait 33 indiquent également que la profondeur se situait entre 1 284 et 695 m. (※ Référence 2-4)</p> <p>Conclusion : après évaluation de ce cas, il est clair que le malentendu est dû à une erreur typographique lors de la saisie des données C2. En comparant les informations de profondeur pour le même lieu et en examinant les données EMV, nous pouvons prouver qu'aucune activité de pêche citée comme infraction n'a été menée dans la limite de 550 m de profondeur. Néanmoins, le gouvernement a demandé à l'opérateur de s'assurer que les équipages de tous ses navires</p>	En conformité	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p>minimisent à l'avenir de telles erreurs dans la saisie des données C2.</p> <p>Mesures à prendre : Ce point étant conforme, aucune action n'est requise</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>		
MC 26-01						
44-067	Namibie	<i>Helena Ndume</i>	<p>Le paragraphe 8 de la MC 26-01 interdit le déchargement de déchets d'usine ou de rejets de la pêche au sud de 60°S.</p> <p>La section 7.3 du Manuel d'instructions pour la collecte des données commerciales - Pêcheries à la palangre - Version 2023 stipule que toute espèce capturée et conservée sur le navire en vue d'être rejetée ultérieurement doit être déclarée dans les données C2 comme « conservée » et que toute espèce débarquée sur les navires et rejetée à la mer sans traitement doit être déclarée comme « rejetée ».</p> <p>Du 3 décembre 2024 au 15 janvier 2025, le <i>Helena Ndume</i> a rapporté dans ses données C2 avoir rejeté au sud de 60°S 415 individus de <i>Rajidae</i>.</p>	<p>La Namibie peut confirmer qu'aucun rejet n'a eu lieu, bien au contraire : 410 spécimens RAJ vivants ont été relâchés. Le rapport de l'observateur international ukrainien confirme que toutes les raies ont été remises à la mer vivantes et que les autres déchets d'usine et captures accessoires ont été strictement conservés à bord et n'ont été rejetés qu'au nord de 60°S.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>	En conformité	Aucune autre mesure n'est requise.
44-068	Norvège	<i>Antarctic Endurance</i>	<p>Le paragraphe 8 de la MC 26-01 interdit le déversement de déchets d'usine ou de rejets de la pêche au sud de 60°S.</p> <p>L'observateur du SISO à bord de l'<i>Antarctic Endurance</i>, battant pavillon norvégien, a signalé ce qui suit dans le</p>	<p>L'incident décrit dans le rapport de l'observateur s'est produit lors du nettoyage de l'usine de traitement.</p> <p>Une petite quantité de krill a été rejetée lorsque la grille a été retirée du dalot pour être nettoyée. La grille a été</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Aucune autre mesure n'est requise.

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>rapport de voyage de l'observateur numéro 2504, dans les sous-zones 48.1 et 48.2 :</p> <p>Section 6.3 - commentaires « Le 20/04/2024, l'observateur a vu une petite quantité de déchets d'usine être rejetée avec les eaux usées du navire, ce qui était dû au retrait d'une grille dans l'usine de traitement. Le navire a été prévenu et le dalot a été réaménagé pour stopper le déversement de déchets d'usine ».</p>	<p>immédiatement remise en place, le rejet de déchets d'usine a ensuite cessé.</p> <p>Statut préliminaire : non-conformité mineure (niveau 1)</p>		
MC 31-01						
44-069	Royaume-Uni	<i>Argos Helena</i>	<p>Ainsi qu'indiqué dans la circulaire COMM CIRCs 25/65 :</p> <p>La MC 31-01 stipule que, pour chaque saison de pêche, la Commission établit les contingents ou autres mesures nécessaires autour de la Géorgie du Sud (sous-zone 48.3).</p> <p>L'<i>Argos Helena</i> a été identifié en train de pêcher <i>Dissostichus eleginoides</i> dans la sous-zone 48.3 en 2025, ce qui, selon la circulaire COMM CIRC 25/65, est contraire à la MC 31-01.</p> <p>Une réponse du Royaume-Uni a été diffusée via la circulaire COMM CIRC 25/71.</p> <p>Ce cas est examiné plus avant dans le cadre du projet de liste des navires INN (COMM CIRC 25/66).</p>	<p>Le Royaume-Uni rejette les affirmations contenues dans la circulaire COMM CIRC 25/65 concernant la conformité de l'<i>Argos Helena</i> et du <i>Nordic Prince</i> avec la MC 31-01.</p> <p>Les circulaires COMM CIRC 22/39, 22/51, 22/69, 23/39, 24/69 et 25/71 font état de la position constante du Royaume-Uni en ce qui concerne la pêche à la légine australe dans la partie de la zone maritime proclamée de la Géorgie du Sud et des îles Sandwich du Sud qui se trouve dans la sous-zone statistique 48.3.</p> <p>Il n'existe aucune justification scientifique ou légale sur laquelle pourrait s'appuyer les Membres souhaitant fermer la pêcherie de légine australe dans la sous-zone 48.3. L'ensemble des membres de la Commission, à l'exception de la Russie, sont convenus des termes proposés selon</p>		Voir les paragraphes 126-130

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p>lesquels la MC 41-02 serait adoptée à nouveau lors de la 43^e réunion de la CCAMLR, en adéquation avec les meilleures informations scientifiques disponibles et conformément aux règles de décision de la CCAMLR.</p> <p>En ce qui concerne la mesure de conservation MC 31-01, elle exige que la CCAMLR « établisse les contingents ou autres mesures nécessaires » pour la pêche dans la sous-zone 48.3, mais ne prévoit pas, ou n'implique pas, que si la CCAMLR n'adopte pas une telle mesure (même si elle est objectivement requise), une limitation de l'activité de pêche sera néanmoins mise en place. À cet égard, le Royaume-Uni note que la pêche à la légine a eu lieu dans la sous-zone 48.3 avant qu'une limite de capture ne soit fixée pour cette espèce, y compris dans les années qui ont suivi l'adoption de la mesure de conservation MC 31-01. Rien n'indique (comme dans les comptes-rendus des réunions de l'époque) que cette pêche avant l'adoption d'une limite de capture était contraire à la convention CAMLR ou à toute mesure de conservation, notamment la mesure de conservation MC 31-01.</p> <p>Pour l'information des Membres, le Royaume-Uni continue d'exploiter la pêcherie de légine de Géorgie du Sud conformément à toutes les mesures de conservation pertinentes de la CCAMLR, y compris, mais sans s'y limiter, la mesure</p>		

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				de conservation MC 10-02, la mesure de conservation MC 10-04, la mesure de conservation MC 10-05 et la mesure de conservation MC 23-01.		
				Mesures à prendre : Aucune		
				Statut préliminaire : en conformité		
44-070	Royaume-Uni	<i>Nordic Prince</i>	<p>Ainsi qu'indiqué dans la circulaire COMM CIRCs 25/65 :</p> <p>La MC 31-01 stipule que, pour chaque saison de pêche, la Commission établit les contingents ou autres mesures nécessaires autour de la Géorgie du Sud (sous-zone 48.3).</p> <p>Le <i>Nordic Prince</i> a été identifié en train de pêcher <i>Dissostichus eleginoides</i> dans la sous-zone 48.3 en 2025, ce qui, selon la circulaire COMM CIRC 25/65, est contraire à la MC 31-01.</p> <p>Une réponse du Royaume-Uni a été diffusée via la circulaire COMM CIRC 25/71.</p> <p>Ce cas est examiné plus avant dans le cadre du projet de liste des navires INN (COMM CIRC 25/66).</p>	<p>Le Royaume-Uni rejette les affirmations contenues dans la circulaire COMM CIRC 25/65 concernant la conformité de l'<i>Argos Helena</i> et du <i>Nordic Prince</i> avec la mesure de conservation MC 31-01.</p> <p>Les circulaires COMM CIRC 22/39, 22/51, 22/69, 23/39, 24/69 et 25/71 font état de la position constante du Royaume-Uni en ce qui concerne la pêche à la légine australe dans la partie de la zone maritime proclamée de la Géorgie du Sud et des îles Sandwich du Sud qui se trouve dans la sous-zone statistique 48.3.</p> <p>Il n'existe aucune justification scientifique ou légale sur laquelle pourrait s'appuyer les Membres souhaitant fermer la pêcherie de légine australe dans la sous-zone 48.3. L'ensemble des membres de la Commission, à l'exception de la Russie, sont convenus des termes proposés selon lesquels la MC 41-02 serait adoptée à nouveau lors de la 43^e réunion de la CCAMLR, en adéquation avec les meilleures informations scientifiques</p>		Voir paragraphes 126 à 130

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p>disponibles et conformément aux règles de décision de la CCAMLR.</p> <p>En ce qui concerne la mesure de conservation MC 31-01, elle exige que la CCAMLR « établisse les contingents ou autres mesures nécessaires » pour la pêche dans la sous-zone 48.3, mais ne prévoit pas, ou n'implique pas, que si la CCAMLR n'adopte pas une telle mesure (même si elle est objectivement requise), une limitation de l'activité de pêche sera néanmoins mise en place. À cet égard, le Royaume-Uni note que la pêche à la légine a eu lieu dans la sous-zone 48.3 avant qu'une limite de capture ne soit fixée pour cette espèce, y compris dans les années qui ont suivi l'adoption de la mesure de conservation MC 31-01. Rien n'indique (comme dans les comptes-rendus des réunions de l'époque) que cette pêche avant l'adoption d'une limite de capture était contraire à la convention CAMLR ou à toute mesure de conservation, notamment la mesure de conservation MC 31-01.</p> <p>Pour l'information des Membres, le Royaume-Uni continue d'exploiter la pêcherie de légine de Géorgie du Sud conformément à toutes les mesures de conservation pertinentes de la CCAMLR, y compris, mais sans s'y limiter, la mesure de conservation MC 10-02, la mesure de conservation MC 10-04, la mesure de conservation MC 10-05 et la mesure de conservation MC 23-01.</p>		

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				Mesures à prendre : Aucune		
				Statut préliminaire : en conformité		
MC 91-05						
44-071	Fédération de Russie	<i>Alpha Crux</i>	<p>Le paragraphe 24 de la MC 91-05 exige que les États du pavillon notifient le Secrétariat avant l'entrée de leurs navires de pêche dans l'AMP.</p> <p>L'analyse des données VMS a révélé que l'<i>Alpha Crux</i> n'avait pas fourni de notification de mouvement pour l'entrée dans la ZRS de l'AMPRMR. Le Secrétariat a demandé une notification de mouvement aux contacts officiels russes en charge de la VMS le 9 décembre 2024 à 03:57 UTC.</p> <p>Une notification de mouvement pour l'<i>Alpha Crux</i> a été fournie le 9 décembre 2024 à 11:59 UTC qui a signalé l'entrée dans la ZSR de l'AMPRMR le 7 décembre 2024 à 23:47 UTC.</p> <p>Délai : 36 heures et 12 minutes après entrée</p>	<p>По итогам детального расследования выявлено, что причина отклонения вызвана внешним фактором, а именно: оператор VSAT, предоставляющий компании услугу спутниковой связи, без уведомления судовладельца и экипажа прекратил предоставление услуги. Это невозможное к прогнозированию обстоятельство привело к сбою в обеспечении связи судно-берег, в части передачи текстовых сообщений с борта судна в адрес Секретариата.</p> <p>Оперативно уполномоченные службы отреагировали на ситуацию и совместно с береговым техническим персоналом было произведено переключение и настройка судового радиооборудования к другому оператору. В кратчайшие сроки повторное уведомление было направлено в Секретариат АНТКОМ в установленном порядке.</p> <p>Une enquête approfondie a révélé que cette déviation était dû à un facteur externe, à savoir que le fournisseur de services de communication par satellite VSAT travaillant avec la compagnie avait mis fin au service sans en avertir l'armateur et</p>	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphe 131

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
				<p>l'équipage. Cette circonstance imprévisible a entraîné une défaillance dans les communications entre le navire et la terre ferme, notamment en ce qui concerne la transmission de messages textuels du navire au Secrétariat.</p> <p>Les autorités compétentes ont réagi rapidement à la situation et, en collaboration avec le personnel technique à terre, ont configuré l'équipement radio du bord pour passer à un autre fournisseur. La nouvelle notification a été envoyée au Secrétariat de la CCAMLR dans les plus brefs délais, conformément à la procédure établie.</p> <p>Statut préliminaire : en conformité</p>		

Rapport CCAMLR de synthèse de la conformité 2024-2025
Partie B

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
MC 10-10						
44-072	Pérou		<p>Le paragraphe 1 de la MC 10-10 indique que le projet de rapport de conformité de la CCAMLR doit inclure... les questions dont la Commission a constaté qu'elles nécessitaient un complément d'information de la part d'une Partie contractante dans le rapport CCAMLR de conformité de l'année précédente.</p> <p>Pour les questions de conformité suivantes relevant de la MC 10-05, le CC-43 est parvenu à une compréhension commune du besoin d'informations complémentaires, aucune réponse n'ayant été fournie au projet de rapport de conformité.</p> <p>Le Pérou a fourni des informations complémentaires dans la circulaire COMM CIRC 24/118.</p> <p>L'écart de conformité relevé par le SCIC-2024 était le suivant :</p> <p>Le paragraphe 6 de la MC 10-05 exige que chaque Partie contractante et Partie non contractante coopérant avec la CCAMLR en participant au SDC veille à ce que chaque cargaison de <i>Dissostichus</i> spp. importée sur son territoire ou exportée ou réexportée de son territoire soit accompagnée d'un CED ou d'un CRED. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite. L'importation, l'exportation ou la réexportation de <i>Dissostichus</i> spp. sans CED ou CRED est interdite.</p>	Pas de réponse	Non-conformité mineure (niveau 1)	Voir paragraphes 132 à 133

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>Le paragraphe 7 de la MC 10-05 exige que les CED et les CRED soient complétés de la manière décrite à l'annexe 10-05/A. Pour générer, valider et remplir un CED et/ou un CRED, il est obligatoire d'utiliser l'e-SDC. Un CED et/ou un CRED n'est ni complété ni validé dans l'e-SDC tant que la vérification n'a pas été effectuée par un agent officiel du gouvernement à la section 5 du modèle de CED (« Étape 4 : confirmation par l'État d'exportation » dans l'e-SDC). Sans cette validation, l'État d'importation n'aura pas accès aux documents dans l'e-SDC.</p> <p>L'analyse des données e-SDC a permis d'identifier la validation, par le Pérou, de 6 CED après la date d'exportation déclarée. Ces cargaisons n'étaient donc pas accompagnées de CED dûment remplis au moment de l'exportation.</p> <p>Les CED identifiés correspondent à 6 % des exportations péruviennes et à moins d'1 % de toutes les exportations du SDC.</p> <p>L'écart entre l'exportation et la validation des certificats identifiés est le suivant :</p> <p>3 CED ont été émis entre 1 et 5 jours après la date d'exportation déclarée</p> <p>1 CED a été émis entre 3 et 5 jours après la date d'exportation déclarée</p> <p>1 CED a été émis entre 11 et 20 jours après la date d'exportation déclarée</p> <p>1 CED a été émis entre 21 et 50 jours après la date d'exportation déclarée</p>			
44-073	Vanuatu	<i>Hai Feng 718</i>	<p>Le paragraphe 1 de la MC 10-10 indique que le projet de rapport de conformité de la CCAMLR doit inclure... les questions dont la Commission a constaté qu'elles nécessitaient un complément d'information de la part d'une</p>	<p>Nous confirmons que l'e-mail de notification envoyé par le <i>Hai Feng 718</i> a été reçu à 07:54 UTC le 3 février 2024, et les adresses</p>	En conformité	Voir paragraphes 134 à 135

#	Partie	Navire	Résumé de mise en œuvre – Secrétariat	Réponse – Partie contractante	Statut	Réponse du SCIC
			<p>Partie contractante dans le rapport CCAMLR de conformité de l'année précédente.</p> <p>Concernant l'écart de conformité en vertu de la MC 10-09, la CC-43 s'est accordé sur le besoin d'éléments supplémentaires visant à clarifier la date et l'heure d'envoi de l'e-mail de notification de transbordement au Secrétariat.</p> <p>Le Secrétariat a demandé les informations aux dates suivantes : 21 janvier 2025, 10 juin 2025 et 1^{er} juillet 2025. Le Vanuatu n'a répondu à aucun de ces e-mails.</p> <p>L'écart de conformité envisagé par le SCIC-2024 était le suivant : Le paragraphe 8 de la MC 10-09 établit qu'aucun navire ne peut effectuer de transbordement dans la zone de la Convention sans notification préalable.</p> <p>Le Secrétariat a reçu une confirmation le 9 février 2024 à 12:43 UTC du <i>Hai Feng 718</i> confirmant son transbordement de krill et de carburant avec le <i>Hua Xiang 9</i> du 7 au 8 février 2024.</p> <p>Aucune notification préalable n'a été fournie.</p>	<p>fmc@ccamlr.org et data@ccamlr.org ont été mises en copie.</p> <p>L'e-mail de confirmation envoyé par le <i>Hai Feng 718</i> a été reçu à 12:43 UTC le 9 février 2024, et les adresses fmc@ccamlr.org et data@ccamlr.com ont été mises en copie.</p> <p>Statut préliminaire : absence de réponse</p>		

Liste proposée des navires INN des Parties contractantes 2025-2026 (Mesure de conservation 10-06)

Le SCIC ne recommande aucune modification de la [Liste des navires INN-PC 2024-2025](#) existante

Liste proposée des navires INN des Parties non contractantes 2025-2026 (Mesure de conservation 10-07)

Le SCIC ne recommande aucune modification de la [Liste des navires INN-PNC 2024-2025](#) existante

Tâches du Secrétariat

Point de l'ordre du jour du SCIC	Objet	Tâche	Référence du rapport du SCIC
3.1	Développement des ressources de l'e-SDC	Le SCIC a demandé au Secrétariat de poursuivre le développement des modules d'apprentissage virtuel du SDC en 2026 et 2027.	10 (i)
3.1	Développement des ressources de l'e-SDC	A demandé que le Secrétariat élabore un programme de travail pendant la période d'intersession sur la manière dont cela pourrait être mis en œuvre en 2027.	10 (i)
3.1	Recommandations de l'atelier du Cap relatives au SDC	A chargé le Secrétariat de prendre les dispositions nécessaires et de rendre compte de la mise en œuvre des recommandations relatives au SDC lors de la réunion du SCIC en 2026.	15
3.2	Groupe d'intersession sur les ressources pour les contrôles	Le SCIC a chargé le Secrétariat de prendre les dispositions nécessaires pour faciliter et soutenir les travaux du groupe.	21
3.2	Projet de déclaration électronique Priorité élevée	Le SCIC a demandé que la poursuite du développement tienne compte de l'intégration avec les bases de données internes de la CCAMLR, de la nécessité d'une capacité de saisie des données hors ligne, ainsi que de l'interopérabilité avec les systèmes de données externes pertinents, y compris le Système mondial d'échange d'information (GIES) dans le cadre de l'Accord sur les mesures du ressort de l'État du port (<i>en anglais</i> , PSMA).	23
3.2	Analyse des données détenues sur serveur proxy relatives au SIA et au contrôle portuaire	Le SCIC reconnaît l'utilité de cette analyse et recommande au Secrétariat de l'effectuer chaque année. L'analyse du SIA et du contrôle portuaire serait réexaminée chaque année pour en vérifier l'applicabilité. Le SCIC note en outre que les analyses futures devraient reconnaître les limites de la précision des données SIA et confirme que ces analyses ne doivent pas être utilisées à des fins de conformité.	25
3.3	Notifications automatisées de mouvement à partir du VMS Priorité élevée	Le SCIC approuve la poursuite en priorité des travaux du Secrétariat visant à mettre au point une notification automatisée des mouvements VMS, et souligne les avantages potentiels d'un tel système.	29
3.3	Inmarsat	Le SCIC approuve la recommandation du Secrétariat visant à ne plus payer les rapports de position Inmarsat à partir de la saison 2025-2026, et demande aux Parties contractantes dont les navires continuent de présenter un compte-rendu à la CCAMLR via l'adresse électronique Inmarsat de veiller à ce que ces positions soient redirigées, ou que les exploitants des navires soient chargés de cette action.	30

3.7	Stratégie d'engagement des PNC – Koweït et Émirats arabes unis	Le SCIC relève l'engagement positif du Koweït et des Émirats arabes unis (EAU), et charge le Secrétariat de continuer à encourager ces dialogues et d'autres avec les PNC de la région du Moyen-Orient ayant exprimé un intérêt. Le SCIC approuve également la poursuite de l'engagement avec les PNC dans la région de l'Asie du Sud-Est.	51
3.7	Stratégie relative au transbordement pour les PNC	Le SCIC relève l'importance du transbordement dans le contexte de l'engagement des PNC et demande au Secrétariat d'ouvrir le dialogue avec les PNC qui fournissent des services de transbordement dans la zone de la Convention, afin de les aider à comprendre et à se conformer aux mesures de conservation de la CCAMLR.	52
4	Analyse des données en libre accès (<i>open source</i>) et CCEP	S'agissant de l'utilisation, par le Secrétariat, de données en libre accès dans le cadre de la CCEP, le SCIC note que ces données doivent être objectives et fiables avant d'être utilisées aux fins de l'analyse de la conformité. Le SCIC demande au Secrétariat d'examiner cette recommandation et de lui soumettre des informations complémentaires en 2026.	104
5.1	Programme de travail sur les engins de pêche non identifiés	Le SCIC étudie la mise à jour apportée par le Secrétariat concernant le programme de travail sur le traitement des engins de pêche non identifiés dans la zone de la Convention. Il reconnaît les progrès réalisés dans ce domaine et approuve la prolongation du programme de travail pour 2026-2027.	148
6	Notifications de pêche Priorité élevée	Le SCIC demande à l'Équateur de lui fournir l'assurance qu'il exercera ses responsabilités d'État du pavillon par la mise en œuvre de mesures de surveillance et de contrôle appropriées du navire, par la vérification que le capitaine, l'affréteur, le propriétaire et tout propriétaire à titre bénéficiaire n'ont aucun lien avec la pêche INN et que l' <i>Altar 45</i> ne transportera pas de filets maillants lors de ses opérations dans la zone de la Convention. Le SCIC demande au Secrétariat de contacter l'Équateur à cet égard.	183