

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

Índice

	Página
Apertura de la reunión	155
Organización de la reunión	155
Estado de aplicación de las medidas y los sistemas relacionados con la ejecución y el cumplimiento	155
Sistema de Documentación de la Captura (SDC) de <i>Dissostichus</i> spp.	155
Evaluación de propuesta de gasto con cargo al Fondo del SDC	155
Implementación del SDC	156
Inspección de barcos	157
Sistema de Seguimiento de Barcos (VMS) y actividades de desplazamiento de barcos en el Área de la Convención	158
Promoción del cumplimiento en CCRVMA	158
Transbordos	159
Implementación del Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA (SOCI)	159
Estrategia de participación de las PNC	159
Propuestas de adopción de nuevas medidas de conservación relativas al cumplimiento y modificación de las medidas existentes	160
Medida de Conservación 10-02	160
Medida de Conservación 10-03	160
Medida de Conservación 10-04	160
Medida de Conservación 10-05	161
Medida de Conservación 10-09	161
Medida de Conservación 10-10	161
Medidas de conservación 21-01, 21-02 y 23-05	162
Medida de Conservación 26-01	162
Medida de Conservación 31-02	162
Propuesta para mejorar la ordenación de las pesquerías de kril de la CCRVMA	163
Procedimiento de Evaluación del Cumplimiento de la CCRVMA (PECC)	164
Informe Provisional sobre el Cumplimiento	165
Medida de Conservación 10-01	165
Medida de Conservación 10-02	165
Medida de Conservación 10-03	165
Medida de Conservación 10-04	166
Medida de Conservación 10-05	166
Medida de Conservación 10-09	167
Medida de Conservación 25-02	168
Medida de Conservación 26-01	168
Medida de Conservación 31-01	168
Medida de Conservación 41-01	169
Medida de Conservación 41-09	170
Medida de Conservación 91-05	171
Revisión de la MC 10-10	171

Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR)	
en el Área de la Convención	171
Nivel actual de la pesca INDNR	171
Lista de barcos de pesca INDNR-PNC	172
Lista de barcos de pesca INDNR-PC	172
Notificaciones de pesquerías	181
Asesoramiento del Comité Científico a SCIC	181
Tasas de marcado y estadísticas de la coincidencia de marcas	181
Manipulación de los peces para su marcado	182
Formato de propuestas de investigación	182
Marcado de artes de pesca	182
Notificación de la captura	183
Consideración de Segunda Evaluación del Funcionamiento	183
Otros asuntos	184
Clausura de la reunión	184
Apéndice I: Informe de evaluación del cumplimiento de la CCRVMA de 2021/22	185
Apéndice II: Lista de barcos de pesca INDNR de Partes no contratantes de 2022/23	248
Apéndice III: Lista de barcos de pesca INDNR de las Partes contratantes de 2021/22	253

**Informe de la reunión del Comité Permanente
de Ejecución y Cumplimiento (SCIC)**
(Hobart, Australia, 24 a 28 de octubre de 2022)

Apertura de la reunión

1. La reunión del Comité Permanente de Ejecución y Cumplimiento (SCIC) se celebró en Hobart, Australia, del 24 al 28 de octubre de 2022.
2. La Presidenta de SCIC, la Sra. M. Engelke-Ros (Estados Unidos de América (EE. UU.)), inauguró la sesión, dio la bienvenida a los Miembros y Observadores y agradeció a la Secretaría por su apoyo. La Presidenta también expresó su agradecimiento a los Miembros por la labor de preparación desarrollada durante el período entre sesiones previo a la reunión de SCIC.
3. La Presidenta reiteró que aún estaba pendiente la vacante de la Vicepresidencia de SCIC y alentó a los Miembros a nominar a un representante para ese cargo.

Organización de la reunión

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

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

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

Evaluación de propuesta de gasto con cargo al Fondo del SDC

5. SCIC consideró la propuesta de gasto con cargo al Fondo del Sistema de Documentación de Capturas de *Dissostichus* spp. (SDC) presentada por la Secretaría (CCAMLR-41/20), que tiene por finalidad dar continuidad a las modificaciones a la versión electrónica del SDC (SDCe). SCIC tomó nota del resumen de gastos con cargo al Fondo del SDC en 2021, que permitió hacer actualizaciones al SDCe y organizar cinco talleres virtuales de capacitación sobre el SDCe. SCIC tomó nota de la solicitud de financiación de la Secretaría por un valor de 165 000 AUD con cargo al Fondo del SDC para concluir las modificaciones al SDCe detalladas en CCAMLR-41/20, anexo 4.
6. SCIC tomó nota del enfoque pragmático adoptado por la Secretaría en la presentación de una propuesta detallada de un proyecto de desarrollo para introducir las mejoras en el SDCe. Además, refrendó las propuestas de muchos Miembros de alinear esta labor con el taller presencial sobre el SDC que ahora se prevé organizar en 2023 (SCIC-2021, párrafo 19), además de otras oportunidades de desarrollo de capacidades (tanto virtuales como presenciales).
7. Tomando en consideración el requisito de la Medida de Conservación (MC) 10-05, anexo 10-05/B, de designar a seis Miembros para conformar un Comité de Evaluación para

estudiar propuestas de gasto con cargo al Fondo del SDC, SCIC convino en que este comité esté integrado por representantes de Australia, Estados Unidos (EE. UU.), Francia, Nueva Zelandia, Reino Unido y República de Corea (Corea).

8. El Comité de Evaluación del Fondo del SDCE agradeció a la Secretaría por la detallada propuesta presentada y señaló que el perfeccionamiento continuo del SDC incluye la elaboración de una sección de capacitación, la generación automatizada de informes y estadísticas, y la capacidad de usar el SDCE en distintos tipos de dispositivos, entre muchas otras cosas. El Comité de Evaluación del Fondo del SDC refrendó la propuesta de la Secretaría y recomendó que la Comisión aprobara un gasto de 165 000 AUD con cargo al Fondo del SDC.

9. SCIC expresó su agradecimiento al Comité de Evaluación del Fondo del SDC por su labor y avaló la propuesta de gasto.

Implementación del SDC

10. SCIC tomó nota del informe sobre la implementación del SDC en 2021/22 (CCAMLR-41/22) y de que 16 Estados miembro, tres Estados adherentes y una Parte no contratante (PNC) que coopera con la CCRVMA mediante su participación en el SDC implementaron de manera efectiva el SDC.

11. SCIC tomó nota de que, en 2021, no se emitió ningún Documento de Captura de *Dissostichus* de Certificación Especial (DCDCE) y que la Secretaría no ha recibido informes de las Partes contratantes con relación a la MC 10-05, anexo 10-05/C, párrafo C11.

12. De conformidad con la MC 10-05, anexo 10-05/C, párrafo C9, SCIC dio consideración a la actual condición de cooperante concedida a México y Singapur. SCIC tomó nota de los esfuerzos de la Secretaría por establecer contacto con México, a quien se concedió acceso limitado al SDC en 2021 (COMM CIRC 21/24), pero que no ha ingresado al SDCE después de concedido el acceso. La Secretaría no ha recibido respuesta a la correspondencia enviada. SCIC alentó a los Miembros a ponerse en comunicación con México a través de los medios diplomáticos procedentes para ayudar a la Secretaría a asistir a México en la implementación de la MC 10-05.

13. SCIC tomó nota de que, a través del Procedimiento de Evaluación del Cumplimiento (PECC) de la CCRVMA, se identificaron 21 casos de incumplimiento de la aplicación de la MC 10-05, párrafo 6 por parte de Singapur. SCIC consideró la nota explicativa de Singapur en respuesta a los casos identificados (CCAMLR-41/BG/37), y señaló que Singapur reafirmó su compromiso con el cumplimiento de todas las medidas de conservación y las consiguientes responsabilidades en el marco de la CCRVMA, y recordó a SCIC las diversas medidas que ya había implementado a fin de garantizar la continuidad de la cooperación con la CCRVMA.

14. SCIC agradeció a Singapur por sus esfuerzos en apoyo de la implementación de la Estrategia para la Participación de PNC (en particular, con relación al SDC) y recomendó que Singapur conserve su condición de PNC cooperante con acceso limitado permanente al SDCE.

15. SCIC avaló la recomendación de la Secretaría de reemplazar el requisito de la MC 10-05, anexo 10-05/A de proporcionar un número de fax por el de proporcionar una dirección de correo electrónico.

16. SCIC consideró la conciliación de los datos del SDC con los de captura y esfuerzo a escala fina (C2) para el período 2003–2021 (CCAMLR-41/BG/12), y señaló que la discrepancia identificada en la conciliación de los datos del SDC con los del formulario C2 fue inferior al 1 % por temporada en la mayoría de las conciliaciones.

17. SCIC refrendó la recomendación de la Secretaría de colaborar bilateralmente en el período entre sesiones con aquellos Miembros en que la conciliación de datos del SDC con los del formulario C2 supere el límite aceptable del 10 % o 200 kg.

18. SCIC consideró el documento CCAMLR-41/BG/13 Rev. 1, que informa de los análisis de la base de datos de comercio de las Naciones Unidas (UN COMTRADE) realizados a fin de evaluar su utilidad para ofrecer una perspectiva general objetiva del comercio global de productos de austromerluza (*Dissostichus spp.*). El informe identifica una diferencia significativa entre los volúmenes de productos de austromerluza comercializados notificados al SDC y a UN COMTRADE, tanto de importación como de exportación, y señaló la necesidad de continuar realizando análisis. SCIC tomó nota de las preocupaciones expresadas en el documento con relación a la precisión de los datos de comercio global de *Dissostichus spp.* registrados en UN COMTRADE y resolvió que los datos del SDC son una fuente más confiable para la rendición de informes sobre el volumen comercializado.

Inspección de barcos

19. En CCAMLR-41/21, SCIC evaluó la implementación de la MC 10-03 y del Sistema de Inspección en 2021/22, y este documento señala que se llevaron a cabo 105 inspecciones en puerto y 14 inspecciones en el mar.

20. SCIC tomó nota de que se había notificado que nueve de los informes de inspecciones en puerto realizados durante este período se completaron en forma remota, sin una inspección física en el barco. Si bien SCIC es consciente de las limitaciones impuestas por la pandemia de la COVID-19 a las Partes contratantes, el Comité confirmó que las inspecciones en puerto realizadas en forma remota no satisfacen los requisitos de la MC 10-03.

21. SCIC tomó nota de la recomendación de realizar una revisión de los formularios de inspección en puerto de la CCRVMA y de desarrollar un formulario para la notificación de inspecciones de la CCRVMA que pueda usarse en conjunto con el formulario del Acuerdo sobre las medidas del estado rector del puerto, con el fin de reducir la duplicación de rendición de informes. SCIC solicitó que la Secretaría emprenda una revisión de los formularios en el período entre sesiones, desarrolle una propuesta e identifique cualquier modificación necesaria a la MC 10-03 para someterla a la consideración en SCIC-2023.

22. SCIC refrendó la recomendación de que la Secretaría explore otros métodos electrónicos de rendición de informes de inspección en puerto y en el mar, incluyendo opciones para completar y remitir los formularios mediante una aplicación electrónica o directamente a través del sitio web, y solicitó que la Secretaría informe de los resultados en SCIC-2023.

23. SCIC recibió con agrado la presentación de Chile (CCAMLR-41/BG/16) de un informe de las inspecciones llevadas a cabo por el barco de pabellón chileno OPV-83 *Marinero Fuentealba* en la Subárea 48.1 durante las temporadas 2020/21 y 2021/22, en que se inspeccionaron un total de ocho barcos y se determinó que todos ellos cumplían con todas las medidas de conservación de la CCRVMA.

24. SCIC, en representación de todos los Miembros, expresó su agradecimiento a Chile por sus esfuerzos al emprender estas actividades de inspección y señaló los desafíos que las inclementes condiciones marítimas suponen para el desarrollo de aquellas.

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

25. SCIC consideró la implementación del Sistema de Seguimiento de Barcos (VMS) (CCAMLR-41/19) y los resultados del análisis de los datos de unidades VMS (CCAMLR-41/BG/05), y tomó nota de las recomendaciones de implementar mejoras en la gestión de los datos VMS y de las actividades de desplazamiento de barcos.

26. SCIC refrendó la recomendación de la Secretaría de continuar investigando los requisitos y costos estimados de implementar un sistema de notificación automática de desplazamientos de barcos a partir de los datos VMS y evaluar qué modificaciones a la MC 10-04 serían necesarias, y señaló que los resultados se deberán presentar en 2023 o 2024.

27. SCIC respaldó las modificaciones a la MC 10-04 para incorporar mejoras en el formulario tipo de solicitud de datos VMS. SCIC solicitó que la Secretaría presente un informe resumido de todas las solicitudes recibidas en virtud de la MC 10-04, párrafos 17 y 20, como parte del informe anual sobre la implementación del Sistema VMS. Además, SCIC señaló que evaluará ampliar la difusión del informe resumido de solicitudes de datos VMS en 2023.

Promoción del cumplimiento en CCRVMA

28. SCIC consideró los comentarios de Federación Rusia (Rusia) sobre los procedimientos de ordenación de la pesquería de austromerluza en las Subáreas 88.1 y 88.2 (CCAMLR-41/39). Rusia indicó que, en años recientes, los mismos barcos no habían izado todos sus artes de pesca antes de la fecha y hora de cierre notificada, y que estos izados tardíos no se habían considerado en el PECC y que, además, podrían tener implicancias para las evaluaciones de las poblaciones de peces.

29. Nueva Zelandia tomó nota de que todos los izados tardíos de artes de pesca habían cumplido con los requisitos necesarios y que los modelos de evaluación de poblaciones de peces de la CCRVMA eran robustos y que no se verían afectados por izados tardíos.

30. SCIC agradeció a Nueva Zelandia por las patrullas de vigilancia aérea notificadas en CCAMLR-41/BG/02.

Transbordos

31. SCIC consideró la aplicación de la MC 10-09 (CCAMLR-41/18) y tomó nota de que en la temporada 2020/21 se registraron 288 transbordos. SCIC también tomó nota de que el número de casos relativos a la MC 10-09 identificados para su consideración en el Informe preliminar de cumplimiento de SCIC-2022 demuestra que, desde SCIC-2021, el cumplimiento ha mejorado. Asimismo, indicó que algunas actividades de transbordo se habían notificado por períodos superiores a siete días y que esta práctica no representa con precisión las actividades de transbordo que tienen lugar dentro del Área de la Convención, ni tampoco facilita la implementación de las medidas de Seguimiento, Control y Vigilancia (SCV) pertinentes.

32. SCIC señaló que podría haber cierto grado de confusión en cuanto a la complejidad del formulario tipo para la notificación de transbordos (MC 10-09, anexo 10-09/A) y avaló la recomendación de modificarlo de manera de especificar con precisión los requisitos de notificación de la actividad de transbordo que se tiene la intención de realizar. Además, SCIC se mostró de acuerdo con la recomendación de estandarizar la notificación del huso horario y adoptar el formato UTC de manera uniforme en todo el formulario tipo (MC 10-09, párrafo 4 y anexo 10-09/A).

33. SCIC no convino en designar un “punto de contacto oficial” y señaló que la designación de puntos de contacto adicionales en la CCRVMA podría conducir a un aumento en la carga administrativa de los Miembros. Además, SCIC dio consideración a aplicación del Sistema de Inspección a los barcos que realizan transbordos, pero no pudo brindar asesoramiento específico al respecto.

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

34. SCIC consideró la implementación del Sistema de Observación Científica Internacional (SOCI) (WG-FSA-2022/52), que incluye un resumen de las designaciones de observadores del SOCI a bordo de barcos en el Área de la Convención durante la temporada de pesca 2021/22, al igual que un informe de estado sobre el desarrollo y la implementación de los formularios y manuales de datos de la pesca comercial.

Estrategia de participación de las PNC

35. SCIC dio consideración al plan de acción de la Estrategia para la Participación de PNC de 2023–2024 (CCAMLR-41/17). SCIC tomó nota de la ampliación de la estrategia para incluir a las partes involucradas en la extracción de cualquier recurso vivo marino antártico en el Área de la Convención y de *Dissostichus* spp. a nivel mundial.

36. SCIC agradeció a la Secretaría por su labor y apoyo y expresó particular interés en la ampliación de la estrategia a todas las pesquerías, incluida la de kril. SCIC avaló la Estrategia para la Participación de PNC (CCAMLR-41/17, anexo 1) y el Plan de acción propuestos para 2023–2024 (CCAMLR-41/17, anexo 2).

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

Medida de Conservación 10-02

37. SCIC consideró una propuesta de Corea de modificación de la MC 10-02 (CCAMLR-41/23 Rev. 1) para hacer obligatorio el requisito de mantener encendido el Sistema de Identificación Automática (AIS) en forma permanente para los barcos que operan en el Área de la Convención, con el fin de ayudar a prevenir choques, lo cual llevará a un aumento en la seguridad marítima. La propuesta señala que los barcos estarían autorizados a apagar el Sistema de Identificación Automática ante circunstancias extraordinarias y manifiesta que estos casos están sujetos a ciertas condiciones de notificación. La Coalición de Pescadores Legítimos de Austrorreluzá señaló que mantener el AIS encendido en todo momento permitiría a quienes participan en la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) rastrear la presencia de operadores legítimos en el Área de la Convención.

38. SCIC consideró la propuesta de Reino Unido de modificar la MC 10-02 para aclarar el tipo de incidentes que se requiere notificar a la Organización Marítima Internacional (OMI) y agregar un nuevo párrafo que especifique de qué manera se deberá notificar a la CCRVMA los incidentes de pérdida de vida humana que no se requiera notificar a la OMI.

39. SCIC avaló las modificaciones a la MC 10-02 para su consideración por la Comisión.

Medida de Conservación 10-03

40. SCIC consideró la propuesta de Nueva Zelanda de modificación de la MC 10-03 (CCAMLR-41/33) para incorporar un nuevo párrafo que confirme la obligación de los Estados del pabellón de garantizar que los barcos de su pabellón que ingresen en el puerto de otra Parte contratante cumplan con el requisito de notificación de su arribo con al menos 48 horas de antelación, de conformidad con la MC 10-03, párrafo 4.

Medida de Conservación 10-04

41. SCIC consideró la propuesta de la Secretaría de modificar la MC 10-04 (CCAMLR-41/19) para incluir en los párrafos 16 y 25 de esta medida de conservación una referencia al formulario tipo de solicitud de datos VMS; y de modificar la MC 10-04, párrafo 2, para eliminar una referencia obsoleta a la implementación con retraso de la transmisión de los datos VMS de barcos cada hora para todas las pesquerías.

42. SCIC apoyó la inclusión de la referencia al formulario tipo y la eliminación de la referencia obsoleta referida en la MC 10-04 y la remitió a la consideración de la Comisión.

Medida de Conservación 10-05

43. SCIC dio consideración a la propuesta de la Secretaría de modificar la MC 10-05 (CCAMLR-41/22) a fin de reemplazar el requisito de proporcionar un número de fax por el de proporcionar una dirección de correo electrónico. SCIC avaló remitir la propuesta a la consideración de la Comisión.

44. SCIC también dio tratamiento a la propuesta de la Unión Europea de modificar las definiciones de importación y exportación en la MC 10-05, a fin de resolver los casos de incumplimiento de la MC 10-05, párrafo 6, que habían sido considerados por el PECC, en particular, con relación al transporte de productos de austromerluza dentro de la unión aduanera de la Unión Europea. Algunos Miembros expresaron preocupación por esos cambios y declararon la necesidad de continuar las discusiones sobre este tema. SCIC convino en remitir la propuesta a la Comisión para continuar las discusiones.

Medida de Conservación 10-09

45. SCIC dio tratamiento a la propuestas de la Secretaría de modificación de la MC 10-09 (CCAMLR-41/18) con el fin de incorporar un nuevo formulario tipo para la notificación de transbordos, resolver las cuestiones sobre el huso horario que se prestan a confusión y exigir la designación de un punto de contacto para asuntos de transbordos. El nuevo formulario tipo y la modificación del requisito de notificación de la hora fueron avalados por los Miembros. SCIC apoyó los cambios propuestos y los remitió a la consideración de la Comisión.

46. SCIC también dio consideración a una propuesta de Reino Unido de aclarar y unificar las cuestiones relativas al plazo requerido para la notificación por adelantado de los transbordos de artículos que no sean recursos vivos marinos recolectados, carnada o combustible. SCIC apoyó los cambios propuestos y los remitió a la consideración de la Comisión.

47. SCIC dio tratamiento a la propuesta de modificación de la MC 10-09 presentada por Corea (CCAMLR-41/24 Rev. 1), que tiene por objeto alentar a las Partes contratantes, al igual que a las Partes no contratantes, a aportar la información especificada en la MC 10-02, párrafo 3, con relación a los barcos de transporte de su pabellón que realicen actividades de transbordo en Área de la Convención de la CRVMA. Si bien el texto del preámbulo recibió el aval de SCIC, no se llegó a un consenso sobre el resto de la propuesta, por lo que se remitió a la Comisión.

Medida de Conservación 10-10

48. SCIC dio tratamiento a la propuesta de la Unión Europea, Corea y EE. UU. de modificación de la MC 10-10 (CCAMLR-41/35), que sugiere que el PECC se centre en la respuesta de las Partes contratantes a los casos de incumplimiento identificados en el Informe preliminar de la CCRVMA preparado por la Secretaría cada año, en lugar de centrarse en la gravedad de la infracción, para lo cual también se podrían incluir nuevas categorías de cumplimiento. No se pudo llegar a un consenso sobre la propuesta. SCIC remitió la propuesta a la Comisión para que esta continúe las discusiones.

Medidas de conservación 21-01, 21-02 y 23-05

49. SCIC dio consideración a la propuesta presentada por la Unión Europea de modificar las MC 21-01, 21-02 y 23-05 (CCAMLR-41/25 Rev. 1). Esta propuesta sugiere especificar, en la MC 21-01, la exigencia de contar con un observador científico a bordo en las pesquerías nuevas y, en la MC 21-02, que los observadores científicos se deberían designar de conformidad con el Sistema de Observación Científica Internacional (SOCI). Los cambios en la MC 23-05 pretenden aclarar que los requisitos de recopilación de datos se aplican solo a las actividades de los barcos que no llevan observadores científicos a bordo designados en virtud del SOCI.

50. Con relación a las modificaciones propuestas a la MC 21-02, la República popular de China (China) subrayó que podría sumarse al consenso con la condición de que la referencia a los observadores también incluya a los observadores nacionales. Sin perjuicio de esta cuestión, SCIC avaló los cambios propuestos a la MC 21-02 y su presentación a la consideración de la Comisión.

51. Con respecto a la MC 21-01, algunos Miembros expresaron su opinión de que los observadores científicos nacionales deberían poder cubrir los requisitos de observación de pesquerías nuevas. SCIC no arribó a un consenso y remitió la propuesta a la Comisión para continuar las discusiones.

52. Con relación a la MC 23-05, en respuesta a las explicaciones presentadas por la Secretaría de que, en la práctica, algunas disposiciones han devenido obsoletas, la Unión Europea sugirió que sería provechoso que la Secretaría preparara una revisión de esta medida de conservación para someterla a consideración en la reunión anual del año venidero.

Medida de Conservación 26-01

53. SCIC consideró la propuesta de modificación de la MC 26-01 presentada por la Unión Europea (CCAMLR-41/26 Rev. 1) con objeto de robustecer las disposiciones relativas a la protección del medio ambiente. En virtud de esta propuesta, se ampliaría la prohibición de descarga de basura (ante circunstancias específicas), aves o partes de aves, aguas residuales y restos y descartes de pescado (ante circunstancias específicas) a toda el Área de la Convención; se reemplazaría la referencia a “barcos que pesquen” por “barcos de pesca”, en consonancia con la definición de la MC 10-03; y los requisitos operativos se alinearían con el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Marina Producida por los Buques (MARPOL).

54. SCIC refrendó las modificaciones para su aprobación por la Comisión.

Medida de Conservación 31-02

55. SCIC dio consideración a la propuesta de modificación de la MC 31-02 (CCAMLR-41/39) presentada por Rusia de ampliar la notificación de datos relativa al izado tardío de artes de pesca al momento del cierre de la pesquería.

56. Rusia señaló que la notificación de estos datos permitirá a SCIC comprender mejor cuáles son los factores que contribuyeron al izado tardío de los artes y si pueden prevenirse en el futuro. No se alcanzó un consenso sobre la propuesta y esta fue remitida a la Comisión.

Propuesta para mejorar la ordenación de las pesquerías de kril de la CCRVMA

57. SCIC dio tratamiento a una propuesta presentada por EE. UU. y Australia (CCAMLR-41/36 Rev. 1) que tiene por finalidad implementar mejoras en la ordenación de las pesquerías de kril antártico (*Euphausia superba*) de la CCRVMA. La propuesta recomienda la modificación de varias medidas de conservación (MC 10-03, 10-04, 10-09, 23-06, 51-01, 51-02, 51-03, 51-06 y 51-07) con el fin de mejorar el seguimiento de los stocks de kril, las especies relacionadas y dependientes, los barcos que participan en las pesquerías de kril y el ciclo de comercialización del kril y de productos de kril. No se pudo arribar a un consenso sobre las modificaciones propuestas a las MC 10-03, 10-04, 10-09, 51-01, 51-02, 51-03, 51-06 y 51-07, y SCIC remitió la propuesta a la Comisión para que esta continúe las discusiones.

58. Las modificaciones propuestas a la MC 10-03, introducirían un cambio en el párrafo 2 para requerir la inspección de todo barco que transporte recursos vivos marinos antárticos, incluidos kril o productos de kril. La propuesta también incluye modificaciones al anexo 10-03/B, tabla B, a fin de incluir referencias a la MC 25-03 (la presencia de cables de control de la red) y a las MC 51-01, 51-02 y 51-03 (la presencia de dispositivos de exclusión de mamíferos marinos). Además, propone incorporar nuevos códigos de productos de kril en la tabla C, incluido el kril hervido, el kril pelado y el aceite de kril.

59. China afirmó que, en su opinión, los elementos contenidos en la tabla B son más aplicables a las inspecciones en el mar que a las inspecciones en puerto. Sin embargo, avaló la inclusión de los códigos adicionales de productos de kril en la tabla C. China afirmó que, en su opinión, las distintas categorías de peces deberían recibir un tratamiento diferente en lo referido a las inspecciones en puerto. China no dio su apoyo a la propuesta de que las Partes contratantes deban hacer inspecciones en puerto al 100 % de los barcos de pesca de kril que entren en sus puertos con cargamentos de kril.

60. En virtud de la propuesta relativa a la MC 10-04, se introduciría una modificación en el párrafo 11 para requerir a todas las Partes contratantes que transmitan los informes VMS y los mensajes asociados recibidos de todos los barcos de pesca que operan en el Área de la Convención, transmisión no debería tardar más de una hora desde su recepción.

61. La propuesta recibió el apoyo de algunos Miembros. No obstante, China cuestionó la necesidad de estas modificaciones, dado que la pesca INDNR no es un problema en las pesquerías de kril, e indicó que las medidas de conservación actuales están bien implementadas. Rusia apoyó los comentarios de China, pero indicó que estaba abierta a discutir mejoras al VMS en un futuro.

62. Algunos Miembros señalaron la valía de aprovechar al máximo el potencial que presentan los VMS para el seguimiento de barcos.

63. En virtud de la propuesta de modificación de la MC 10-09, se prohibirían los transbordos entre barcos de Partes contratantes y barcos del pabellón de una Parte no contratante. Si bien algunos Miembros no apoyaron los cambios propuestos, otros Miembros se expresaron a favor de mejorar el seguimiento y control de transbordos en el ámbito de la CCRVMA, en consonancia con las Directrices voluntarias para los transbordos de la FAO, recientemente aprobadas.

64. SCIC tomó nota de la importancia de la notificación de la captura secundaria hasta el nivel taxonómico más bajo posible en las pesquerías de kril y convino en que se modifique la MC 23-06, a fin de alinear los requisitos de notificación de la captura secundaria en las

pesquerías de kril con los del resto de las pesquerías, conforme a lo estipulado en la MC 23-04. SCIC acordó remitir esta propuesta de modificación de la MC 23-06 y la remitió a la Comisión.

65. Las modificaciones propuestas a las MC 51-01, 51-02 y 51-03 harían que se incluyera mención explícita del acceso a las pesquerías de kril, según las notificaciones de pesquería aprobadas, de manera similar a como sucede con las medidas de conservación de serie 41 para la pesca de austromerluza. Algunos Miembros expresaron preocupación por la necesidad implícita de modificar estas medidas de conservación en forma anual para registrar el acceso a las pesquerías. Algunos Miembros sugirieron que podría ser más propicio hacer lugar a este concepto en una medida de conservación diferente o una nueva.

66. Las modificaciones propuestas a la MC 51-06, conllevarían el requisito de designar al menos un observador científico del SOCI. No se logró un consenso sobre esta propuesta.

Procedimiento de Evaluación del Cumplimiento de la CCRVMA (PECC)

67. SCIC tomó nota del informe y el análisis de la Secretaría sobre el PECC (CCAMLR-41/15) presentado a la consideración de SCIC-2022 y destacó el alto grado de cumplimiento de la mayoría de las medidas de conservación. Además, se señaló que se identificó que las MC 10-05 y 10-09 tenían la mayor cantidad de casos de incumplimiento. No obstante, desde SCIC-2021, se registró una mejora significativa en las tasas de cumplimiento de ambas medidas de conservación.

68. SCIC destacó que la Secretaría solicitó aclaraciones sobre la implementación del Protocolo de Marcado de la CCRVMA y aceptó la recomendación de que la Secretaría desarrolle un documento para profesionales que acompañe al Protocolo de Marcado y que permita comprender con más claridad las obligaciones exigidas por la implementación de los métodos de marcado.

69. SCIC tomó nota que un barco continuó con sus actividades de pesca en una campaña en la temporada 2021/22 después de que se rompieran sus balanzas y notificó todas las capturas restantes según las estimaciones de uno sus tripulantes más experimentados. SCIC expresó su preocupación por el hecho de que el barco siguiera pescando y notificando los datos de captura de esta manera, y recomendó que el caso sea considerado por el Comité Científico para comprender mejor las implicaciones que esto podría tener en la calidad de los datos.

70. SCIC señaló que la Secretaría recibió notificaciones de tres incidentes durante la temporada 2021/22 que incluían noticia de pérdida de vidas humanas. La Secretaría solicitó que se aclarara si dichos incidentes cumplían los requisitos para que se realizase una investigación, de conformidad con la MC 10-02, párrafo 9.

71. SCIC expresó sus sinceras condolencias a la familia del difunto y señaló, además, las condiciones remotas y a menudo peligrosas que caracterizan al océano Austral. SCIC estuvo de acuerdo en modificar la MC 10-02, párrafo 9, para aclarar que todas las muertes en el mar se deben informar a SCIC, y que para aclarar el incidente que se debe proceder a informar a la Organización Marítima Internacional (OMI).

72. SCIC tomó nota de la sinopsis de la Secretaría sobre los 10 años de funcionamiento del PECC (CCAMLR-41/BG/11).

Informe Provisional sobre el Cumplimiento

73. Conforme a la MC 10-10, párrafo 3 (i), SCIC consideró los 68 casos de posible incumplimiento contenidos en el Informe Resumido de la CCRVMA sobre el Cumplimiento (CCAMLR-41/15). Tras una consulta con los Miembros, SCIC adoptó su Informe Provisional del Cumplimiento anual (apéndice I), para su ulterior consideración por la Comisión, de conformidad con la MC 10-10. Durante este proceso, SCIC señaló que no se alcanzó un consenso sobre la calificación de cumplimiento en seis casos y, en consecuencia, no incluyó la calificación de cumplimiento en las secciones pertinentes del Informe Provisional del Cumplimiento. SCIC convino en que este proceso no debería sentar un precedente y que SCIC debería evitar resultados similares en el futuro.

Medida de Conservación 10-01

74. SCIC consideró la implementación de la MC 10-01, por parte de Ucrania, en cuanto al marcado de barcos pesqueros y de artes de pesca. SCIC acordó asignar una calificación de incumplimiento leve (nivel 1).

Medida de Conservación 10-02

75. SCIC examinó la implementación de la MC 10-02 por parte de Australia, con respecto a la notificación fuera de término de la licencia de pesca para uno de sus barcos. SCIC señaló que la omisión se identificó al presentar un informe de 10 días de Peligro Crítico (PC) a la Secretaría.

Medida de Conservación 10-03

76. SCIC consideró la implementación de la MC 10-03, párrafo 4, por parte de Uruguay, en cuanto al requisito de que los barcos aporten la información exigida en la MC 10-03, anexo 10-03/A, al menos 48 horas antes del ingreso a puerto. Uruguay tomó nota de la información del barco a la autoridad pesquera, y de que el barco ya no es de su pabellón. Uruguay señaló que el barco remitió la información a la autoridad pesquera e indicó que el barco ya no es de su pabellón, y que ha contactado a los propietarios del barco para asegurarse de que esta situación no vuelva a ocurrir.

77. SCIC consideró la implementación de la MC 10-03, párrafo 5, por parte de Sudáfrica y Reino Unido, en cuanto al requisito de realizar una inspección en puerto dentro de las 48 horas del ingreso a puerto. Además, Sudáfrica recordó que el taller de capacitación de la Secretaría previsto para 2020 se había postergado y expresó su deseo de se realice en 2023.

78. Estados Unidos recordó con preocupación que el caso de la realización de inspecciones portuarias tardías por parte de Sudáfrica se discutió en SCIC-2021 (SCIC-2021, párrafo 50) y señaló que la demora en las inspecciones portuarias es un asunto de mucha gravedad. Sudáfrica tomó nota de las preocupaciones de EE. UU. y recordó que el taller de capacitación planificado con el apoyo de la Secretaría en 2020 se pospuso debido a la pandemia de la COVID-19, y que

Sudáfrica se había comprometido a mejorar su infraestructura de informática y a contratar a inspectores adicionales. SCIC alentó a que la Secretaría realizara el taller y estuvo de acuerdo con la calificación de cumplimiento autoasignada para los tres casos.

79. SCIC consideró la implementación de la MC 10-03, párrafo 8, por parte de cuatro Miembros, en cuanto a que exige la remisión del informe de inspección en puerto a la Secretaría dentro de los 30 días desde la fecha de inspección (o a la mayor brevedad posible en instancias de incumplimiento).

80. Reino Unido señaló que el retraso en la entrega del informe de inspección en puerto se debió a que se solicitaron aclaraciones sobre el contenido a la oficial de inspecciones en puerto, sin embargo, el oficial tenía una comunicación limitada debido a que se encontraba en el mar. SCIC reconoció la necesidad de interpretar la implementación de la MC 10-03. Por tanto, SCIC consideró una propuesta de Reino Unido para modificar la MC 10-03, pero no se llegó a un consenso para adoptar las modificaciones propuestas.

Medida de Conservación 10-04

81. SCIC consideró la implementación de la MC 10-04, párrafo 2, por parte de Noruega, con respecto a la obligación de todos los barcos pesqueros que operan en pesquerías de peces en el Área de la Convención de transmitir datos VMS cada hora.

82. SCIC consideró la implementación de la MC 10-04, párrafo 6, por parte de Francia, con respecto al requisito de que los capitanes y propietarios de barcos pesqueros (o sus representantes autorizados) garanticen que no se manipule el transmisor automático de la posición (ALC). Francia señaló que el dispositivo VMS puede abrirse sin tener que romper el precinto a prueba de manipulaciones; sin embargo, la investigación no encontró que hubiese habido una manipulación fraudulenta de datos. SCIC señaló que hay diversos tipos de precintos a prueba de manipulación y que la MC 10-04 no detalla especificaciones técnicas sobre el diseño y la implementación para evitar la manipulación del ALC.

83. SCIC consideró la implementación de la MC 10-04, párrafo 13, por parte de Australia y Chile, con relación al requisito exigido a los Estados del pabellón de notificar a la Secretaría dentro del plazo de las 24 horas de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención por parte de cada uno de sus barcos de pesca.

Medida de Conservación 10-05

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

85. SCIC consideró la implementación de la MC 10-05, párrafo 6, por parte de Bélgica, Francia y Países Bajos, la Unión Europea aclaró que, en los casos de traslado de *Dissostichus* spp., los controles aduaneros y el abono de derechos de aduana se realizan cuando las mercancías ingresan por primera vez en la unión aduanera de la Unión Europea. Desde ese

momento, pueden circular libremente por la Unión Europea sin necesidad de nuevos controles aduaneros ni del pago adicional de derechos de aduana. La Unión Europea observó que la situación de los Miembros cuyos territorios forman parte de una unión aduanera debe abordarse en las definiciones de “exportación” y de “reexportación” en los párrafos 1(v) y (ix) de la MC 10-05, respectivamente. SCIC señaló que era necesario aclarar esas definiciones en la MC 10-05 y asignó el estado de “se necesita interpretación de SCIC” con respecto al transporte de austromerluza dentro de la unión aduanera de la Unión Europea. La Unión Europea señaló que la implementación del MC 10-05, párrafo 6, por parte de Francia y Países Bajos con respecto al comercio fuera de la Unión Europea involucró actividades que se produjeron antes de las modificaciones a la MC 10-05 adoptadas en 2021 y, por lo tanto, debería asignarse la misma calificación de cumplimiento que se asignó a casos similares en el SCIC-2021, en particular "se necesita interpretación de SCIC". No se llegó a un consenso sobre los estados de cumplimiento de estos temas con respecto a Francia y a Países Bajos.

86. Con respecto a la implementación de la MC 10-06, párrafo 6, por parte de Chile; SCIC señaló que Chile había promovido la aprobación manual por parte de un oficial de control pesquero para asegurar que el DED se hubiese emitido antes de la fecha de exportación para cada traslado de *Dissostichus* spp. y productos relacionados. SCIC solicitó a la Secretaría que incorporara en el SDCe un sistema que alerte a los usuarios del SDCe cuando estén validando un DED o DRED después de la fecha de exportación declarada.

Medida de Conservación 10-09

87. SCIC consideró la implementación de la MC 10-09, párrafo 2, por parte de seis Partes contratantes, en que se estipula que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, notificará a la Secretaría con una antelación mínima de 72 horas si alguno de sus barcos proyecta efectuar un transbordo dentro del Área de la Convención.

88. EE.UU. señaló que Rusia, como Estado de pabellón, era responsable de la implementación de las medidas de conservación de la CCRVMA, especialmente, la MC 10-09, para los barcos de su pabellón, incluso cuando el operador es de otra nacionalidad. SCIC acordó asignar una calificación de incumplimiento leve (nivel 1).

89. SCIC examinó la implementación de la MC 10-09, párrafo 3, por parte de cuatro Partes contratantes, en que se exige que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, notifique a la Secretaría con una antelación mínima de 2 (dos) horas si alguno de sus barcos tiene previsto transbordar otros artículos que no sean recursos vivos marinos extraídos, carnada o combustible dentro del Área de la Convención.

90. Con respecto a su caso en particular, Reino Unido aclaró que, aunque la notificación se emitió con menos de dos horas de antelación al transbordo previsto, el capitán había declarado en su notificación que la hora de la actividad dependía de las condiciones del hielo, y el transbordo efectivo tuvo lugar más de dos horas después de la notificación. SCIC acordó asignar un estado de “se necesita interpretación de SCIC”, y revisó la redacción de la MC 10-09, párrafo 3.

91. SCIC consideró la implementación de la MC 10-09, párrafo 5, por parte de seis Partes contratantes, en que se exige a todas las Partes contratantes que notifiquen a la Secretaría la

confirmación de la realización de todo transbordo en el que participe uno de sus barcos en el Área de la Convención, dentro del plazo de los tres (3) días hábiles de ocurrido.

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

Medida de Conservación 25-02

93. SCIC consideró la implementación de la MC 25-02, anexo 25-02/A, párrafo 4, por parte de tres Miembros, en lo que respecta al requisito de la longitud de la cuerda secundaria en la línea de espantapájaros, que debe ser de un mínimo de 1 metro en el extremo más alejado. Ucrania explicó que la empresa haría que la línea espantapájaros cumpliera con los requisitos en el futuro. SCIC acordó asignar una calificación de incumplimiento leve (nivel 1).

94. SCIC consideró la implementación de la MC 25-02, anexo 25-02/A, párrafo 4, por parte de Ucrania, con respecto al requisito de que las cuerdas secundarias de las líneas espantapájaros estén compuestas de tuberías plásticas o cordeles de colores.

Medida de Conservación 26-01

95. SCIC consideró la implementación de la MC 26-01, párrafo 1, por parte de China, con respecto a la prohibición de descargar plásticos en el mar, de conformidad con las Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques que figuran en el Anexo V del Convenio MARPOL.

96. SCIC consideró la implementación de la MC 26-01, párrafo 9, por parte de dos Miembros, con respecto a la prohibición del desecho o la descarga de desechos o restos de pescado al sur de los 60° S. SCIC tomó nota de que, tanto el caso de Francia como el de Uruguay, se produjo un malentendido al completar los datos del formulario C2, y señaló que la descarga se produjo al norte de los 60° S en ambos casos. SCIC acordó asignar una calificación de cumplimiento para ambas instancias.

Medida de Conservación 31-01

97. SCIC consideró la implementación de la MC 31-01, por parte de Reino Unido, con respecto al requisito de que, para cada temporada de pesca, la Comisión establezca dichos límites u otras medidas, según sea necesario, alrededor de las islas Georgias del Sur.

98. Argentina hizo la siguiente declaración:

‘Los cuatro barcos de pabellón de Reino Unido no cumplieron con la MC 31-01. Esta medida de conservación determina que la Comisión deberá adoptar límites de captura u otras medidas equivalentes para regular la pesca en la Subárea 48.3. Debido a que la

MC 41-02, que permite la implementación de la MC 31-01, no se volvió a adoptar en 2021, como lo reconoció Reino Unido en sus comentarios, no hay una forma lógica de cumplir con la MC 31-01. Argentina considera que estos cuatro casos de incumplimiento relacionados con los barcos de pabellón de Reino Unido que pescaron esta temporada en la Subárea 48.3 deben clasificarse como “incumplimiento grave” (nivel 3) en el Informe Provisional de la CCRVMA sobre el Cumplimiento que SCIC adopte para someterlo a la consideración de la Comisión.’

99. Algunos Miembros expresaron la opinión de que era apropiado que la Secretaría incluyera los barcos *Argos Georgia*, *Argos Helena*, *Nordic Prince* y *Polar Bay* en el Informe resumido de cumplimiento dado que la emisión de las licencias de pesca y la pesca posterior está en contravención con la MC 31-01. Algunos Miembros explicaron que, como se indicó en CCAMLR-40, cuando no se logró aprobar la MC 41-02 en el foro de la CCRVMA, no se esperaba realizar actividades de pesca dirigida a la austromerluza Subárea 48.3, en la temporada de pesca 2021/22. Algunos Miembros también indicaron que no se debe pescar en el Área de la Convención, a menos que exista una medida de conservación vigente y acordada por la CCRVMA que autorice la pesquería, que proporcionaría las condiciones necesarias sobre límites de captura, límites de captura incidental, medidas de mitigación, recabado de datos y notificaciones y otros requisitos, y que estaban interesados en trabajar con otros Miembros para encontrar una manera de resolver esta situación.

100. Rusia expresó su apoyo a la posición de Argentina, señalando que la Comisión es quien regula de la pesca de austromerluza en la Subárea 48.3. Rusia señaló que la Comisión no llegó a un consenso sobre un límite de captura para la Subárea 48.3 en 2021 y debido a esto la MC 41-02 no se prorrogó. Rusia consideró que, de acuerdo con el artículo IX de la Convención, existe un proceso para acordar e implementar límites de captura a las pesquerías y señaló a la atención de los Miembros el artículo XXII, que se refiere a actividades de los Miembros contrarias al objetivo de la Convención. Rusia señaló que, dado que Reino Unido no se había opuesto a la implementación de la MC 31-01, el requisito de implementación de un límite de captura en la Subárea 48.3 era indispensable para cualquier operación de pesca.

101. Reino Unido señaló que ya había presentado su posición detallada con respecto a la pesquería de austromerluza en la Subárea 48.3. Reino Unido confirmó que había escuchado las opiniones expresadas por algunos Miembros, pero señaló la relación del caso con el artículo IV de la Convención y que claramente reviste un alto nivel de sensibilidad. Por lo tanto, no sería posible alcanzar a un consenso sobre este asunto.

102. SCIC no pudo llegar a un consenso sobre la asignación de una calificación de cumplimiento para estos cuatro casos y acordó que, en el informe del PECC, se refleje una “calificación de cumplimiento no asignada” en relación con los elementos enumerados en la MC 31-01.

Medida de Conservación 41-01

103. SCIC consideró la implementación de la MC 41-01, anexo 41-01/C, párrafo 2(i), por parte de Francia, con respecto al marcado y la liberación de austromerluzas, de acuerdo con el Protocolo de Marcado de la CCRVMA. SCIC solicitó más asesoramiento al Presidente del Comité Científico, como se menciona en el punto 7 de la agenda. Siguiendo este asesoramiento,

Francia confirmó que, de acuerdo con el Protocolo de Marcado, ningún ejemplar de austromerluza fue dañado por garfios. Francia se refirió, además, a los informes de los observadores científicos del SOCI a bordo de barcos en temporadas anteriores, que afirman que el bastón estaba en reposo sobre el opérculo óseo que cubre las branquias, a fin de estabilizar y tranquilizar al ejemplar sin lesionarlo. Luego, se procedió a subir a los peces a bordo del barco, donde el observador científico verificó la idoneidad de los peces para el marcado y la posterior liberación. Siguiendo el asesoramiento y las aclaraciones proporcionadas por el Presidente del Comité Científico y por Francia, SCIC asignó una calificación de “cumple” para esta instancia. SCIC solicitó al Comité Científico que considere el uso de un bastón sin punta a fin de levantar a los peces para marcarlos durante el taller de marcado de la CCRVMA del próximo año. SCIC solicitó un informe sobre los distintos métodos de marcado y los posibles efectos en la supervivencia de las austromerluzas tras su liberación.

104. SCIC consideró la implementación de la MC 41-01, anexo 41-01/C, párrafo 2(iii), por parte de dos Miembros, en relación con el requisito de que cada barco debe alcanzar una coincidencia mínima en las estadísticas de marcado del 60 % para cada especie de *Dissostichus* spp. SCIC tomó nota de la preocupación de Rusia por el hecho de que el incumplimiento de la tasa de coincidencia en la estadística de marcado pueda repercutir en las evaluaciones de stocks. Siguiendo el asesoramiento del Presidente del Comité Científico mencionado en el punto 7 de la agenda, SCIC acordó asignar un estado de “se necesita interpretación de SCIC”.

105. SCIC consideró la implementación de la MC 41-01, anexo 41-01/C, párrafo 4, por parte de España, con respecto al requisito de que todos los datos de las marcas se notifiquen en los formularios de datos C2 mensuales. SCIC tomó nota de la explicación de la Unión Europea de que no se proporcionó la información de marcado y que se había presentado el formulario C2 completo.

Medida de Conservación 41-09

106. SCIC consideró la implementación de la MC 41-09, párrafo 6, por parte de Reino Unido, que requiere que un barco se traslade 5 millas náuticas cuando la captura incidental de cualquier especie sea igual o superior a 1 tonelada y durante un período mínimo de cinco días, el barco pesquero no podrá volver a ningún lugar a una distancia de menos de 5 millas náuticas del lugar donde la captura secundaria excedió 1 tonelada.

107. SCIC consideró la implementación de la MC 41-09, párrafo 13, por parte de tres Miembros, que requiere que los ejemplares de austromerluza capturados se marquen a una tasa mínima de cinco peces por tonelada de peso en vivo capturada en cada unidades de investigación a pequeña escala (UIPE). SCIC tomó nota de la explicación de Australia de que el barco utilizó una calculadora de tasa de marcado que calculó incorrectamente la tasa de marcado en la Subárea en lugar de en el nivel de la UIPE, y que este problema se ha corregido para evitar nuevos casos.

108. SCIC señaló que los dos barcos de Nueva Zelanda alcanzaron la tasa de marcado a nivel de pesquería y que el Comité Científico ha estado discutiendo la implementación de las tasas de marcado por unidad de ordenación de la pesquería en lugar de por UIPE.

Medida de Conservación 91-05

109. SCIC consideró la implementación de la MC 91-05, párrafo 24, por parte de dos Miembros, con respecto al requisito de que los Estados de pabellón notifiquen a la Secretaría antes del ingreso de sus barcos pesqueros al AMP de la Región del Mar de Ross (AMPRMR). SCIC señaló que un barco español experimentó deficiencias en la conexión satelital por debajo de los 70° S y que se estaban investigando otras soluciones.

Revisión de la MC 10-10

110. SCIC consideró el informe sobre el enfoque para evaluar y fortalecer los procedimientos de cumplimiento y el funcionamiento de las organizaciones regionales de ordenación pesquera (OROP) (CCAMLR-41/BG/18). En la presentación de su documento, Corea señaló que, aunque la CCRVMA no es una OROP, el informe ofrece un conjunto de recomendaciones y herramientas como medio para perfeccionar y fortalecer los procesos de cumplimiento, como el PECC (MC 10-10).

111. La Coalición para la Antártida y el Océano Austral (ASOC) tomó nota del valor de las herramientas y recomendaciones proporcionadas en el documento y alentó continuar implementando mejoras para fortalecer el PECC mediante la consideración y adopción de las recomendaciones pertinentes contenidas en el informe.

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

Nivel actual de la pesca INDNR

112. SCIC tomó nota de CCAMLR-41/BG/19, que presenta información sobre una subvención de 200 000 EUR concedida a la CCRVMA por la Unión Europea para financiar un proyecto de 18 meses de “Apoyo a la CCRVMA en materia de cumplimiento y gobernanza”, de los que 70 000 EUR se destinarán a continuar la labor de cooperación con INTERPOL para la identificación y la disuasión de las actividades de pesca INDNR durante el período 2022–2024. SCIC también señaló que el documento contiene el informe final presentado por INTERPOL sobre las actividades relacionadas con la subvención inicial de 2019, así como una reseña de las actividades previstas a financiar con la nueva subvención de la Unión Europea para 2022–2024.

113. SCIC recibió con agrado el informe de INTERPOL y expresó su aprecio por la labor de INTERPOL en la coordinación de los esfuerzos por combatir las actividades de pesca INDNR en todo el mundo.

114. La Secretaría presentó el documento CCAMLR-41/16 Rev. 2 sobre las actividades y las tendencias de la pesca INDNR en 2021/22, e informó que el documento también había sido debatido por WG-FSA (informe de WG-FSA-2022, párrafos 3.7 y 3.8). SCIC señaló que ningún Miembro había notificado avistamientos de barcos incluidos en la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC dentro del Área de la Convención en 2021/22.

115. SCIC también tomó nota de que INTERPOL ha presentado cierta información a la CCRVMA sobre el *Cobija*, barco incluido en las listas INDNR de la Organización de Pesca del

Atlántico Suroriental (SEAFO), del que se sospecha que llevó a cabo actividades de pesca dirigidas a austromerluza en las Divisiones 58.4.2 y/o 58.4.3 y que permanece detenido en Yemen. SCIC solicitó a la Secretaría que continúe cooperando con INTERPOL con relación al *Cobija* y que circule la información relevante a medida que se disponga de ella.

116. SCIC consideró la información sobre los artes de pesca INDNR presentada en CCAMLR-41/16 Rev. 2 y tomó nota de la discusión habida en WG-FSA (WG-FSA-2022, párrafo 3.9) relativa a los métodos de marcado de los artes de pesca para mejorar las estimaciones de los artes de pesca INDNR. SCIC señaló, además, que se ha creado un grupo web dedicado a los artes de pesca no identificados encontrados en el Área de la Convención (*Unidentified fishing gear in the Convention Area*) para discutir el marcado de los artes y alentó a los Miembros a que participen en él.

117. SCIC aprobó las propuestas de la Secretaría de:

- (i) realizar una evaluación de los conjuntos de datos en poder de la CCRVMA para identificar las organizaciones, los capitanes y los patrones de pesca asociados a barcos INDNR conocidos y a actividades de pesca INDNR;
- (ii) desarrollar un plan de acción para reforzar el intercambio de información y la cooperación en la lucha contra la pesca INDNR y actividades asociadas a esta, para presentarlo a la consideración de SCIC-2023.

Lista de barcos de pesca INDNR-PNC

118. SCIC dio consideración a la Lista provisional de barcos de pesca INDNR-PNC contenida en el documento CCAMLR-41/16 Rev. 2. La Secretaría señaló que no se incorporaron barcos nuevos a la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC y que no hubo cambios en la información sobre los ya listados. El apéndice II contiene la Lista propuesta de barcos de pesca INDNR-PNC de 2022/23 para su adopción por la Comisión.

Lista de barcos de pesca INDNR-PC

119. SCIC consideró la Lista provisional de barcos de pesca INDNR-PC, que incluye la propuesta de incluir los barcos *Argos Georgia*, *Argos Helena*, *Nordic Prince* y *Polar Bay*, del pabellón del Reino Unido.

120. Sudáfrica presentó una actualización del estado de la investigación del barco *El Shaddai*, que actualmente figura en la Lista de barcos de pesca INDNR-PC. Sudáfrica informó que hay una investigación judicial en curso relativa a las actividades del barco y que se aportará más información al respecto toda vez que se disponga de ella.

121. SCIC tomó nota de la presentación de Argentina (CCAMLR-41/BG/36) en que detalla las razones por las que considera que las actividades de pesca de *D. eleginoides* en la Subárea 48.3 durante esta temporada suponen una contravención de la MC 31-01.

122. Argentina añadió la siguiente declaración:

‘Argentina reitera la solicitud de incluir los barcos del pabellón de Reino Unido en la lista propuesta de barcos INDNR-PC, ya que pescaron en contravención del marco legal de la CCRVMA, contribuyendo así a hacer menguar la eficacia de las medidas de conservación de nuestra organización. Estos barcos no cumplieron con las medidas de conservación vigentes, ya que incumplieron la MC 31-01 (1986) al pescar austromerluza negra en la Subárea 48.3 en 2022 sin una medida de conservación de la Comisión que lo autorizara. Asimismo, realizaron actividades de pesca en una pesquería que se cerró debido a que en 2021 no se readoptó la MC 41-02. En concreto, los barcos realizaron actividades prohibidas según los incisos (iii) y (viii) del párrafo 5 de la MC 10-06, ya que pescaron en áreas cerradas y en contravención de la MC 31-01.

Argentina quiere destacar que Reino Unido fue el único Miembro que realizó actividades de pesca en la temporada 2021/22 en la Subárea 48.3, y queremos señalar que otros Miembros que pescaron allí en el pasado no lo hicieron en el 2022, y que otros Miembros han rechazado la importación de austromerluza de esta pesquería, sabiendo que esas acciones eran contrarias a la CCRVMA.

Argentina expresa su profunda preocupación por el uso del Sistema de Documentación de Capturas por parte de Reino Unido para esta pesquería. Argentina señala que, en su comentario del 16 de junio de 2022 (COMM CIRC 22/59), solicitó a la Secretaría que no validara o entregara los datos de captura recabados por esos barcos a efectos de ninguna operación comercial, ya que esto constituía pesca INDNR. Argentina informa que solicitó la información sobre esas operaciones a través de los canales correspondientes para poder discutirla en SCIC pero que, lamentablemente, Reino Unido se resistió sistemáticamente a entregar dicha información.

Argentina señala que únicamente un Miembro, Reino Unido, pescó en la Subárea 48.3 a pesar de saber que la MC 41-02 no había sido readoptada y que la MC 31-01 requiere que la pesca sea autorizada por una medida de conservación. Las medidas unilaterales tomadas no están autorizadas por la Declaración del Presidente de 1980 ni por el derecho internacional, dada la existencia de una disputa de soberanía entre Argentina y Reino Unido sobre esta área. Asimismo, Argentina considera que esto constituye una grave contravención de las normas de la CCRVMA, y que se deben tomar acciones firmes y claras para evitar que hechos de esta naturaleza se repitan en el futuro.

Argentina recuerda que todas las Partes contratantes tienen la obligación de cooperar tomando medidas apropiadas para impedir las actividades de pesca que sean incompatibles con los objetivos de la Convención. El hecho de haber explotado comercialmente una pesquería que debería haber sido cerrada la temporada pasada ante la falta de una medida de conservación que la regulara contraviene las medidas de conservación de la CCRVMA y, por lo tanto, compromete el cumplimiento del objetivo de la CCRVMA. En consecuencia, Argentina considera que las actividades pesqueras realizadas por los cuatro buques británicos antes mencionados deben ser consideradas como INDNR por parte de SCIC y la Comisión.’

123. Reino Unido hizo la siguiente declaración:

‘Con respecto al documento CCAMLR-40/BG/36, Reino Unido no está de acuerdo en que la pesca de determinadas especies en la Subárea 48.3 esté permitida sólo cuando se haya acordado un límite de capturas para esa especie. Tal interpretación tendría el efecto de invertir la posición normal conforme a la Convención. Esta no establece límites, prohibiciones o condiciones específicas para la pesca en el Área de la Convención. En cambio, el artículo IX exige que cualquier medida de conservación de este tipo se acuerde sobre la base de los mejores conocimientos científicos disponibles.

Las partes de la Convención no han acordado renunciar a sus derechos con respecto a las zonas marítimas bajo su soberanía, o sobre las que mantienen reclamos de soberanía. El artículo IV(2)(b) y (c) deja claro que “nada de lo contenido en la presente Convención y ningún acto o actividad que tenga lugar mientras la presente Convención esté en vigor [...] se interpretará como una renuncia o menoscabo, por cualquier Parte Contratante, ni como perjudicial a ningún derecho o reclamación o fundamento de reclamación para el ejercicio de la jurisdicción de Estado ribereño conforme al derecho internacional en la zona a que se aplica la presente Convención”. La Declaración del Presidente refleja el mismo principio.

Lo que se sugiere es que la MC 31-01 crea una presunción de que la pesca está prohibida, a menos que se pueda llegar a un acuerdo por consenso —esto equivale, efectivamente, a un veto que puede ser ejercido por cualquier Miembro—. Reino Unido no acepta, ni ha aceptado nunca, este principio con respecto a nuestras aguas dentro de la Subárea 48.3, tal y como hemos venido afirmando en esta Comisión desde su creación. De hecho, desde que se adoptó la MC 31-01 —entonces conocida como 7/V— la Comisión ha establecido una serie de limitaciones y adoptado otras medidas, conforme a lo previsto. Hasta que se adoptaron estas limitaciones, no existía la presunción de que la pesca estaba prohibida y había una pesquería de austromerluza que operaba en esta Subárea sin un límite de captura acordado.

Reino Unido ha sido claro en su comunicación con la Comisión en el sentido de que considera que esta situación es totalmente lamentable, dado que el consenso fue bloqueado por Rusia basándose en un argumento que ha sido demostrado repetida y exhaustivamente como infundado por todos los demás Miembros del Comité Científico.’

124. Rusia hizo la siguiente declaración:

‘La Federación de Rusia comparte la opinión de Argentina en relación con los hechos que contravienen la MC 31-01 de la CCRVMA en la pesquería de austromerluza negra (*D. eleginoides*) en la Subárea 48.3 en la temporada actual, como se indica en el documento CCAMLR-41/BG/36.

La pesquería de *D. eleginoides* en la Subárea estadística 48.3 está regulada por la Comisión (MC 31-01). Sin embargo, en la cuadragésima reunión de la Comisión, los Miembros, basándose en las recomendaciones del Comité Científico, no pudieron llegar a un acuerdo sobre el límite de captura de las pesquerías de *D. eleginoides* en la Subárea 48.3 para la temporada 2021/22. Como resultado, la MC 41-02 no se prorrogó para la temporada 2021/22 y la pesquería de austromerluza fue cerrada para 2022 (CCAMLR-40, párrafos 6.21 y 9.14). De conformidad con el artículo IX de la

Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (en lo sucesivo, la Convención), se estableció un procedimiento para la entrada en vigor de las medidas de conservación de la CCRVMA adoptadas o anuladas por la Comisión.

Rusia no dispone de ninguna información fundamentada de que Reino Unido se haya negado a aplicar la MC 31-01.

De acuerdo con el párrafo 2 de la Convención, cada Parte Contratante adoptará las medidas apropiadas dentro de su competencia para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de esta Convención y de las medidas de conservación adoptadas por la Comisión, y que obligan a las Partes conforme a lo estipulado en el artículo IX de esta Convención.

Por lo tanto, toda pesca de austromerluza en la Subárea 48.3, durante la temporada actual, realizada por cuatro barcos de pabellón de Reino Unido, debe ser identificada por la CCRVMA como pesca INDNR en el Área de la Convención de la CRVMA; y la CCRVMA debe, también, de conformidad con el actual SDC (Sistema de Documentación de Capturas), notificar a los Estados del puerto que la captura de *Dissostichus* spp. extraída en la Subárea 48.3 de la CCRVMA en 2022 es ilegal.

A este respecto, Rusia recomienda que los cuatro barcos de pabellón de Reino Unido ya mencionados se incluyan en la lista de barcos de pesca INDNR, en plena consideración de la información distribuida a los Miembros en las COMM CIRC 22/49 y 22/106.’

125. Argentina hizo la siguiente declaración:

‘En cuanto a los argumentos formulados por Reino Unido para justificar sus acciones ilegales, señalaremos por qué ninguno de ellos se puede aplicar. Estos argumentos se encuentran en el documento CCAMLR-41/BG/36 y en la Circular de la Comisión que circulamos oportunamente.

El argumento de Reino Unido, expresado en la Circular de la Comisión 22/51, de que “no existe ninguna medida de conservación vigente que prohíba la pesca dirigida a la austromerluza en la Subárea 48.3”, ignora la no readopción de la MC 41-02 en 2021 y la existencia de MC 31-01.

Lo que permite la pesca en el marco de la Convención no es la ausencia de una prohibición, sino la existencia de una medida de conservación de la CCRVMA que lo permita. Este fue el enfoque adoptado por la CCRVMA en 1986 desde la adopción de la MC 31-01. Por lo tanto, si no se adopta una medida de conservación, no podemos inferir que se permite la pesca, ya que la Comisión no ha acordado un límite de captura basado en los mejores conocimientos científicos disponibles.

Asimismo, Argentina lamenta que Reino Unido tergiverse la Declaración del Presidente de la Conferencia sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos con la evidente intención de encubrir la ilegalidad de su conducta.

Dicha declaración se aplica a las aguas que rodean las islas Kerguelén y Crozet y, en virtud de su párrafo 5, también se aplica a las aguas que rodean las islas dentro del área a la que se aplica la Convención sobre las que todas las Partes contratantes reconocen la existencia de una soberanía de Estado.

Por el contrario, la Declaración no es aplicable a las islas Georgias del Sur ni a las aguas circundantes, incluidas en la Subárea 48.3, ya que se encuentran bajo una disputa de soberanía entre Argentina y Reino Unido. Esta disputa ha sido reconocida tanto por la comunidad internacional en su conjunto como por el propio Reino Unido. Por lo tanto, no existe una soberanía de Estado reconocida por todas las Partes contratantes, como exige el párrafo 5 de dicha Declaración. Por esta razón, Reino Unido no puede adoptar medidas ‘nacionales’ unilaterales con respecto a este territorio en disputa, al que solo se aplica el régimen multilateral de la CCRVMA. En consecuencia, Reino Unido tampoco puede pescar en el área, ya que no existe ninguna medida de conservación que lo permita.

Para concluir, Argentina desea recordar que la cuestión de la interpretación de la Declaración del Presidente fue objeto de discusiones en CCAMLR-XV (1996) (párrafos 13.1 a 13.41 del informe) y de un intercambio de notas en el período entre sesiones entre Argentina y Reino Unido. En dicha Reunión, la Comisión “expresó la esperanza de que las partes actúen de tal manera que la cooperación en el marco de la CCRVMA para que esta no sea vea afectada y que la buena voluntad expresada por ambas partes continúe”. Asimismo, varias delegaciones “destacaron la importancia (...) de abstenerse de adoptar medidas unilaterales que puedan tornar más difícil el logro de una solución”. Desde este punto de vista, es desafortunado que Reino Unido ahora esté ignorando un acuerdo de larga data de abstenerse de tomar acción que pueda hacer que sea más difícil alcanzar una solución. Reino Unido ha tomado medidas unilaterales que afectan a la CCRVMA y reabierto las discusiones relativas a la Declaración del Presidente después de 26 años. Argentina insta a Reino Unido a poner fin a las medidas unilaterales en las islas Georgias del Sur y a evitar profundizar las diferencias en el marco de la Comisión.

Adicionalmente, la República Argentina rechaza enfáticamente el reclamo de Reino Unido, expresado en su COMM CIRC 22/51, de aplicar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), como supuesto Estado ribereño, a los espacios marítimos correspondientes a las islas Georgias del Sur y Sándwich del Sur y a otros archipiélagos que se encuentran bajo la disputa de soberanía entre Argentina y Reino Unido. Dicha disputa de soberanía ha sido reconocida formalmente por los dos países y la Asamblea General de la ONU, la cual ha adoptado numerosas resoluciones en las que se insta a las Partes en disputa a buscar una solución pacífica a la misma y a abstenerse de adoptar decisiones que impliquen cambios unilaterales, mientras dichos territorios estén sujetos al proceso recomendado en las Resoluciones 2065 (XX) y 3160 (XXVIII). Esta acción unilateral de Reino Unido no es compatible ni con la letra ni con el espíritu de dichas resoluciones.’

126. Reino Unido hizo la siguiente declaración:

‘Reino Unido no alberga dudas de su soberanía sobre las islas Georgias del Sur y Sándwich del Sur, ni de sus derechos soberanos sobre las zonas marítimas circundantes, como es bien sabido por todos los Miembros. Reino Unido rechaza la interpretación presentada por Argentina sobre la aplicación de la Convención y la Declaración del Presidente. Reino Unido continuará aplicando las medidas de conservación de la CCRVMA que sean pertinentes, adoptadas en consonancia con los mejores conocimientos científicos disponibles.

Reino Unido señala que recibió una solicitud de datos de Argentina en relación con la pesquería de las Georgias del Sur. Sin embargo, esta solicitud no incluía toda la información requerida en virtud de las Normas de acceso y utilización de los datos de la CCRVMA, incluido el modo en que se utilizaría la información y en qué consistiría la participación de Reino Unido, en su calidad de propietario de los datos.’

127. Chile señaló que este tema no es puramente bilateral y que, debido a la no adopción de la MC 41-02, había asesorado a su industria nacional que se abstuviera de pescar en la Subárea 48.3, debido a la preocupación de que esas actividades pudieran ser consideradas de pesca INDNR por la CCRVMA. Chile señaló, además, que ese asesoramiento había resultado en costes económicos considerables para el país.

128. Uruguay apoyó la intervención de Chile, destacando el historial de Uruguay de participación en la pesquería de la Subárea 48.3 y que, debido a la no adopción de la MC 41-02, los desembarques de austromerluza proveniente de esa Subárea se habían prohibido en los puertos Uruguay en 2022.

129. Noruega se alineó con uno de los puntos de la intervención de Chile, señalando que no se trata de un tema bilateral entre Reino Unido y Argentina, sino de una cuestión que afecta a todas las Partes de la CCRVMA. Además, Noruega se hizo eco de la declaración de Reino Unido en el sentido de que la causa de este problema es el comportamiento de una parte tercera a lo largo de muchos años. Noruega recordó el artículo IV de la Convención, y recalcó que las cuestiones relativas a la soberanía sobre las islas Georgias del Sur y Sándwich del Sur son totalmente irrelevantes para las actividades de la CCRVMA y se deberían dejar al margen del trabajo de la Comisión. El objetivo de la Convención, declarado con claridad en el artículo II, es la conservación de los recursos vivos marinos antárticos, donde la conservación incluye la utilización racional. Las discusiones de SCIC se deberían centrar en cuestiones pertinentes a la CCRVMA. Finalmente, Noruega concluyó afirmando que no está de acuerdo con el punto de vista expresado por algunos Miembros de que la no renovación de la MC 41-02 dio lugar a una prohibición general o cierre de las pesquerías de la Subárea 48.3.

130. Argentina declaró que comparte el punto de vista de Noruega de que la cuestión bilateral de la controversia de soberanía entre Argentina y Reino Unido no se debería discutir en este foro, pero que, desgraciadamente, otro Miembro la introdujo en esta discusión. Argentina consideró que esta no es solo una cuestión bilateral, sino que afecta a los principios fundamentales de la CCRVMA. Argentina recordó a todos los Miembros la obligación de cumplir con la MC 10-08.

131. ASOC señaló que considera la situación relativa a la Subárea 48.3 un asunto muy serio, dado que sostiene que la CCRVMA ha tenido éxitos notables en la implementación de medidas de conservación efectivas en las pesquerías, medidas que deberían servir de modelo para otras organizaciones internacionales que tienen por objetivo mejorar el cumplimiento en las pesquerías y reducir la pesca INDNR. ASOC manifestó que, independientemente de las circunstancias, no debería haber pesca si no hay un límite de captura establecido por la CCRVMA, y que cualquier interpretación en sentido contrario a esto supone socavar el propósito de la Convención. Sin embargo, ASOC reconoció que la falta de consenso sobre la MC 41-02 no se debió a ningún asesoramiento obtenido basándose en los mejores conocimientos científicos disponibles o en el deseo de alcanzar objetivos de conservación, sino a preferencias políticas. ASOC declaró que la falta de acuerdo sobre este tema concreto refleja la incapacidad de la CCRVMA de alcanzar consensos sobre una variedad de temas en años

recientes, a menudo debido una muy pequeña minoría de Miembros que bloquean los avances. ASOC urgió a los Miembros de la CCRVMA a negociar de buena fe para que esta situación no se repita.

132. Reino Unido rechazó la interpretación de la Convención y de las medidas de conservación expuesta por ASOC y reiteró que, en su opinión, la pesquería de austromerluza en la zona marítima de las Georgias del Sur operó cumpliendo con todas las medidas de conservación aplicables.

133. Argentina hizo la siguiente declaración:

‘En cuanto al argumento de Reino Unido sobre la supuesta coherencia de la pesquería en la Subárea 48.3 con las medidas de conservación de la CCRVMA, pesquería que presuntamente incluyó observadores científicos, inspectores, etc., Argentina considera que esto no es relevante si la pesquería no cumple con el principio básico que requiere una medida de la CCRVMA que establezca límites de captura y otras condiciones relativas a la pesquería de austromerluza en la Subárea 48.3. Argentina hace hincapié en que la ilegalidad de esta pesca se deriva de la inexistencia de una medida de conservación de la CCRVMA que la permita. Por lo tanto, el posible cumplimiento en otros asuntos es irrelevante.’

134. Reino Unido hizo la siguiente declaración:

‘Reino Unido expuso su posición al respecto en la COMM CIRC 22/69. Refutamos totalmente cualquier afirmación de que los barcos británicos que han estado operando en la pesquería de austromerluza negra de las islas Georgias del Sur puedan calificarse de ilegales, no declarados o no reglamentados. Los barcos fueron incluidos en el borrador de la lista a petición de dos Miembros, pero rechazamos cualquier afirmación de que haya habido contravención alguna del párrafo 5 de la MC 10-06, y no estamos de acuerdo con su inclusión.

Por el contrario:

- esos cuatro barcos tenían licencia de pesca y operaban de acuerdo con sus licencias (no hay incumplimiento del punto (i))
- cada uno de los barcos declaró sus capturas, que fueron verificadas (no hay incumplimiento del punto (ii))
- ninguno de los barcos faenó en áreas cerradas o durante períodos de veda de pesca, por lo que no se contravinieron las medidas de conservación de la CCRVMA (punto (iii))
- ninguno de los barcos utilizó artes de pesca prohibidos (punto (iv))
- ninguno de los barcos transbordó o compartió actividad con barcos de pesca INDNR conocidos (punto (v))
- se ha expedido documentación válida de las capturas en virtud de la MC 10-05 (punto (vi))

- los barcos operaron únicamente dentro de la zona marítima de las Georgias del Sur, en la que Reino Unido tiene derechos y jurisdicción soberanos con respecto a los recursos naturales, de conformidad con el derecho internacional (punto (vii))
- no hay pruebas de que ninguno de los barcos realizara actividades pesqueras contrarias a las medidas de conservación de la CCRVMA. Siguiendo el compromiso sistemático de nuestro país con esta Comisión, Reino Unido aplica medidas nacionales para implementar los estándares de ordenación de la pesca más estrictos dentro de la zona marítima de Georgia del Sur y las Islas Sándwich del Sur, medidas que se ajustan a las disposiciones de la CCRVMA y las respaldan, a fin de garantizar la consecución del objetivo de la Convención (punto (viii)).

Por lo tanto, como se indica en la COMM CIRC 22/69, Reino Unido no está de acuerdo con la inclusión de estos barcos en la Lista de barcos de pesca INDNR-PC propuesta o definitiva.’

135. Argentina hizo la siguiente declaración:

‘Argentina lamenta que Reino Unido rechace la inclusión de los buques *Nordic Prince*, *Argos Helena*, *Argos Georgia* y *Polar Bay* en la Lista propuesta de barcos INDNR-PC, cuando es evidente que dichos barcos pescaron en contravención del marco legal de la CCRVMA, contribuyendo así a disminuir la eficacia de las medidas de conservación de nuestra organización. Como se ha explicado anteriormente en esta reunión y detalladamente en CCAMLR-41/BG/36, estos barcos no cumplen con las medidas de conservación vigentes, ya que contravienen la MC 31-01 (1986) al haber pescado austromerluza en la Subárea 48.3 en 2022 sin una medida de conservación de la Comisión que lo autorizara.

La letra y el espíritu de la MC 31-01 exigen que las condiciones para la pesca de *Dissostichus eleginoides* en la Subárea 48.3 sean determinadas por la Comisión sobre la base de los datos científicos más precisos disponibles y por consenso. Los límites de captura para las pesquerías, entre otras condiciones, se establecen multilateralmente en el marco de nuestra organización. Por esa razón, la justificación de Reino Unido para la pesquería de austromerluza esta temporada en la Subárea 48.3 es sumamente dañina, ya que, en último término, socava el consenso implícito sobre la necesidad de que la pesca dentro del Área de la Convención se realice con una captura total admisible establecida por la CCRVMA.

Argentina recuerda que, precisamente por lo que establece la MC 31-01, ningún Miembro tiene derecho a establecer unilateralmente las condiciones de pesca para una pesquería autorizada en la Subárea 48.3, incluido el límite de captura. No obstante, eso es exactamente lo que hizo Reino Unido esta temporada: arrogarse el derecho de definir unilateralmente todos los parámetros que hasta recientemente definía la MC 41-02.

De continuar esta situación, se corre el riesgo de volver a la situación legal vigente en los años 60 y 70, no solo en la Subárea 48.3, sino en toda el Área de la Convención. Esto obstaculiza el progreso logrado durante las últimas cuatro décadas y hasta el día de hoy en la ordenación de los recursos vivos marinos antárticos, sirviendo únicamente a intereses comerciales en lugar de cumplir con los objetivos de conservación de la CCRVMA.

Asimismo, estamos sumamente sorprendidos de esta actitud unilateral de Reino Unido, que contrasta con la actitud demostrada por este Miembro durante CCAMLR-40 y en el período entre sesiones, donde instó a los Miembros a encontrar una solución consensuada y multilateral a la situación que tiene lugar en la Subárea 48.3, en el marco de la Comisión. Por alguna razón, Reino Unido cambió su posición y ya no está interesado en la CCRVMA.’

136. Rusia lamentó que Reino Unido hubiera bloqueado el consenso sobre la inclusión de los cuatro barcos de su pabellón en la Lista de barcos de pesca INDNR-PC y señaló su oposición a la pesquería de la Subárea 48.3, tal y como ya detalló en las COMM CIRC 22/49 y 22/106. Rusia señaló, además, que, de conformidad con los artículos XXI y IX, es responsabilidad de los Miembros no actuar unilateralmente en la operación de barcos en el Área de la Convención.

137. Reino Unido hizo la siguiente declaración:

‘Reino Unido permanece comprometido con la Convención y desea que se alcance un consenso sobre la regulación de la Subárea 48.3 basándose en los mejores conocimientos científicos disponibles. Sin embargo, esto no afecta a nuestra posición jurídica, que no ha cambiado desde la última reunión. De hecho, hemos demostrado nuestro deseo de alcanzar un consenso invirtiendo casi 500 000 GBP en una evaluación científica adicional, utilizando datos de 14 Miembros y de 155 observadores científicos del SOCI.’

138. Argentina hizo la siguiente declaración:

‘Argentina considera que, según las Circulares de la Comisión de Reino Unido, este Miembro considera que puede realizar actividades de pesca con o sin una medida de conservación aprobada por la Comisión. Así, Argentina reflexiona sobre la razón de reunirse cada año para discutir estas medidas si, al fin y al cabo, no tienen ningún efecto práctico.

Además, Argentina alienta a todos los Miembros a reflexionar sobre este tema y a realizar esfuerzos para que esta Convención pueda seguir mostrando su liderazgo en la conservación de los recursos vivos marinos antárticos. Así, Argentina recuerda que es mucho lo que se ha logrado en los 40 años de historia de la CCRVMA, y siempre de forma multilateral y no unilateral.

Por último, Argentina expresa su esperanza de que esta cuestión se resuelva en la CCAMLR-41 y no tenga que discutirse el próximo año.

Argentina se reserva el derecho de discutir este tema en la Comisión.’

139. China consideró que su interpretación de la ordenación de pesquerías en la CCRVMA es que, si no hay límite de captura, no hay pesca. Las acciones unilaterales solo pueden agravar los conflictos y las disputas y van en contra de la letra y del espíritu de la Convención. China señaló que todas las partes deberían implementar los objetivos de la Convención de buena fe y alentó a los Miembros que albergan diferencias entre ellos que las resuelvan en la reunión de la Comisión.

140. SCIC señaló que no se alcanzó un consenso para la inclusión de los barcos de pabellón del Reino Unido *Argos Georgia*, *Argos Helena*, *Nordic Prince* y *Polar Bay* en la Lista propuesta de barcos de pesca INDNR-PC.

141. SCIC convino en que no se han introducido cambios en la Lista de barcos de pesca INDNR-PC adoptada en la reunión pasada. El apéndice III contiene la Lista de barcos de pesca INDNR-PC adoptada en CCAMLR-40, para la consideración de la Comisión.

Notificaciones de pesquerías

142. SCIC tomó nota del informe de la Secretaría sobre las notificaciones de pesquerías correspondiente a 2022/23 (CCAMLR-41/BG/04).

143. Rusia solicitó la exclusión de los barcos de pabellón de Reino Unido *Argos Georgia*, *Argos Helena*, *Nordic Prince* y *Polar Bay* de todas las notificaciones de pesquerías, señalando la inclusión de esos barcos en el Proyecto de lista de barcos de pesca INDNR-PC para 2022/23.

144. Reino Unido expresó su desacuerdo con la solicitud de Rusia, señalando que las notificaciones de pesquerías se hicieron en pleno cumplimiento de todos los requisitos pertinentes de las medidas de conservación de la CCRVMA y, por lo tanto, no podía convenir en su exclusión de la pesquería exploratoria.

145. SCIC no planteó ningún otro caso relativo a las notificaciones de pesquerías para la temporada 2022/23.

Asesoramiento del Comité Científico a SCIC

146. La Presidenta de SCIC dio consideración al asesoramiento del Presidente Comité Científico, el Dr. D. Welsford (Australia), sobre diversos temas, incluyendo las tasas de marcado, los índices de la concordancia de las estadísticas de marcado, la manipulación de marcas y el marcado de los artes de pesca.

Tasas de marcado y estadísticas de la coincidencia de marcas

147. SCIC solicitó al Presidente del Comité Científico que aclarara si la tasa de marcado y el índice de coincidencia de marcas se deben implementar a escala de subárea, tal y como las medidas de conservación pertinentes parecen sugerir, o a escala de la unidad más pequeña para la que se fija un límite de captura (v. g., bloque de investigación, UIPE o área de ordenación) (SC-CAMLR-41, párrafo 3.121). El Presidente del Comité Científico señaló las amplias discusiones habidas sobre temas similares en el pasado, así como la recomendación acordada en WG-FSA-2022 de que la tasa de marcado se debía aplicar a la escala de la unidad de ordenación más pequeña, pero indicó que las medidas de conservación pertinentes son ambiguas a este respecto y que se necesita modificarlas.

Manipulación de los peces para su marcado

148. SCIC preguntó al Presidente del Comité Científico si el uso de un bastón para subir las austromerluzas por las agallas es coherente con el protocolo de manipulación de peces a marcar. El Presidente del Comité Científico señaló que no hubo una discusión específica sobre el uso de bastones para ayudar en la manipulación de peces de gran tamaño durante el procedimiento de marcado y solicitó más aclaraciones de los operadores de los barcos para determinar las circunstancias exactas de la actividad para permitir la evaluación de si ese uso de bastones afecta negativamente a la supervivencia post-liberación del pez, lo que dependería de si el bastón estuvo o no en contacto con los filamentos. En este sentido, el Presidente del Comité Científico confirmó que el contacto con la cubierta de las agallas (opérculo) tiene un riesgo menor de causar heridas y aclaró, además, que los operadores tienen la obligación de evaluar la adecuación del pez para el marcado y que todos los peces marcados deben ser liberados vivos. Francia, así, hizo aclaraciones adicionales sobre el método de marcado de peces para la consideración de SCIC, que se refieren en el párrafo 103.

149. Tras las preguntas relativas a la duración de las operaciones de marcado, SCIC solicitó al Comité Científico que aporte información adicional sobre los factores relacionados con el marcado que podrían estar afectando a la supervivencia post-liberación.

150. El Presidente del Comité Científico informó a SCIC que la participación de SCIC en el próximo Taller de marcado de austromerluzas (2023) organizado por el Comité Científico podría ser útil para aportar capacitación adicional sobre este tema.

Formato de propuestas de investigación

151. El Presidente del Comité Científico solicitó el asesoramiento de SCIC sobre su interpretación del requisito de utilizar el formato de la MC 24-01, anexo 24-01/A, formato 2, en referencia a aspectos del cumplimiento de esta medida por los planes de investigación.

152. SCIC señaló que no ha considerado este punto como parte del PECC. Algunos Miembros expresaron la opinión de que, mientras los planes de investigación se deben presentar de conformidad con el formulario 2, no todos los componentes del formulario serían relevantes a todos los planes de investigación. Por ejemplo, la configuración de la red de arrastre sería imposible de aplicar a un proyecto de pesca de investigación que usara artes de palangre. Esos Miembros también señalaron que el Comité Científico realiza una evaluación sustantiva de los planes de investigación, evalúa las implicaciones científicas de permitir la realización de actividades de pesca de investigación y eleva una recomendación a la Comisión. Rusia señaló que planes de investigación concretos deberían cumplir estrictamente con las medidas de conservación y no podrían ser considerados en caso de que hubiera discrepancias.

Marcado de artes de pesca

153. El Presidente del Comité Científico recordó las discusiones de WG-FSA-2022, indicando la limitada capacidad de identificar actividades de pesca INDNR, en particular en áreas donde se sabe que ha habido actividades históricas de pesca INDNR. El Comité Científico señaló que tener información sobre los niveles de las actividades de pesca INDNR es muy

importante para la provisión de asesoramiento a la Comisión, y recordó los esfuerzos iniciales previos para estudiar maneras de marcar mejor los artes de pesca para identificar si están siendo usados por operadores de pesca legales o INDNR.

154. SCIC expresó su apoyo a la realización de labores durante el período entre sesiones para identificar directrices de marcado de artes de pesca y reiniciar las discusiones sobre ese tema en el marco del grupo web sobre artes de pesca no identificados encontrados en el Área de la Convención (*Unidentified fishing gear in the Convention Area*).

Notificación de la captura

155. El Presidente del Comité Científico informó a SCIC que la Secretaría había mantenido contactos con Chile durante el período entre sesiones y solucionado las cuestiones pendientes relativas a la notificación de la captura de los barcos *Juvel* y *Betanzos* durante las temporadas 2013/14 y 2014/15 (SC-CAMLR-40, párrafo 9.1).

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

Consideración de Segunda Evaluación del Funcionamiento

157. SCIC consideró el informe de avance de la Segunda Evaluación del Funcionamiento (PR2) (CCAMLR-41/06), que aporta un resumen de las acciones implementadas desde CCAMLR-XXXVII. Se alentó a SCIC a que, junto a la Comisión y al Comité Científico, se embarque en la tarea de identificar acciones adicionales.

158. SCIC expresó su agradecimiento a la Secretaría por recopilar el informe de avance y señaló que aporta la primera puesta al día de los avances realizados en tres años. SCIC destacó la valía de que la Secretaría continúe haciendo el seguimiento de los avances respecto de las recomendaciones de la PR2, recalcando las áreas concretas en las que se habían realizado avances y aquellas en las que todavía se están presentando propuestas.

159. SCIC señaló el interés existente entre los Miembros para iniciar discusiones sobre cuál sería el aspecto de una Tercera Evaluación del Funcionamiento, incluyendo la consideración de las posibilidades de financiación y los calendarios. SCIC señaló que una Evaluación del Funcionamiento centrada en temas específicos que suplementara el procedimiento de evaluación actual permitiría tratar esos temas en detalle.

160. SCIC convino en que el procedimiento de la Evaluación del Funcionamiento sigue siendo de la mayor importancia para la Comisión y que la rendición de informes al respecto es una actividad que claramente merece atención.

Otros asuntos

161. SCIC consideró el documento sobre los barcos de pesca y las directrices internacionales sobre medidas de seguridad para los barcos de pesca de [más de] 24 m de eslora y para las operaciones en aguas polares presentado por ASOC (CCAMLR-41/BG/34). El documento de ASOC presenta un resumen de las directrices recientemente adoptadas por la OMI con relación a las medidas de seguridad de esos barcos de pesca. SCIC expresó su agradecimiento a ASOC e indicó un apoyo general a poner las directrices de la OMI a disposición de los usuarios en el sitio web de la CCRVMA y a la consideración de aplicar esas directrices a los barcos que operan en las pesquerías de la CCRVMA.

162. Corea propuso que la Sra. Engelke-Ros sirva un segundo mandato como Presidenta de SCIC. Esta nominación fue aceptada y los Miembros felicitaron a la Sra. Engelke-Ros por su designación y le expresaron su agradecimiento por la continuación de su servicio a SCIC.

163. No hubo nominaciones para la Vicepresidencia de SCIC.

Clausura de la reunión

164. La Presidenta expresó su agradecimiento a todos los delegados, así como a los intérpretes y al personal de la Secretaría por su dedicada labor durante la reunión. Corea también expresó su reconocimiento a la Secretaría y su agradecimiento a la Presidenta del Comité.

Informe de la CCRVMA sobre el Cumplimiento de 2021/22

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
Medida de Conservación 10-01					
Ucrania	<i>Calipso</i>	<p>La MC 10-01, párrafo 1(ii), requiere que el distintivo de llamada internacional de un barco esté marcado en la cubierta del barco³. Si esta marca quedara oculta por un toldo u otra cobertura provisoria, el toldo o cobertura también deberán ser marcados. Estas marcas se colocarán transversalmente, con la parte superior de los números o letras hacia proa.</p> <p>³ Cubierta es cualquier superficie en plano horizontal, e incluye el techo de la cabina del timonel.</p> <p>La MC 10-01, párrafo 2(ii) exige que las marcas se coloquen de forma que no queden ocultas por artes de pesca, tanto si están guardados como si están siendo utilizados.</p> <p>Nueva Zelandia realizó una patrulla de vigilancia aérea en el mar de Ross (Subárea 88.1) el 1-dic-2021. Las fotografías tomadas durante la patrulla y presentadas al representante de Ucrania el 10-dic-2021 identifican que las marcas de la cubierta del <i>Calipso</i> estaban tapadas por un arte de pesca estacionado en cubierta.</p>	<p>Se consideró e investigó el incidente. El barco fue identificado correctamente por dos marcas. El arte de pesca se retiró de la cubierta superior en la segunda parte del día 1-dic y se utilizó para pescar después de las 16:00 h.</p> <p>Medidas adicionales: Instrucciones a la tripulación. En las próximas temporadas se introducirán controles adicionales para evitar el mismo incidente en otros barcos.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
Medida de Conservación 10-02					
Australia	<i>Antarctic Discovery</i>	<p>La MC 10-02, párrafo 3, exige que cada Parte Contratante proporcione a la Secretaría información sobre la licencia expedida en un plazo de siete (7) días a partir de su expedición y antes de que el barco pesque en el Área de la Convención.</p> <p>A las 23:35 UTC del 3-oct-2021, la Secretaría recibió un formulario de datos de captura y esfuerzo (CE) de 10 días para el <i>Antarctic Discovery</i> para actividades de pesca en la División 58.5.2 desde el 21-sep-2021 hasta el 30-sep-2021. Los datos de C2 de septiembre también informaron que la pesca comenzó el 26-sep-2021.</p> <p>La Secretaría solicitó a Australia la información de la licencia el 5-oct-2021 y se proporcionó el 5-oct-2021. La fecha de emisión de la licencia fue el 23-abr-2021.</p> <p>Australia proporcionó una explicación y señaló que un error humano había provocado la transmisión tardía y que había implementado procesos para garantizar que no vuelva a ocurrir.</p> <p>Diferencia temporal: 165 días después de la emisión de la licencia y 9 días después del inicio de la pesca.</p>	<p>Australia emitió al barco su licencia de pesca el 23-abr-2021 para el período del 23-abr al 30-nov-2021. La licencia del barco se emitió de conformidad con lo establecido en la MC 10-02 y el barco operó de acuerdo con las condiciones de su licencia. Un error humano provocó que Australia no proporcionara la información de la licencia a la Secretaría hasta que se solicitó el 5-oct-2021.</p> <p>Australia ha mejorado sus procesos internos para garantizar que este incidente no vuelva a ocurrir. El personal adicional es ahora responsable de garantizar que la información sobre las licencias se facilite a la Secretaría en un plazo de 7 días a partir de la expedición de la licencia y antes de que el barco pesque en el Área de la Convención.</p> <p>Medidas adicionales: No se requieren medidas adicionales</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 75

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
Medida de Conservación 10-03					
Uruguay	<i>Altamar</i>	<p>La MC 10-03, párrafo 4, exige a los barcos que soliciten la entrada en puerto que presenten la información del formato del anexo 10-03/A con una antelación mínima de 48 h para permitir el examen de la información requerida.</p> <p>El informe de la inspección del <i>Altamar</i> por el Reino Unido realizada el 22-jul-2021 indica que no se recibió el formulario A (anexo 10-03/A) del barco al menos 48 h antes de la entrada en puerto.</p> <p>Reino Unido brindó la siguiente explicación: El barco llegó a puerto a las 10:00 h local, y se le informó que tenía que presentar el anexo A de la MC 10-03, que se envió por correo electrónico al equipo de control a las 11:52. El equipo lo recibió a las 14:00 y la inspección tuvo lugar el 22-jul a las 13:40. Debido a la falta de notificación, el equipo de inspección tuvo que reorganizar las inspecciones prioritarias y se hizo todo lo posible para realizar la inspección dentro de los plazos necesarios.</p> <p>La presentación tardía de la parte A del formulario de inspección en puerto por parte de <i>Altamar</i> hizo que el Reino Unido no pudiera inspeccionar el barco en las 48 h requeridas.</p> <p>Diferencia horaria tras el plazo: 49 h y 52 min (1 h y 52 min después de entrar en el puerto).</p>	<p>El barco no presentó el Form A de la MC 10-03 a la autoridad pesquera con 48 hs. de antelación a la entrada a puerto. Este barco ya no tiene bandera uruguaya.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 76

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
Sudáfrica		<p>La MC 10-03, párrafo 5, exige que las inspecciones se realicen dentro del plazo de las 48 h desde la entrada en puerto.</p> <p>El barco de pabellón de Corea <i>Hong Jin No 707</i> entró en el puerto sudafricano de Ciudad del Cabo a las 08:00 del 1-jul-2021 y fue inspeccionado a las 08:00 del 5-jul-2021.</p> <p>La Secretaría escribió a Sudáfrica el 14-jul-2021 solicitando información adicional sobre el motivo del retraso de la inspección. No se recibió respuesta.</p> <p>Tiempo de demora de la inspección después del plazo de 48 h: 48 h</p>	<p>El proceso de inspección se retrasó debido a la falta de disponibilidad de los inspectores de control pesquero. Varios funcionarios habían renunciado en las áreas críticas, mientras que a los funcionarios restantes se les asignó abordar las actividades ilegales en las actividades domésticas.</p> <p>Medidas adicionales: Se están reclutando funcionarios adicionales y el proceso se completará el 1-oct-2022.</p> <p>Calificación preliminar: no cumple (nivel 2)</p>	No cumple (nivel 2)	V. párrafo 77
Sudáfrica		<p>La MC 10-03, párrafo 5, exige que las inspecciones se realicen dentro del plazo de las 48 h desde la entrada en puerto.</p> <p>El barco de pabellón de Japón <i>Shinsei Maru No 8</i> entró en el puerto sudafricano de Ciudad del Cabo a las 10:00 del 28-feb-2021 y fue inspeccionado el 07-mar-2021.</p> <p>La Secretaría escribió a Sudáfrica el 16-mar-2022 y el 11-abr-2022 solicitando más información sobre el motivo del retraso de la inspección y que proporcionara la hora de inicio de la inspección el 7-mar-2021. No se recibió respuesta.</p> <p>Plazo de inspección después del plazo de 48 h: 5 días</p>	<p>Uno de los funcionarios de control pesquero responsable de las inspecciones del barco en cuestión se había tomado una licencia sin informar a su compañero. No es óptimo que únicamente un (1) funcionario asista a la inspección. La falta de capacidad humana y los problemas informáticos fueron el principal motivo en el incumplimiento del requisito de las 48 h.</p> <p>Medidas adicionales: El funcionario responsable fue sancionado por escrito.</p> <p>Se ha adquirido infraestructura informática adicional y la contratación de inspectores adicionales se completará el 1-oct-2022.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 77

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
Sudáfrica		<p>La MC 10-03, párrafo 5, exige que las inspecciones se realicen dentro del plazo de las 48 h desde la entrada en puerto.</p> <p>El barco de pabellón de España <i>Tronio</i> entró en el puerto sudafricano de Ciudad del Cabo a las 11:00 del 2-may-2022 y fue inspeccionado a las 08:30 12-may-2022.</p> <p>La Secretaría escribió a Sudáfrica el 27-may-2022 solicitando información adicional sobre el motivo del retraso de la inspección. No se recibió respuesta.</p> <p>Plazo de inspección después del plazo de 48 h: 7 días 21 h 30 min</p>	<p>La capacidad humana y la infraestructura informática provocaron retrasos en las inspecciones del <i>Tronio</i>.</p> <p>Medidas adicionales: Se está contratando más personal y se está mejorando la infraestructura informática.</p> <p>Calificación preliminar: no cumple (nivel 2)</p>	No cumple (nivel 2)	V. párrafo 77
Reino Unido		<p>La MC 10-03, párrafo 5, exige que las inspecciones se realicen dentro del plazo de las 48 h desde la entrada en puerto.</p> <p>El <i>Altamar</i> (Uruguay) ingresó a Stanley, puerto de Reino Unido, a las 09:00 UTC del 20-jul-2021 y fue inspeccionado 51 h y 40 min después de esta entrada, a las 12:40 UTC del 22-jun-2021.</p> <p>Reino Unido brindó la siguiente explicación: El barco llegó a puerto a las 10:00 hora local, y se le informó que tenía que presentar el anexo A de la MC 10-03, que se envió por correo electrónico al equipo de control a las 11:52. El equipo lo recibió a las 14:00 y la inspección tuvo lugar el 22-jul a las 13:40. Debido a la falta de notificación, el equipo de inspección tuvo que reorganizar las</p>	<p>Reino Unido investigó este posible caso de incumplimiento.</p> <p>El barco llegó a puerto a las 10:00 del 20-jul-2021 (hora local), y se le informó que debían presentar la notificación contenida en el anexo A de la MC 10-03. Se envió por correo electrónico al equipo de ejecución a las 11:52 y el equipo lo recogió a las 14:00 del 20-jul-2021. La inspección tuvo lugar el 22-jul a las 13:40. El equipo de inspección reorganizó las inspecciones prioritarias, realizándose la inspección dentro de los plazos necesarios una vez entregada la información. Las bodegas del barco permanecieron selladas hasta que se realizó la inspección.</p>	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>Inspecciones prioritarias y se hizo todo lo posible para realizar la inspección dentro de los plazos necesarios.</p> <p>Tiempo de demora de la inspección después del plazo de 48 h: 3 h y 40 min</p>	<p>Dada la falta de notificación del barco y los problemas de seguridad con la permanencia de la barco fuera de los límites del puerto durante 48 h para cumplir con la MC 10-03, Reino Unido no considera que esto sea un problema de cumplimiento del Estado del puerto.</p> <p>Medidas adicionales: Se ha recordado a todos los operadores de barcos su obligación de presentar el anexo A de la MC 10-03 al menos 48 h antes de la entrada al puerto, o se les negará la entrada al puerto y/o enfrentarán sanciones económicas por incumplimiento de los requisitos de la MC 10-03.</p> <p>Calificación preliminar: cumple</p>		
Chile		<p>La MC 10-03, párrafo 8, exige la remisión del informe de inspección en puerto a la Secretaría dentro de los 30 días desde la fecha de inspección (o a la mayor brevedad cuando haya instancias de incumplimiento).</p> <p>La inspección del barco de pabellón de Japón <i>Shinsei Maru No 8</i> ocurrió a las 15:00 UTC del 18-ene-2022 por parte de funcionarios portuarios de Chile y la transmisión del informe de inspección en puerto ocurrió a las 15:27 UTC del 26-jul-2022.</p> <p>La Secretaría identificó el informe faltante de inspección en puerto al conciliar los datos del SDC con los datos de inspección en puerto. Posteriormente se solicitó el informe de inspección en puerto a Chile el 26-jul-2022.</p>	<p>El retraso en la transmisión del informe de inspección en puerto se debió a un error puntual (1 informe de 20), por parte del responsable en el Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (SERNAPESCA). Cabe destacar que la inspección se realizó en tiempo y forma, según consta en el informe respectivo, en las fechas registradas en el sistema SDCE, según lo establecido en la MC 10-03 y en la MC 10-05, y que los inspectores presentaron el informe a la Dirección Regional de SERNAPESCA en tiempo y forma.</p> <p>Para evitar que un evento de cumplimiento de esta naturaleza se repita, SERNAPESCA revisó los procedimientos internos y reiteró las instrucciones a los responsables de presentar los informes a la Secretaría.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>La presentación del informe de inspección fue acompañada de la siguiente explicación: “Debo informar que esta demora se debió a una confusión y un error de quien suscribe, teniendo en cuenta el envío oportuno de los inspectores. Mis más sinceras disculpas”.</p> <p>Retraso de la transmisión después de la fecha límite de 30 días: 160 días 0 h 27 min</p>			
Mauricio		<p>La MC 10-03, párrafo 8, exige la remisión del informe de inspección en puerto a la Secretaría dentro de los 30 días desde la fecha de inspección (o a la mayor brevedad cuando haya instancias de incumplimiento).</p> <p>La inspección del barco de pabellón de España <i>Ibsa Quinto</i> se realizó a las 07:00 UTC del 7-mar-2022 y el informe la inspección en puerto se envió a las 05:26 UTC del 27-jul-2022.</p> <p>La Secretaría identificó el informe faltante de inspección en puerto al conciliar los datos del SDC con los datos de inspección en puerto. Posteriormente se solicitó el informe de inspección en puerto a Mauricio el 26-jul-2022. Mauricio reconoció la demora de la transmisión en la presentación de los datos.</p> <p>Al procesar el informe, se observó que la presentación original se proporcionó en un formulario de inspección de AMERP y que la pesca se realizó en el área de la convención de SIOFA.</p>	<p>La República de Mauricio reconoce que se presentó con un retraso considerable a la Secretaría de la CCRVMA el informe de inspección en puerto con respecto al barco de pesca de pabellón de España <i>Ibsa Quinto</i>, que hizo escala en el puerto de Port-Louis el 7-mar-2022.</p> <p>De conformidad con la MC 10-03 de la CCRVMA, la República de Mauricio envía sistemáticamente a la Secretaría los informes de inspección en puerto de los barcos que transportan capturas de austromerluza negra y otras especies capturadas dentro del Área de la Convención de la CRVMA dentro de los 30 días posteriores a la inspección en puerto.</p> <p>Sin embargo, en el caso específico de transmitir informes en marzo de 2022 de <i>Ibsa Quinto</i>, lamentablemente no se siguió dicho procedimiento. El motivo es que, durante la escala anterior del barco de pesca en septiembre de 2021, no se encontró austromerluza a bordo. El Informe de Inspección Portuaria se envió a la Secretaría de SIOFA de acuerdo con la Medida de Conservación y Ordenación de SIOFA 2020-08.</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		Plazo de transmisión después del plazo de 30 días: 111 días 22 h 26 min.	<p>Debido a una falla en la comunicación, la visita a puerto del BP <i>Ibsa Quinto</i> en marzo de 2022 se trató de manera similar a su última convocatoria y el informe solo se envió a la Secretaría de SIOFA. Cabe destacar que el BP <i>Ibsa Quinto</i> hizo visita a puerto en Port-Louis en julio de 2022 sin cargamento de austromerluza negra a bordo.</p> <p>Para evitar la recurrencia de este problema en el futuro, se ha establecido un procedimiento mediante el cual se enviará invariablemente el informe de inspección en puerto de todos los barcos que transporten un cargamento de austromerluza, ya sea que dicha captura se haya realizado o no en el Área de la Convención de la CRVMA. a la Secretaría de la CCRVMA en el formato requerido por la Medida de Conservación 10-03.</p> <p>Medidas adicionales: Se ha implementado el procedimiento y todos los desembarques de austromerluza en el puerto de Port-Louis se informarán dentro del plazo prescrito a la Secretaría de la CCRVMA.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>		
Reino Unido		<p>La MC 10-03, párrafo 8, exige la remisión del informe de inspección en puerto a la Secretaría dentro de los 30 días desde la fecha de inspección (o a la mayor brevedad cuando haya instancias de incumplimiento).</p> <p>La inspección del barco de pabellón de Corea <i>Sae In Leader</i> se produjo a las 12:36 UTC del 3-jul-2021 por parte de funcionarios</p>	<p>Reino Unido investigó este posible caso de incumplimiento.</p> <p>El barco proporcionó una notificación previa de llegada al puerto el 30-jun, indicando que entraría en las instalaciones del puerto a las 15:00 UTC del 2-jul. El barco llegó a puerto a las 21:20 UTC del 2-jul y la inspección tuvo lugar a las 12:36 UTC del 3-jul. El informe se entregó a los funcionarios</p>	Se necesita interpretación de SCIC	V. párrafo 80

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>portuarios británicos y la transmisión del informe de inspección en puerto se produjo a las 07:10 UTC del 3-ago-2021.</p> <p>Retraso de la transmisión después de la fecha límite de 30 días: 18 h, 34 min</p>	<p>de la CCRVMA de Reino Unido el 5-jul, sin embargo, se necesitaban ciertas aclaraciones. Desafortunadamente, el funcionario que había realizado la inspección en el puerto había comenzado en las inspecciones en el mar, con canales de comunicación limitados disponibles. El funcionario solo pudo proporcionar las aclaraciones una vez en tierra el 2-ago, y el informe de inspección se presentó a la Secretaría de la CCRVMA a las 07:10 UTC del 3-jul.</p> <p>Reino Unido se toma muy en serio sus obligaciones como Estado del puerto. Con el fin de garantizar que se envíe la información correcta, puede haber ocasiones en las que se soliciten aclaraciones o información adicional antes de enviar los informes a la Secretaría de la CCRVMA. Por lo tanto, Reino Unido solicita a SCIC que considere una disposición adicional dentro de la MC 10-03 que permita un período de tiempo más extenso para la presentación de información en caso de que sea necesario recabar aclaraciones o información adicional.</p> <p>Calificación preliminar: se necesita interpretación de SCIC.</p>		
Uruguay		<p>La MC 10-03, párrafo 8, exige la remisión del informe de inspección en puerto a la Secretaría dentro de los 30 días desde la fecha de inspección (o a la mayor brevedad cuando haya instancias de incumplimiento).</p> <p>La inspección del barco de pabellón de Uruguay <i>Altamar</i> se produjo a las 16:00 UTC del 31-jul-2021 por funcionarios portuarios uruguayos y la transmisión del informe de</p>	<p>Luego de cumplida la inspección de acuerdo al Form B de la MC 10-03, el mismo no fue remitido a la Secretaría dentro de los 30 días, por un error administrativo. Habiendo realizado las consultas al organismo competente se efectuará la adecuación de procedimientos.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>inspección en puerto se produjo a las 17:48 UTC del 28-jul-2022.</p> <p>La Secretaría identificó el informe faltante de inspección en puerto al conciliar los datos del SDC con los datos de inspección en puerto. Posteriormente se solicitó el informe de inspección en puerto a Uruguay el 26-jul-2022. Uruguay reconoció que la presentación del informe de inspección fue tardía junto con información adicional sobre la inspección del <i>Altamar</i>.</p> <p>Plazo de transmisión después del plazo de 30 días: 332 días 1 h 48 min.</p>			
Medida de Conservación 10-04					
Noruega	<i>Antarctic Endurance</i>	<p>La MC 10-04, párrafo 2, exige que todos los barcos de pesca que operen en pesquerías de peces en el Área de la Convención transmitan datos al VMS cada hora.</p> <p>El <i>Antarctic Endurance</i> presentó una notificación de ingreso notificando el ingreso al Área de la Convención en la Subárea 48.3 a las 15:10 UTC del 23-nov-2021.</p> <p>La Secretaría notificó a Noruega a las 01:22 UTC del 24-nov-2021 que la Secretaría no recibía los datos VMS del <i>Antarctic Endurance</i>. No se recibió respuesta a este correo electrónico.</p> <p>El <i>Antarctic Endurance</i> comenzó a transmitir datos VMS a la Secretaría a las 10:44 UTC del 24-nov-2021.</p>	<p>Lamentablemente, la Dirección de Pesca de Noruega no recibió datos VMS del <i>Antarctic Endurance</i> entre las 09:59 UTC del 23-nov-2021 y las 10:44 UTC del 24-nov-2021. Todavía no ha sido posible detectar el motivo de esta brecha en la transmisión de datos, pero parece que los datos que faltan no se almacenaron en la unidad VMS a bordo del barco, tal y como se requiere.</p> <p>A fin de garantizar la transmisión ininterrumpida de datos según lo exige la MC 10-04 y la normativa nacional, se solicitó al barco que reemplazara la unidad VMS a bordo. La nueva unidad se instaló a fines de mar-2022. La nueva unidad ha estado funcionando correctamente.</p> <p>Calificación preliminar: no cumple (nivel 2)</p>	No cumple (nivel 2)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>A las 10:17 UTC del 25-nov-2021, la Secretaría solicitó los datos VMS desde que el <i>Antarctic Endurance</i> ingresó al Área de la Convención hasta que comenzó a transmitir datos VMS.</p> <p>El 25-nov-2021, Noruega proporcionó la siguiente respuesta al correo electrónico: “Les informamos que la Dirección de Pesca aún no ha recibido datos VMS para el <i>Antarctic Endurance</i> entre las 09:59 UTC del 23-nov-2021 y las 10:44 UTC del 24-nov-2021. Hasta el momento, no hemos podido detectar el motivo por el cual los datos no se han recibido, pero todavía estamos trabajando en este problema”.</p> <p>Actualmente, la Secretaría no ha recibido los datos de VMS desde el punto de entrada al Área de la Convención a las 09:59 UTC del 23-nov-2021 hasta que comenzó la transmisión de VMS el 10:44 UTC del 24-nov-2021.</p>			
Francia	<i>Le Saint Andre</i>	<p>La MC 10-04, párrafo 6, exige que los capitanes y propietarios de barcos de pesca o sus representaciones autorizadas garanticen que el transmisor automático de la posición (ALC) no sea manipulado.</p> <p>El informe de inspección portuaria para la inspección realizada el 11-oct-2021 en Le Port, Reunión, Francia, para el barco de pabellón de Francia <i>Le Saint Andre</i> señaló lo siguiente: El dispositivo de precinto VMS presentaba un punto débil en cuanto a la imposibilidad de</p>	<p>Francia confirma que la inspección portuaria realizada a bordo del barco determinó que el dispositivo VMS podía abrirse sin tener que romper el precinto adherido al mismo. En consecuencia, el sistema VMS no era inmune a la manipulación fraudulenta, como lo exigen la CCRVMA y las reglamentaciones nacionales. Sin embargo, no se observó ninguna manipulación fraudulenta.</p> <p>Se solicitó al armador que resolviera este punto antes de la siguiente salida del barco para que la apertura de la caja fuera imposible sin romper el precinto. Esto ha sido realizado y verificado por las</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 82

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>manipulación. Por ello, se solicitó a la compañía naviera que revisara el dispositivo y avisara al agente de control para que realizara una revisión antes de la nueva salida del barco, prevista para mediados de noviembre. COPEC instalará un nuevo sello antes de la salida (véase foto adjunta).</p> <p>La Secretaría pidió más aclaraciones sobre si esto constituía una cuestión de cumplimiento. Se proporcionó la siguiente información: Para responder a su solicitud, me gustaría decirle que el controlador notó el incumplimiento del dispositivo anti-manipulación de VMS. En consecuencia, solicitó una modificación del dispositivo antes del siguiente ajuste, que se llevó a cabo efectivamente.</p> <p>Sin embargo, no se observó ninguna inconsistencia en el VMS durante la verificación (sin manipulación).</p>	<p>autoridades competentes (véase el certificado de sellado adjunto de fecha 16-nov-2021). Por lo tanto, el problema se había resuelto antes de la próxima salida del barco. El barco únicamente había operado en aguas bajo jurisdicción nacional antes de este incidente; el dispositivo VMS se hizo compatible antes de que el barco operara en la División 58.4.2.</p> <p>Medidas adicionales: Este asunto se ha resuelto y no se requiere ninguna otra acción.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>		
Australia	<i>Antarctic Aurora</i>	<p>La MC 10-04, párrafo 13, exige a los Estados del pabellón enviar a la Secretaría la correspondiente notificación de desplazamiento dentro del plazo de las 24 h de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.</p> <p>A las 02:13 UTC del 29-jul-2021, UTC, el <i>Antarctic Aurora</i> proporcionó una notificación de desplazamiento a la Secretaría para ingresar a la ZEE de las islas Heard y McDonald, con la hora de entrada notificada de las 02:11 UTC del 29-jul-2021. Como no</p>	<p>Australia confirma que la notificación de desplazamiento para la entrada del barco a la División 58.5.2 se entregó a la Secretaría con 32 minutos de retraso.</p> <p>El barco informó que experimentó problemas con su sistema de comunicación por satélite durante la campaña. Como resultado, el sistema de comunicación en el barco ahora ha sido reemplazado.</p> <p>Australia contactado con el operador de la barco para garantizar que todas las notificaciones de desplazamiento se realicen dentro del plazo requerido de 24 h.</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>se había recibido ninguna notificación de desplazamiento para ingresar a la División 58.5.2, la Secretaría la solicitó a los oficiales de contacto de VMS de Australia a las 02:36 UTC del 29-jul-2021.</p> <p>A las 00:12 UTC del 30-jul-2021, el <i>Antarctic Aurora</i> envió una notificación de desplazamiento a la Secretaría para ingresar a la División 58.5.2, con la hora de entrada notificada de las 23:40 UTC del 28-jul-2021.</p> <p>Retraso después del plazo de 24 h: 32 min</p>	<p>Medidas adicionales: No se requieren medidas adicionales</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>		
Chile	<i>Antarctic Endeavour</i>	<p>La MC 10-04, párrafo 13, exige a los Estados del pabellón enviar a la Secretaría la correspondiente notificación de desplazamiento dentro del plazo de las 24 h de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.</p> <p>El <i>Antarctic Endeavour</i> envió una notificación de desplazamiento a la Secretaría a las 10:56 UTC del 19-may-2022 para ingresar a la Subárea 48.1, con la hora de entrada notificada de las 07:11 UTC del 18-may-2022. Retraso tras el plazo de 24 h: 3 h 45 min</p>	<p>El retraso en la notificación del ingreso del <i>Antarctic Endeavour</i> se debió a un error humano del controlador de operaciones de pesca. En respuesta a esto, se ha reforzado la instrucción al personal encargado de monitorear y controlar el programa informático. Además, el programa informático utilizado se actualizará para incluir una alarma que informe de la entrada y salida de barcos del Área de la CCRVMA. La actualización del programa informático debería estar en marcha a finales de septiembre.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
Medida de Conservación 10-05					
Bélgica		<p>La MC 10-05, párrafo 6, exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya</p>	<p>Respuesta enviada a la Secretaría por la Unión Europea por correo electrónico: Para los DED/DRED emitidos con retraso para los transportes de austromerluza negra entre los Estados miembro de la Unión Europea.</p>	Se necesita interpretación de SCIC	V. párrafo 85

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.</p> <p>La MC 10-05, párrafo 7, exige que los DED y DRED se completen siguiendo el anexo 10-05/A. La utilización del SDCE para generar, validar y rellenar un DED o un DRED es obligatoria. Un DED y/o DRED no se completa ni se valida en el SDCE sin la verificación proporcionada por un funcionario del Estado correspondiente en la sección 5 del formulario tipo del DED (“paso 4: confirmación del Estado de exportación” en el SDCE). Sin esta validación, el Estado importador no tendrá acceso al documento en el SDCE.</p> <p>El análisis de los datos SDCE ha identificado que Bélgica validó 3 DED/DRED después de la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, estos envíos no tenían DED/DRED completos disponibles para acompañarlos en el momento de la exportación. Los DED/DRED identificados suponen el 30 % de las exportaciones de Bélgica.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 DED/DRED se emitió entre 300 y 400 días tras la fecha de exportación declarada. • 1 DED/DRED se emitió entre 400 y 500 días tras la fecha de exportación declarada. 	<p>En los casos de transportes de <i>Dissostichus</i> spp. entre los territorios de los Estados miembro de la Unión Europea, señalamos que todos los Estados Miembros de la Unión Europea forman parte de la unión aduanera de la Unión Europea. Los controles aduaneros y el abono de derechos de aduana se realizan cuando las mercancías ingresan por primera vez en la unión aduanera de la Unión Europea. Desde ese momento, pueden circular libremente por la Unión Europea sin necesidad de nuevos controles aduaneros ni del pago adicional de derechos de aduana. La situación de los Miembros cuyos territorios forman parte de una unión aduanera debe abordarse en las definiciones de “exportación” y de “reexportación” en los párrafos 1(v) y (ix) de la MC 10-05, respectivamente. No obstante, la redacción de las definiciones está lejos de ser clara (faltan palabras, “a” y “de”, entre otras), pero el problema más importante es que la diferencia en la redacción entre estas dos definiciones hace que su significado general sea poco claro en la medida en que no queda claro si se requieren DED/DRED para los transportes de <i>Dissostichus</i> spp. entre miembros de una unión aduanera. Creemos que no debería ser el caso ya que, técnicamente hablando, un transporte de un miembro de una unión aduanera a otro miembro de esa unión aduanera no es una “exportación” o una “reexportación” y por lo tanto no hay ninguna actividad comercial que deba ser registrada en un DED/DRED. La emisión de un DED/DRED para los Miembros de la CCRVMA que forman parte de una unión aduanera debe limitarse a los transportes que salgan de la unión aduanera, de conformidad con el propósito del SDC. Por lo tanto, proponemos un estado de cumplimiento preliminar de “se necesita interpretación de SCIC”.</p>		

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<ul style="list-style-type: none"> • 1 DED/DRED se emitió entre 700 y 800 días tras la fecha de exportación declarada. • En el sitio web figura un listado de los números de los DED/DRED, que hace la función de archivo adjunto a este registro. 	Calificación preliminar: se necesita interpretación de SCIC.		
Chile		<p>La MC 10-05, párrafo 6, exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.</p> <p>La MC 10-05, párrafo 7, exige que los DED y DRED se completen siguiendo el anexo 10-05/A. La utilización del SDCe para generar, validar y rellenar un DED o un DRED es obligatoria. Un DED y/o DRED no se completa ni se valida en el SDCe sin la verificación proporcionada por un funcionario del Estado correspondiente en la sección 5 del formulario tipo del DED (“paso 4: confirmación del Estado de exportación” en el SDCe). Sin esta validación, el Estado importador no tendrá acceso al documento en el SDCe.</p> <p>El análisis de los datos SDCe ha identificado</p>	<p>Este problema de incumplimiento se detectó en 2021. El problema persiste a pesar de que la cantidad de certificados involucrados durante el periodo bajo análisis (2021/22) es menor a los detectados en el periodo anterior (2020/21) con 293 DED de un total de 1953 (15 %) vs. 377 de 1639 DED (23 %).</p> <p>Tras detectarse el problema de incumplimiento en la temporada anterior, el Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (SERNAPESCA) reiteró las instrucciones sobre la prohibición de validar los DED después de la fecha de exportación.</p> <p>SERNAPESCA es la autoridad competente en materia de certificación de las exportaciones pesqueras, y actualmente está implementando sistemas electrónicos para la autorización de las exportaciones, de acuerdo con una estrategia nacional para agilizar y simplificar los procedimientos de exportación y facilitar el comercio. Dentro de este proceso, SERNAPESCA también ha detectado una falta de coordinación en el proceso de validación de los diferentes requisitos para la exportación, en cuanto a la certificación de la seguridad alimentaria y el origen legal de los productos pesqueros.</p> <p>En respuesta a este problema de coordinación, SERNAPESCA ha implementado ahora nuevos</p>	No cumple (nivel 2)	V. párrafo 86

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>que Chile validó 293 DED/DRED después de la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, estos envíos no tenían DED/DRED completos disponibles para acompañarlos al momento de la exportación.</p> <p>Los DED/DRED identificados suponen el 15 % de las exportaciones de Chile.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 40 DED/DRED emitidos entre 1 y 2 días tras la fecha de exportación declarada. • 59 DED/DRED emitidos entre 3 y 5 días tras la fecha de exportación declarada. • 115 DED/DRED emitidos entre 6 y 10 días tras la fecha de exportación declarada. • 37 DED/DRED emitidos entre 11 y 20 días tras la fecha de exportación declarada. • 42 DED/DRED emitidos entre 21 y 50 días tras la fecha de exportación declarada. <p>En el sitio web figura un listado de los números de los DED/DRED, que hace la función de archivo adjunto a este registro.</p>	<p>ajustes en los procedimientos de control en el sistema electrónico, requiriendo la aprobación manual de un oficial de control pesquero para asegurar que el DED ha sido emitido antes de la fecha de exportación para cada transferencia de <i>Dissostichus</i> spp. y productos asociados.</p> <p>Adicionalmente, creemos que la Secretaría también podría considerar el establecimiento de un bloqueo automático para la emisión de DED en el sistema SDCe, en aquellos casos en que la fecha de la validación electrónica sea posterior a la fecha prevista de exportación, lo que reforzaría las medidas de control nacional implementadas. El análisis de trazabilidad de los 293 DED con validación “a posteriori”, garantiza que no están relacionados con actividades de pesca INDNR.</p> <p>Calificación preliminar: no cumple (nivel 2)</p>		
Francia		<p>La MC 10-05, párrafo 6, exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un</p>	<p>Respuesta enviada a la Secretaría por la Unión Europea por correo electrónico:</p> <p>Para los DED/DRED emitidos con retraso para los transportes de austromerluza negra entre los Estados miembro de la Unión Europea.</p> <p>Por lo tanto, proponemos un estado de cumplimiento preliminar de “se necesita interpretación de SCIC”.</p>	<p>Consenso no alcanzado</p> <p>Se necesita interpretación de SCIC</p>	V. párrafo 85

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>DED o DRED está prohibida. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida. La MC 10-05, párrafo 7, exige que los DED y DRED se completen como se describe en el anexo 10-05/A. La utilización del SDCe para generar, validar y rellenar un DED o un DRED es obligatoria. Un DED y/o DRED no se completa ni se valida en el SDCe sin la verificación proporcionada por un funcionario.</p> <p>del Estado correspondiente en la sección 5 del formulario tipo del DED (“paso 4: confirmación del Estado de exportación” en el SDCe). Sin esta validación, el Estado importador no tendrá acceso al documento en el SDCe.</p> <p>El análisis de los datos SDCe ha identificado que Francia validó 32 DED/DRED después de la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, estos envíos no tenían DED/DRED completos disponibles para acompañarlos en el momento de la exportación.</p> <p>Los DED/DRED identificados suponen el 11 % de las exportaciones de Francia.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 6 DED/DRED emitidos entre 1 y 2 días tras la fecha de exportación declarada. • 20 DED/DRED emitidos entre 3 y 5 días tras la fecha de exportación declarada. • 2 DED/DRED emitidos entre 6 y 10 días tras la fecha de exportación declarada. • 4 DED/DRED emitidos entre 21 y 50 días tras la fecha de exportación declarada. 	<p>Los problemas identificados están relacionados con la incertidumbre que rodea a la “fecha de emisión” y a la “fecha de exportación”, que era una ambigüedad de la obligación pertinente, lo que constituía un impedimento técnico para el cumplimiento. Esta cuestión se debatió ampliamente en SCIC-2021 y la Comisión modificó la MC 10-05 en respuesta a ello. Aunque los DED/DRED en cuestión se incluyen en el período actual del informe, fueron emitidos antes de SCIC-2021 y de CCAMLR-41 y, por tanto, antes de que estuvieran disponibles las aclaraciones aportadas en esas reuniones. Como se modificó la MC 10-05 fue modificada, se puede considerar que este asunto ha sido resuelto y que no se requiere ninguna otra acción.</p> <p>Para los DED/DRED emitidos con retraso para los transportes de austromerluza negra entre los Estados miembro de la Unión Europea.</p> <p>En los casos de transportes de <i>Dissostichus</i> spp. entre los territorios de los Estados miembro de la Unión Europea, señalamos que todos los Estados Miembros de la Unión Europea forman parte de la unión aduanera de la Unión Europea. Los controles aduaneros y el abono de derechos de aduana se realizan cuando las mercancías ingresan por primera vez en la unión aduanera de la Unión Europea. Desde ese momento, pueden circular libremente por la Unión Europea sin necesidad de nuevos controles aduaneros ni del pago adicional de derechos de aduana. La situación de los Miembros cuyos territorios forman parte de una unión aduanera debe abordarse en las definiciones de “exportación” y de “reexportación” en los párrafos 1(v) y (ix) de la MC 10-05, respectivamente. No obstante, la redacción de las definiciones está lejos de ser clara</p>		

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		En el sitio web figura un listado de los números de los DED/DRED, que hace la función de archivo adjunto a este registro.	(faltan palabras, “a” y “de”, entre otras), pero el problema más importante es que la diferencia en la redacción entre estas dos definiciones hace que su significado general sea poco claro en la medida en que no está claro si se requieren DED/DRED para los transportes de <i>Dissostichus</i> spp. entre miembros de una unión aduanera. Creemos que no debería ser el caso, ya que técnicamente hablando un transporte dentro de una unión aduanera de un miembro de esta a otro no es una “exportación” o una “reexportación” y por lo tanto hay ningún comercio real será cubierto por un DED/DRED. La emisión de un DED/DRED para los Miembros de la CCRVMA que forman parte de una unión aduanera debe limitarse a los transportes desde la unión aduanera, de conformidad con el propósito del SDC. Por lo tanto, proponemos un estado de cumplimiento preliminar de “se necesita interpretación de SCIC”.		
			Calificación preliminar: se necesita interpretación de SCIC.		
República de Corea		La MC 10-05, párrafo 6 , exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.	Entre los 6 incidentes, los cinco primeros (0A04-ED5B-65C9; 1309-6B95-1622; B055-A712-6CFC; FD01-B10C-7412; y 2A9A-BCFD-A944) se produjeron debido a los días festivos que se celebraban entre la fecha de emisión de los conocimientos de desembarque y la emisión de DED. La normativa interna de Corea para aplicar la norma MC 10-05 exige que el exportador proporcione la copia del conocimiento de embarque cuando solicite la emisión de un DED. En esos cinco incidentes, los exportadores cargaron la austromerluza negra en los contenedores y recibieron los conocimientos de desembarque un día antes de que comenzaran las vacaciones, y luego	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>La MC 10-05, párrafo 7, exige que los DED y DRED se completen siguiendo el anexo 10-05/A. La utilización del SDCe para generar, validar y rellenar un DED o un DRED es obligatoria. Un DED y/o DRED no se completa ni se valida en el SDCe sin la verificación proporcionada por un funcionario del Estado correspondiente en la sección 5 del formulario tipo del DED (“paso 4: confirmación del Estado de exportación” en el SDCe). Sin esta validación, el Estado importador no tendrá acceso al documento en el SDCe.</p>	<p>presentaron los documentos al Servicio Nacional de Gestión de la Calidad de los Productos Pesqueros (NFQS), autoridad coreana de emisión de DED, el primer día después del final de las vacaciones.</p> <p>El último incidente (FC72-E31F-B8E9) se debe a una revisión realizada en el DED. El DED original se emitió el 20-nov-2021, pero el importador se cambió después. El NFQS revisaría la sección del importador en el DED, pero el nuevo importador insistió en un nuevo DED con nuevos números de documento, por lo que el NFQS emitió otro para este envío.</p>		
		<p>El análisis de los datos SDCe ha identificado que Corea del Sur validó 6 DED/DRED tras la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, estos envíos no tenían DED/DRED completos disponibles para acompañarlos al momento de la exportación.</p> <p>Los DED/DRED identificados suponen el 6 % de las exportaciones de Corea.</p>	<p>El gobierno coreano investigó estos incidentes y descubrió que el requisito del conocimiento de desembarque en la normativa nacional provocaba las discrepancias entre la fecha de exportación (fecha de emisión del conocimiento de desembarque) y la emisión de los DED. El NFQS revisó el proceso interno para permitir la “comprobación (borrador) del conocimiento de desembarque”, de modo que se pueda emitir un DED antes de que se haya completado la carga del envío, solo después de lo cual se emite el conocimiento de desembarque confirmado. El NFQS proporcionó educación y formación a los funcionarios emisores, así como a los exportadores, para que tuvieran claro que cualquier envío de austromerluza debe ir acompañado de DED antes de salir de los puertos coreanos.</p>		
		<p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3 DED/DRED emitidos entre 1 y 2 días tras la fecha de exportación declarada. • 2 DED/DRED emitidos entre 3 y 5 días tras la fecha de exportación declarada. • 1 DED/DRED emitido entre 11 y 20 días tras la fecha de exportación declarada. 	<p>Como el gobierno coreano ya ha tomado las medidas adecuadas para evitar que se repitan incidentes futuros, Corea cree no se requieren medidas adicionales.</p>		
		<p>En el sitio web figura un listado de los números de los DED/DRED, que hace la función de archivo adjunto a este registro.</p>			

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales		
			Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)		
Países Bajos		<p>La MC 10-05, párrafo 6, exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.</p>	<p>Respuesta enviada a la Secretaría por la Unión Europea por correo electrónico:</p> <p>Para los DED/DRED emitidos con retraso para los transportes de austromerluza negra entre los Estados miembro de la Unión Europea.</p> <p>Por lo tanto, proponemos un estado de cumplimiento preliminar de “se necesita interpretación de SCIC”. Los problemas identificados están relacionados con la incertidumbre que rodea a la “fecha de emisión” y a la “fecha de exportación”, que era una ambigüedad de la obligación pertinente, lo que constituía un impedimento técnico para el cumplimiento. Esta cuestión se debatió ampliamente en SCIC-2021 y la Comisión modificó la MC 10-05 en respuesta a ello. Aunque los DED/DRED en cuestión se incluyen en el período actual del informe, fueron emitidos antes de SCIC-2021 y de CCAMLR-41 y, por tanto, antes de que estuvieran disponibles las aclaraciones aportadas en esas reuniones. Como se modificó la MC 10-05 fue modificada, se puede considerar que este asunto ha sido resuelto y que no se requiere ninguna otra acción.</p> <p>Calificación preliminar: se necesita interpretación de SCIC.</p>	Consenso no alcanzado	V. párrafo 85
		<p>La MC 10-05, párrafo 7, exige que los DED y DRED se completen como se describe en el anexo 10-05/A. La utilización del SDCE para generar, validar y rellenar un DED o un DRED es obligatoria. Un DED y/o DRED no se completa ni se valida en el SDCE sin la verificación proporcionada por un funcionario del Estado correspondiente en la sección 5 del formulario tipo de DED (“paso 4: confirmación del Estado de exportación” en el SDCE). Sin esta validación, el Estado importador no tendrá acceso al documento en el SDCE.</p>			
		<p>El análisis de los datos SDCE ha identificado que Países Bajos validó 2 DED/DRED tras la</p>			

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>fecha de exportación declarada. Por lo tanto, estos envíos no tenían DED/DRED completos disponibles para acompañarlos al momento de la exportación.</p> <p>Los DED/DRED identificados suponen el 11 % de las exportaciones de Países Bajos.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 DED/DRED emitidos entre 11 y 20 días tras la fecha de exportación declarada. <p>En el sitio web figura un listado de los números de los DED/DRED, que hace la función de archivo adjunto a este registro.</p>			
Perú		<p>La MC 10-05, párrafo 6, exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.</p> <p>La MC 10-05, párrafo 7, exige que los DED y DRED se completen como se describe en el anexo 10-05/A. La utilización del SDCe para generar, validar y rellenar un DED o un DRED es obligatoria. Un DED y/o DRED no</p>	No se recibió respuesta	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>se completa ni se valida en el SDCe sin la verificación proporcionada por un funcionario del Estado correspondiente en la sección 5 del formulario tipo del DED (“paso 4: confirmación del Estado de exportación” en el SDCe). Sin esta validación, el Estado importador no tendrá acceso al documento en el SDCe.</p> <p>El análisis de los datos SDCe ha identificado que Perú validó 8 DED/DRED después de la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, estos envíos no tenían DED/DRED completos disponibles para acompañarlos al momento de la exportación.</p> <p>Los DED/DRED identificados suponen el 6 % de las exportaciones de Perú.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 6 DED/DRED emitidos entre 1 y 2 días tras la fecha de exportación declarada. • 2 DED/DRED emitidos entre 3 y 5 días tras la fecha de exportación declarada. <p>En el sitio web figura un listado de los números de los DED/DRED, que hace la función de archivo adjunto a este registro.</p>			
Sudáfrica		La MC 10-05, párrafo 6 , exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde	<p>EXP_Export_Code DCD_Document_Number EXP_Export_Date EXP_Confirmed_Date 352A-C4B9-067A ZA-21-0003-E 28 07 2021 30 07 2021 08:38</p> <p>El 28-jul-2021, nuestro cliente solicitó un DED al Departamento. El Departamento procesó el DED</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.</p>	<p>el 30-jul-2022. El Departamento capturó la fecha de un DED que mostraba, erróneamente, el 28-jul-2021 como la fecha estimada de exportación, mientras que la fecha de exportación según el conocimiento de embarque que el cliente envió (disponible si se solicita) muestra que el pescado se cargó el 4-ago-2021, por lo que la fecha de exportación ha sido posterior a la fecha verificada del 30-jul-2021.</p>		
		<p>La MC 10-05, párrafo 7, exige que los DED y DRED se completen como se describe en el anexo 10-05/A. La utilización del SDCe para generar, validar y rellenar un DED o un DRED es obligatoria. Un DED y/o DRED no se completa ni se valida en el SDCe sin la verificación proporcionada por un funcionario del Estado correspondiente en la sección 5 del formulario tipo del DED (“paso 4: confirmación del Estado de exportación” en el SDCe). Sin esta validación, el Estado importador no tendrá acceso al documento en el SDCe.</p>	<p>No se requiere tomar medidas. Cumple.</p>		
		<p>El análisis de los datos SDCe ha identificado que Sudáfrica validó 5 DED/DRED tras la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, estos envíos no tenían DED/DRED completos disponibles para acompañarlos en el momento de la exportación. El DED/DRED identificado supone el 15 % de las exportaciones de Sudáfrica.</p>	<p>EXP_Export_Code DCD_Document_Number EXP_Export_Date EXP_Confirmed_Date EDBC-A38F-3271 ZA-21-0005-E 13 02 2022 18 02 2022 12:14 El 11-feb-2022, nuestro cliente solicitó un DED al Departamento. El cliente también transmitió todos los detalles de la exportación a nuestros funcionarios de cumplimiento por correo electrónico el 8-feb-2022. El Departamento tramitó el DED a la mayor brevedad el 18-feb-2022. El Departamento captó la fecha de exportación del DED, que aparecía correctamente como el 13-feb-2022. Desafortunadamente, el funcionario encargado de la verificación no estaba en su puesto para emitir el DED antes. El cliente, sin embargo, cumplió plenamente las condiciones del permiso de exportación del Departamento. No se requiere tomar medidas Cumple</p>		
			<p>EXP_Export_Code DCD_Document_Number EXP_Export_Date EXP_Confirmed_Date</p>		

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 DED/DRED emitidos entre 1 y 2 días tras la fecha de exportación declarada. • 3 DED/DRED emitidos entre 3 y 5 días tras la fecha de exportación declarada. <p>En el sitio web figura un listado de los números de los DED/DRED, que hace la función de archivo adjunto a este registro.</p>	<p>EAC0-4618-35AB KR-21-0011-E 20 07 2021 22 07 2021 21:28</p> <p>El 21-jul-2021, nuestro cliente solicitó un DED al Departamento. El Departamento procesó el DED el 22-jul-2021. El Departamento captó la fecha de exportación DED (fecha de embarque a bordo) indicada por el cliente y confirmada en el borrador del conocimiento de embarque como 20-jul-2021.</p> <p>No se requiere tomar medidas Incumplimiento leve (nivel 1)</p> <p>EXP_Export_Code DCD_Document_Number EXP_Export_Date EXP_Confirmed_Date AEB0-C4F9-7AA9 KR-21-0011-E 20 07 2021 23 07 2021 02:54</p> <p>El 21-jul-2021, nuestro cliente solicitó un DED al Departamento. El Departamento procesó el DED el 23-jul-2021. El Departamento captó la fecha de exportación DED (fecha de embarque a bordo) indicada por el cliente y confirmada en el borrador del conocimiento de embarque como 20-jul-2021.</p> <p>No se requiere tomar medidas Incumplimiento leve (nivel 1)</p> <p>EXP_Export_Code DCD_Document_Number EXP_Export_Date EXP_Confirmed_Date 18D0-2B89-9344 KR-21-0011-E 18 07 2021 21 07 2021 20:24</p> <p>El 21-jul-2021, nuestro cliente solicitó un DED al Departamento. El Departamento procesó el DED el 21-jul-2021. El Departamento captó la fecha de exportación DED (fecha de embarque a bordo) indicada por el cliente y confirmada en el borrador del conocimiento de embarque como 18-jul-2021.</p> <p>No se requiere tomar medidas Incumplimiento leve (nivel 1)</p>		

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas		
			Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)		
España		<p>La MC 10-05, párrafo 6, exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.</p> <p>La MC 10-05, párrafo 7, exige que los DED y DRED se completen como se describe en el anexo 10-05/A. La utilización del SDCE para generar, validar y rellenar un DED o un DRED es obligatoria. Un DED y/o DRED no se completa ni se valida en el SDCE sin la verificación proporcionada por un funcionario del Estado correspondiente en la sección 5 del formulario tipo de DED (“paso 4: confirmación del Estado de exportación” en el SDCE). Sin esta validación, el Estado importador no tendrá acceso al documento en el SDCE.</p> <p>El análisis de los datos SDCE ha identificado que España validó 2 DED/DRED después de la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, estos envíos no tenían DED/DRED completos</p>	<p>Respuesta enviada a la Secretaría por la Unión Europea por correo electrónico:</p> <p>Para los DED/DRED que España emitió con retraso:</p> <p>El retraso afecta al 1 % de las exportaciones de España, que se emitieron entre 6 y 10 días después de la fecha de exportación declarada (a un destino fuera de la unión aduanera de la Unión Europea). Proponemos un estado de cumplimiento preliminar de “Incumplimiento leve (nivel 1)” y, como acción de seguimiento, una mayor concienciación y formación del personal pertinente en relación con los requisitos de la MC 10-05.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>disponibles para acompañarlos al momento de la exportación. Los DED/DRED identificados suponen el 1 % de las exportaciones de España.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 DED/DRED emitidos entre 6 y 10 días después de la fecha de exportación declarada. <p>En el sitio web figura un listado de los números de los DED/DRED, que hace la función de archivo adjunto a este registro.</p>			
Reino Unido		<p>La MC 10-05, párrafo 6, exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.</p> <p>La MC 10-05, párrafo 7, exige que los DED y DRED se completen como se describe en el anexo 10-05/A. La utilización del SDCe para generar, validar y rellenar un DED o un DRED es obligatoria. Un DED y/o DRED no se completa ni se valida en el SDCe sin la verificación proporcionada por un funcionario del Estado correspondiente en la sección 5 del formulario tipo de DED (“paso 4:</p>	<p>Reino Unido investigó este posible caso de incumplimiento.</p> <p>Los tres casos identificados eran capturas de los barcos <i>Costa Do Cabo</i>, <i>Paradenta Primero</i> y <i>Kestral</i>. Los tres barcos son de arrastre demersal, con austromerluza almacenada como captura secundaria. Los tres barcos operan fuera del Área de la Convención.</p> <p>Los operadores del barco de pesca de pabellón de España <i>Costa Do Cabo</i> solicitaron un DCD el 2-sep-2021 para las capturas de austromerluza, capturadas entre el 10-may y el 17-jun fuera del Área de la Convención, utilizando una red de arrastre demersal dirigida a otras especies. DCD ES-21-0020-E para 793 kg de pescado descabezado, eviscerado y sin cola se validó el 14-sep, aunque los operadores confirmaron que el envío se había exportado el 21-jul-2021. En ningún momento ni los operadores ni la autoridad del Estado del pabellón que importa el producto se pusieron en contacto con Reino Unido para notificar que se</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>confirmación del Estado de exportación” en el SDCe). Sin esta validación, el Estado importador no tendrá acceso al documento en el SDCe.</p> <p>El análisis de los datos SDCe ha identificado que Reino Unido validó 3 DED/DRED después de la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, estos envíos no tenían DED/DRED completos disponibles para acompañarlos en el momento de la exportación.</p> <p>Los DED/DRED identificados suponen el 3 % de las exportaciones de Reino Unido. La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 DED/DRED emitido entre 21 y 50 días tras la fecha de exportación declarada. • 2 DED/DRED emitidos entre 51 y 100 días tras la fecha de exportación declarada. <p>En el sitio web figura un listado de los números de los DED/DRED, que hace la función de archivo adjunto a este registro.</p>	<p>estaban exportando productos de austromerluza negra.</p> <p>Los operadores del pesquero de pabellón de España <i>Paradenta Primero</i> solicitaron un DCD (ES-21-0029-E) para las capturas de austromerluza, capturadas entre el 2-jul y el 15-jul fuera del Área de la Convención, utilizando redes de arrastre demersales dirigidas a otras especies. Reino Unido validó este DCD el 19-jul. Luego, la empresa solicitó un DED para la exportación a las 14:21 h del 1-dic e indicó que el contenedor No. SEGU9235263 a bordo del carguero <i>Scout</i> había partido de un puerto de Reino Unido el 21-jul-2021, indicando que la autoridad importadora lo había solicitado. Reino Unido había validado el DED a las 13:10 UTC del 14-sep-2021 en referencia a 720 kg de pescado descabezado, eviscerado y sin cola. En una comunicación separada de la compañía del 15-sep, el operador confirmó que la carga llegaría a la ciudad de Vigo el 3-sep. En ningún momento antes del 14-sep ni los operadores ni la autoridad del estado del pabellón que importaba el producto se pusieron en contacto con Reino Unido para notificar que se estaban exportando productos de austromerluza negra.</p> <p>Los operadores del BP <i>Kestral</i> de pabellón de Reino Unido desembarcaron austromerluza negra capturada entre el 10-may y el 17-jun fuera del Área de la Convención, utilizando una red de arrastre demersal dirigida a otras especies, que se desembarcó para su procesamiento en un puerto del Reino Unido. La empresa solicitó un DED (GB-20-0022-E) el 30-jun, que fue validado por Reino Unido el 1-jul con respecto a 836 kg de pescado</p>		

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			<p>descabezado, eviscerado y sin cola. Por tanto, la fecha de exportación se confirmó como el 9-jun. En ningún momento ni los operadores ni la autoridad del Estado del pabellón que importa el producto se pusieron en contacto con Reino Unido para notificar que se estaban exportando productos de austromerluza negra.</p> <p>Medidas adicionales: Orientación y capacitación para todos los operadores que capturen austromerluza, incluso como captura secundaria, orientación a los funcionarios portuarios y del SDC, denegación de la documentación del SDC para cualquier exportación/importación de productos de austromerluza que no cumplan los requisitos del SDC, implementación de cargos financieros y penales adicionales para los operadores que no cumplan las medidas del SDC. Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>		
Uruguay		<p>La MC 10-05, párrafo 6, exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.</p>	<p>Se constataron incumplimientos de los requisitos de verificación previa, en los tiempos requeridos. La autoridad competente está realizando las averiguaciones del caso para determinar los procedimientos que originaron el incumplimiento y encontrar una solución de futuro a la situación.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>La MC 10-05, párrafo 7, exige que los DED y DRED se completen como se describe en el anexo 10-05/A. La utilización del SDCE para generar, validar y rellenar un DED o un DRED es obligatoria. Un DED y/o DRED no se completa ni se valida en el SDCE sin la verificación proporcionada por un funcionario del Estado correspondiente en la sección 5 del formulario tipo de DED (“paso 4: confirmación del Estado de exportación” en el SDCE). Sin esta validación, el Estado importador no tendrá acceso al documento en el SDCE.</p> <p>El análisis de los datos SDCE ha identificado que Uruguay validó 19 DED/DRED después de la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, estos envíos no tenían DED/DRED completos disponibles para acompañarlos en el momento de la exportación. Los DED/DRED identificados suponen el 12 % de las exportaciones de Uruguay.</p> <p>La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 DED/DRED emitido entre 1 y 2 días tras la fecha de exportación declarada. • 1 DED/DRED emitido entre 3 y 5 días tras la fecha de exportación declarada. • 5 DED/DRED emitidos entre 6 y 10 días tras la fecha de exportación declarada. • 10 DED/DRED emitidos entre 21 y 50 días tras la fecha de exportación declarada. 			

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<ul style="list-style-type: none"> • 2 DED/DRED emitidos entre 51 y 100 días tras la fecha de exportación declarada. <p>En el sitio web figura un listado de los números de los DED/DRED, que hace la función de archivo adjunto a este registro.</p>			
Medida de Conservación 10-09					
Chile		<p>La MC 10-09, párrafo 2, exige que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, notifique a la Secretaría con una antelación mínima de 72 h si alguno de sus barcos proyecta efectuar un transbordo dentro del Área de la Convención.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con 1 notificación. A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de la confirmación (según los metadatos de la notificación) y la hora notificada: Se envió 1 notificación entre 60 y 69 h después del plazo límite de notificación de 72 h</p> <p>Chile reconoció la demora en la transmisión al presentar la notificación.</p> <p>En el sitio web figura la lista de todos los transbordos, uno por uno, que sirve de archivo adjunto a este informe.</p>	<p>Debido a casos de incumplimiento similares durante la temporada pasada, el 29-sep-2021, el Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (SERNAPESCA) instruyó a los armadores enviar las notificaciones directamente a la Secretaría, previo al transbordo (en el caso de transbordos planificados) así como la confirmación una vez realizado el transbordo, incluyendo copia para SERNAPESCA. Todo este proceso se realizó con el fin de acortar los tiempos de notificación y evitar demoras innecesarias, reduciendo así el riesgo de incumplimiento en el proceso de notificación.</p> <p>El incumplimiento en cuestión se produjo el 19-jul-2021, antes de la instrucción antes mencionada, y se debió a un problema específico de coordinación interna con respecto a la presentación de la notificación a la Secretaría.</p> <p>Desde septiembre de 2021 hasta la fecha de este informe, la Medida de Conservación se ha implementado en su totalidad y no se han detectado otros problemas de incumplimiento.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
China		<p>La MC 10-09, párrafo 2, exige que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, notifique a la Secretaría con una antelación mínima de 72 h si alguno de sus barcos proyecta efectuar un transbordo dentro del Área de la Convención.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con 1 notificación. A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de la confirmación (según los metadatos de la notificación) y la hora notificada: Se envió 1 notificación entre 0 y 9 h después de la fecha límite de notificación de 72 h En el sitio web figura la lista de todos los transbordos, uno por uno, que sirve de archivo adjunto a este informe.</p>	<p>El <i>Fu Yuan Yu 9818</i> envió la notificación de transbordo a su compañía en tiempo y forma, a las 22:51 del 24-abr-2022. Sin embargo, debido a las diferencias horarias, la notificación se envió posteriormente a la Secretaría con casi dos h de retraso.</p> <p>Medidas adicionales: China elaborará un acuerdo mejor para evitar el retraso en la notificación en el futuro.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
Noruega		<p>La MC 10-09, párrafo 2, exige que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, notifique a la Secretaría con una antelación mínima de 72 h si alguno de sus barcos proyecta efectuar un transbordo dentro del Área de la Convención.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con 4 notificaciones. A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de la confirmación (según los metadatos de la notificación) y la hora notificada:</p> <ul style="list-style-type: none"> Se envió 1 notificación entre 0 y 9 h tras la fecha límite de notificación de 72 h 	<p>Nuestro análisis confirma que hubo algunos casos de incumplimiento del requisito de notificar a la Secretaría con la menos 72 h de antelación a las operaciones de transbordo previstas. Sin embargo, es importante destacar que las operaciones de transbordo identificadas como “No cumple” con la MC 10-09, párrafo 2, no comenzaron antes de, al menos, 72 h después del envío de las notificaciones.</p> <p>Se mantuvo un diálogo estrecho entre las autoridades noruegas y los barcos o el dueño del barco sobre la importancia de cumplir con la MC 10-09. Antes del inicio de la temporada de pesca 2021/22 se implementaron nuevos procedimientos a bordo de los barcos. Dichos procedimientos han reducido el espacio para errores manuales y el nivel de</p>	No cumple (nivel 2)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<ul style="list-style-type: none"> • Se envió 1 notificación entre 10 y 19 h después del plazo límite de notificación de 72 h • Se envió 1 notificación entre 30 y 39 h después del plazo límite de notificación de 72 h • Se envió 1 notificación entre 70 y 79 h después del plazo límite de notificación de 72 h <p>En el sitio web figura la lista de todos los transbordos, uno por uno, que sirve de archivo adjunto a este informe.</p>	<p>cumplimiento ha aumentado significativamente en comparación con temporadas anteriores. Las autoridades de Noruega continuarán trabajando con los barcos y los propietarios de los barcos para mejorar aún más la comprensión y el cumplimiento de la MC 10-09.</p> <p>Con relación a la calificación de cumplimiento, consideramos que la mayoría de los casos de incumplimiento de la MC 10-09 identificados deberían calificarse como casos de “incumplimiento leve (nivel 1)”. No obstante, en vista de que se identificaron varios casos de incumplimiento, sugerimos asignar la calificación de “no cumple (nivel 2)”.</p> <p>Calificación preliminar: no cumple (nivel 2)</p>		
Panamá		<p>La MC 10-09, párrafo 2, exige que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, notifique a la Secretaría con una antelación mínima de 72 h si alguno de sus barcos proyecta efectuar un transbordo dentro del Área de la Convención.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con 4 notificaciones. A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de la confirmación (según los metadatos de la notificación) y la hora notificada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se enviaron 3 notificaciones entre 0 y 9 h después del plazo límite de notificación de 72 h 	<p>En virtud de la expedición de la nueva Ley de pesca No. 204, del 18-mar-2021, se está discutiendo los procesos de reglamentación de la Ley de pesca, con el fin de lograr la cobertura de los aspectos pesqueros y acuícolas incluyendo los periodos de presentación de información por parte de los barcos como por ejemplo, la constante de que en base a la regulación interna, Panamá exige a sus barcos un periodo mínimo de notificación previa de 48 h de actividades de transferencia de productos pesqueros, insumos u otros, lo cual nos deja en desventaja con los requerimientos de algunas medidas de la CCRVMA; por lo tanto, Panamá ha comunicado a sus barcos que operan en el Área de la Convención la obligación de cumplir con las medidas de conservación y ordenación, especialmente la Medida de Conservación 10-09.</p>	No cumple (nivel 2)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<ul style="list-style-type: none"> Se envió 1 notificación entre 40 y 49 h después del plazo límite de notificación de 72 h <p>En el sitio web figura la lista de todos los transbordos, uno por uno, que sirve de archivo adjunto a este informe.</p>	<p>Medidas adicionales: Panamá ha identificado el incumplimiento de la MC 10-09, párrafo 2, en cuanto a la presentación de la información a la Secretaría de la Convención, se tomarán las medidas necesarias por el incumplimiento y se remitirá al departamento de aplicación de los reglamentos para la investigación y la sanción requerida.</p> <p>Panamá ha realizado cambios en la estructura de la institución, enfocados en el desarrollo de capacidades, provocando una revisión constante del cumplimiento de las Medidas de Conservación de las OROP por parte del barco de pabellón de Panamá.</p> <p>Calificación preliminar: no cumple (nivel 2)</p>		
Rusia		<p>La MC 10-09, párrafo 2, exige que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, notifique a la Secretaría con una antelación mínima de 72 h si alguno de sus barcos proyecta efectuar un transbordo dentro del Área de la Convención.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con 2 notificaciones. A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de la confirmación (según los metadatos de la notificación) y la hora notificada:</p> <ul style="list-style-type: none"> Se envió 1 notificación entre 0 y 9 h tras la fecha límite de notificación de 72 h 	<p>Rusia investigó los casos mencionados en detalle de conformidad con los párrafos 2 y 3 de la MC 10-09, la autoridad competente requiere que los barcos notifiquen directamente a la Secretaría. Durante la investigación de estos incidentes, se determinó que, a la hora especificada, los barcos de transporte con el pabellón de la Federación de Rusia estaban bajo el alquiler de la empresa <i>Baltmed Reefer Service Ltd.</i> (Grecia), que esencialmente controlaba las actividades del barco. Considerando que la empresa griega era la operadora del barco, hubo un malentendido en cuanto al procedimiento de notificación de transbordos en el Área de la Convención. La medida de conservación no brinda la posibilidad de notificar transbordos a los operadores de barcos. No obstante, las actividades comerciales del barco, incluidos los transbordos, son gestionadas por otro operador. Los dueños de los barcos tienen</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafos 87 y 88

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<ul style="list-style-type: none"> Se envió 1 notificación entre 20 y 29 h tras la fecha límite de notificación de 72 h <p>En el sitio web figura la lista de todos los transbordos, uno por uno, que sirve de archivo adjunto a este informe.</p>	<p>una capacidad limitada de intervenir en los aspectos comerciales de las actividades de los barcos durante el término del contrato de alquiler. En los casos en que la MC 10-09 no contemple aspectos específicos de las actividades comerciales de los operadores de barcos, se deberán tomar medidas reparatorias para incluir la posibilidad de exigir a los operadores de barcos que envíen a la Secretaría notificaciones de transbordos en el Área de la Convención.</p> <p>Medidas adicionales: La MC 10-09 puede verse sometida a cambios.</p> <p>Calificación preliminar: se necesita interpretación de SCIC.</p>		
Vanuatu		<p>La MC 10-09, párrafo 2, exige que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, notifique a la Secretaría con una antelación mínima de 72 h si alguno de sus barcos proyecta efectuar un transbordo dentro del Área de la Convención.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó incumplimientos relacionados con 2 notificaciones.</p> <p>A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de la confirmación (según los metadatos de la notificación) y la hora notificada:</p> <ul style="list-style-type: none"> Se envió 1 notificación entre 0 y 9 h tras la fecha límite de notificación de 72 h Se envió 1 notificación entre 20 y 29 h tras la fecha límite de notificación de 72 h 	No se recibió respuesta	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		En el sitio web figura la lista de todos los transbordos, uno por uno, que sirve de archivo adjunto a este informe.			
Australia		<p>La MC 10-09, párrafo 3, establece que cada Estado del pabellón deberá notificar a la Secretaría al menos 2 h de antelación a las operaciones previstas de transbordo de artículos que no sean recursos vivos marinos extraídos, carnada o combustible.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con 1 notificación. A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de la confirmación (según los metadatos de la notificación) y la hora notificada:</p> <ul style="list-style-type: none"> Se envió 1 notificación entre 1 h y 1 h 30 min después del plazo límite de notificación de 2 h. <p>En el sitio web figura la lista de todos los transbordos, uno por uno, que sirve de archivo adjunto a este informe.</p>	<p>Australia confirma que el barco presentó tarde la notificación de transbordo a la Secretaría. El transbordo implicó el suministro de piezas de refrigeración a otro barco.</p> <p>El barco informó que experimentó problemas con su sistema de comunicación por satélite durante la campaña. Como resultado, el sistema de comunicación en el barco ahora ha sido reemplazado.</p> <p>Australia se ha puesto en contacto con el operador del barco para asegurarse de que se respeten los tiempos de notificación previa para los eventos de transbordo.</p> <p>Medidas adicionales: No se requieren medidas adicionales</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
Noruega		<p>La MC 10-09, párrafo 3, establece que cada Estado del pabellón deberá notificar a la Secretaría al menos 2 h de antelación a las operaciones previstas de transbordo de artículos que no sean recursos vivos marinos extraídos, carnada o combustible.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con 2 notificaciones.</p>	<p>Nuestro análisis confirma que hubo varios casos de incumplimiento del requisito de notificar a la Secretaría con la menos 2 h de antelación a las operaciones previstas de transbordo de artículos que no sean recursos vivos marinos extraídos, carnada o combustible.</p> <p>Se mantuvo un diálogo estrecho entre las autoridades noruegas y los barcos o el dueño del barco sobre la importancia de cumplir con la MC 10-09. Antes del inicio de la temporada de</p>	No cumple (nivel 2)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de la confirmación (según los metadatos de la notificación) y la hora notificada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se enviaron 2 notificaciones entre 0 y 30 min tras la fecha límite de notificación de 2 h. <p>En el sitio web figura la lista de todos los transbordos, uno por uno, que sirve de archivo adjunto a este informe.</p>	<p>pesca 2021/22 se implementaron nuevos procedimientos a bordo de los barcos. Dichos procedimientos han reducido el espacio para errores manuales y el nivel de cumplimiento ha aumentado significativamente en comparación con temporadas anteriores.</p> <p>Las autoridades de Noruega continuarán trabajando con los barcos y los propietarios de los barcos para mejorar aún más la comprensión y el cumplimiento de la MC 10-09.</p> <p>Con relación a la calificación de cumplimiento, consideramos que la mayoría de los casos de incumplimiento de la MC 10-09 identificados deberían calificarse como casos de “incumplimiento leve (nivel 1)”. No obstante, en vista de que se identificaron varios casos de incumplimiento, sugerimos asignar la calificación de “no cumple (nivel 2)”.</p> <p>Calificación preliminar: no cumple (nivel 2)</p>		
Panamá		<p>La MC 10-09, párrafo 3, establece que cada Estado del pabellón deberá notificar a la Secretaría al menos 2 h de antelación a las operaciones previstas de transbordo de artículos que no sean recursos vivos marinos extraídos, carnada o combustible.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con 1 notificación.</p> <p>A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de la confirmación (según los metadatos de la notificación) y la hora notificada:</p>	<p>Panamá ha identificado el incumplimiento de la MC 10-09, párrafo 3, en cuanto a la presentación de la información a la Secretaría de la Convención, se tomarán las medidas necesarias por el incumplimiento y se remitirá al departamento de aplicación de los reglamentos para la investigación y la sanción requerida.</p> <p>Medidas adicionales: Panamá comunicó a sus barcos que operan en el Área de la Convención la obligación de cumplir con</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<ul style="list-style-type: none"> Se envió 1 notificación entre 0 y 30 min tras la fecha límite de notificación de 2 h <p>En el sitio web figura la lista de todos los transbordos, uno por uno, que sirve de archivo adjunto a este informe.</p>	<p>las medidas de conservación y ordenación, especialmente la Medida de Conservación 10-09.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>		
Reino Unido		<p>La MC 10-09, párrafo 3, establece que cada Estado del pabellón deberá notificar a la Secretaría al menos 2 h de antelación a las operaciones previstas de transbordo de artículos que no sean recursos vivos marinos extraídos, carnada o combustible.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con 1 notificación. A continuación, se detallan las diferencias entre la fecha y la hora de envío de la confirmación (según los metadatos de la notificación) y la hora notificada:</p> <ul style="list-style-type: none"> Se envió 1 notificación entre 0 y 30 min tras la fecha límite de notificación de 2 h. <p>En el sitio web figura la lista de todos los transbordos, uno por uno, que sirve de archivo adjunto a este informe</p>	<p>Reino Unido investigó este posible caso de incumplimiento.</p> <p>Este transbordo fue una transferencia de suministros entre el <i>San Aotea II</i> y el <i>Argos Helena</i> el 5-dic-2021.</p> <p>El <i>San Aotea II</i> notificó el transbordo a las 12:14 y el <i>Argos Helena</i> a las 12:46, ambos señalando que el transbordo de suministros tendría lugar a las 14:30 del 5-dic, dependiendo de las condiciones del hielo.</p> <p>El <i>Argos Helena</i> terminó el virado de líneas a las 14:24 y se dirigió al punto de encuentro del transbordo, llegando a las 15:47. El transbordo efectivo tuvo lugar a las 15:50. A las 16:05, el <i>Argos Helena</i> notificó a la Secretaría que el transbordo se había completado.</p> <p>El transbordo se produjo 3 h y 4 min después del envío de la notificación.</p> <p>Medidas adicionales: ninguna.</p> <p>Calificación preliminar: cumple</p>	Se necesita interpretación de SCIC	V. párrafo 90

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
República de Corea		<p>La MC 10-09, párrafo 5, establece que cada Estado de pabellón confirmará a la Secretaría la información proporcionada para un transbordo en un plazo de 3 días hábiles después de haber transbordado, de acuerdo con los párrafos 2 y 3.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con 1 notificación.</p> <p>No se confirmó un (1) transbordo que fue notificado.</p> <p>En el sitio web figura la lista de todos los transbordos, uno por uno, que sirve de archivo adjunto a este informe.</p>	<p>El <i>Sejong</i> recibió cuatro (4) defensas del <i>Zefyros Reefer</i> el 23-jun-2022, lo que se comunicó a la Secretaría dos horas antes del transbordo de acuerdo con el párrafo 3 de la MC 10-09. Las defensas se transfirieron a otro barco, el <i>Frio Mogami</i>, el 26-jun cuando el <i>Sejong</i> transbordó kril al barco de transporte. El informe de confirmación sobre el transbordo de defensas del <i>Zefyros Reefer</i> al <i>Sejong</i> se omitió por un error no intencional, pero el <i>Sejong</i> comentó que el barco transfirió cuatro defensas al <i>Frio Mogami</i> cuando presentó el informe de fin de transbordo a la Secretaría el 27-jun. La información sobre el transbordo de cuatro defensas del <i>Zefyros Reefer</i> se confirmó de alguna manera, pero no estaba en el formulario tipo que figura en el anexo 10-09. Por lo tanto, Corea considera que este incidente es un caso de incumplimiento leve. El Ministerio de Océanos y Pesca de Corea, que delega la presentación de informes de transbordo en el barco, dio severas instrucciones al operador para evitar cualquier incumplimiento de este tipo en el futuro. Como (1) Como este incidente fue único y por error honesto, y luego se informó a la Secretaría en todos los detalles, (2) la información pertinente se proporcionó indirectamente dentro de los 3 días posteriores hábiles del transbordo, (3) Corea tomó medidas para prevenir futuros incidentes, Corea considera que no se requiere ninguna otra acción en este caso.</p> <p>Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
Nueva Zelanda		<p>La MC 10-09, párrafo 5, establece que cada Estado de pabellón confirmará a la Secretaría la información proporcionada para un transbordo en un plazo de 3 días hábiles después de haber transbordado, de acuerdo con los párrafos 2 y 3.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con 1 notificación.</p> <p>No se confirmó un (1) transbordo que fue notificado.</p> <p>En el sitio web figura la lista de todos los transbordos, uno por uno, que sirve de archivo adjunto a este informe.</p>	<p>La investigación confirmó que el barco no proporcionó la notificación requerida en virtud del párrafo 5 de la MC 10-09, con el fin de confirmar que se había completado un transbordo de piezas de ingeniería. El barco notificó al operador del barco, pero no incluyó a los funcionarios ni a la Secretaría, como se exige. Posteriormente, hubo una supervisión administrativa por parte de los funcionarios de Nueva Zelanda que no hicieron un seguimiento con el operador del barco sobre la notificación de transbordo faltante. Los procedimientos administrativos han sido modificados por la Parte contratante para garantizar que esto no vuelva a ocurrir.</p> <p>Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
Noruega		<p>La MC 10-09, párrafo 5, establece que cada Estado de pabellón confirmará a la Secretaría la información proporcionada para un transbordo en un plazo de 3 días hábiles después de haber transbordado, de acuerdo con los párrafos 2 y 3.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con 3 notificaciones.</p> <p>No se confirmaron tres (3) transbordos previamente notificados.</p>	<p>Según el resumen de implementación facilitado por la Secretaría, 3 transbordos notificados no fueron confirmados, tal como exige el párrafo 5 de la MC 10-09.</p> <p>No obstante, nuestras investigaciones han demostrado que se proporcionó una confirmación para los transbordos que se notificaron el 20-may-2022 (THP_ID 118429 y 118428). Según nuestros registros, la Dirección de Pesquería recibió la confirmación a las 19:52 del 25-may-2022. El transbordo que fue notificado el 8-feb-2022 no se confirmó.</p>	No cumple (nivel 2)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		En el sitio web figura la lista de todos los transbordos, uno por uno, que sirve de archivo adjunto a este informe.	<p>Se mantuvo un diálogo estrecho entre las autoridades noruegas y los barcos o el dueño del barco sobre la importancia de cumplir con la MC 10-09. Antes del inicio de la temporada de pesca 2021/22 se implementaron nuevos procedimientos a bordo de los barcos. Dichos procedimientos han reducido el espacio para errores manuales y el nivel de cumplimiento ha aumentado significativamente en comparación con temporadas anteriores.</p> <p>Las autoridades de Noruega continuarán trabajando con los barcos y los propietarios de los barcos para mejorar aún más la comprensión y el cumplimiento de la MC 10-09.</p> <p>Con relación a la calificación de cumplimiento, consideramos que la mayoría de los casos de incumplimiento de la MC 10-09 identificados deberían calificarse como casos de “incumplimiento leve (nivel 1)”. No obstante, en vista de que se identificaron varios casos de incumplimiento, sugerimos asignar la calificación de “no cumple (nivel 2)”.</p> <p>Calificación preliminar: no cumple (nivel 2)</p>		
Panamá		<p>La MC 10-09, párrafo 5, establece que cada Estado de pabellón confirmará a la Secretaría la información proporcionada para un transbordo en un plazo de 3 días hábiles después de haber transbordado, de acuerdo con los párrafos 2 y 3.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con 3 notificaciones.</p>	<p>Panamá ha identificado el incumplimiento de la MC 10-09, párrafo 5, en cuanto a la presentación de la información a la Secretaría de la Convención, se tomarán las medidas necesarias por el incumplimiento y se remitirá al departamento de aplicación de los reglamentos para la investigación y la sanción requerida.</p> <p>Medidas adicionales:</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>No se confirmaron tres (3) transbordos previamente notificados.</p> <p>En el sitio web figura la lista de todos los transbordos, uno por uno, que sirve de archivo adjunto a este informe.</p>	<p>Panamá comunicó a sus barcos que operan en el Área de la Convención la obligación de cumplir con las medidas de conservación y ordenación, especialmente la Medida de Conservación 10-09.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>		
Rusia		<p>La MC 10-09, párrafo 5, establece que cada Estado de pabellón confirmará a la Secretaría la información proporcionada para un transbordo en un plazo de 3 días hábiles después de haber transbordado, de acuerdo con los párrafos 2 y 3.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con 8 notificaciones.</p> <p>No se confirmaron tres (8) transbordos previamente notificados.</p> <p>En el sitio web figura la lista de todos los transbordos, uno por uno, que sirve de archivo adjunto a este informe.</p>	<p>Rusia investigó los casos mencionados en detalle de conformidad con los párrafos 2 y 3 de la Medida de Conservación 10-09, la autoridad competente requiere que los barcos notifiquen directamente a la Secretaría. Durante la investigación de estos incidentes, se determinó que, a la hora especificada, los barcos de transporte con el pabellón de la Federación de Rusia estaban bajo el alquiler de la empresa <i>Balmed Reefer Service Ltd.</i> (Grecia), que esencialmente controlaba las actividades del barco. Considerando que la empresa griega era la operadora del barco, hubo un malentendido en cuanto al procedimiento de notificación de transbordos en el Área de la Convención. La medida de conservación no brinda la posibilidad de notificar transbordos a los operadores de barcos. No obstante, las actividades comerciales del barco, incluidos los transbordos, son gestionadas por otro operador. Los dueños de los barcos tienen una capacidad limitada de intervenir en los aspectos comerciales de las actividades de los barcos durante el término del contrato de alquiler. En los casos en que la MC 10-09 no contemple aspectos específicos de las actividades comerciales de los operadores de barcos, se deberán tomar medidas reparatorias para incluir la posibilidad de exigir a los operadores de barcos que envíen a la Secretaría notificaciones de transbordos en el Área de la Convención.</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 91

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			Medidas adicionales: La MC 10-09 puede verse sometida a cambios. Calificación preliminar: se necesita interpretación de SCIC.		
Vanuatu		<p>La MC 10-09, párrafo 5, establece que cada Estado de pabellón confirmará a la Secretaría la información proporcionada para un transbordo en un plazo de 3 días hábiles después de haber transbordado, de acuerdo con los párrafos 2 y 3.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con 2 notificaciones.</p> <p>No se confirmaron tres (2) transbordos previamente notificados.</p> <p>En el sitio web figura la lista de todos los transbordos, uno por uno, que sirve de archivo adjunto a este informe.</p>	No se recibió respuesta	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
Panamá		<p>La MC 10-09, párrafo 8, estipula que ningún barco podrá realizar transbordos dentro del Área de la Convención para los cuales no se haya enviado notificación previa, de conformidad con los párrafos 2, 3 y 4.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con 4 notificaciones.</p> <p>Se confirmaron 4 transbordos, pero ni el Estado del pabellón ni el barco los notificaron. En el sitio web figura la lista de todos los</p>	<p>Panamá ha identificado el incumplimiento de la MC 10-09, párrafo 8, en cuanto a la presentación de la información a la Secretaría de la Convención, se tomarán las medidas necesarias por el incumplimiento y se remitirá al departamento de aplicación de los reglamentos para la investigación y la sanción requerida.</p> <p>Medidas adicionales: Panamá comunicó a sus barcos que operan en el Área de la Convención la obligación de cumplir con las medidas de conservación y ordenación, en particular, con la Medida de Conservación 10-09.</p>	No cumple (nivel 2)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		transbordos, uno por uno, que sirve de archivo adjunto a este informe.	Calificación preliminar: no cumple (nivel 2)		
Rusia		<p>La MC 10-09, párrafo 8, estipula que ningún barco podrá realizar transbordos dentro del Área de la Convención para los cuales no se haya enviado notificación previa, de conformidad con los párrafos 2, 3 y 4.</p> <p>Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con 3 notificaciones.</p> <p>Se confirmaron 3 transbordos, pero ni el Estado del pabellón ni el barco los notificaron.</p> <p>En el sitio web figura la lista de todos los transbordos, uno por uno, que sirve de archivo adjunto a este informe.</p>	<p>Rusia investigó los casos mencionados en detalle de conformidad con los párrafos 2 y 3 de la Medida de Conservación 10-09, la autoridad competente requiere que los barcos notifiquen directamente a la Secretaría. Durante la investigación de estos incidentes, se determinó que, a la hora especificada, los barcos de transporte con el pabellón de la Federación de Rusia estaban bajo el alquiler de la empresa <i>Baltmed Reefer Service Ltd.</i> (Grecia), que esencialmente controlaba las actividades del barco. Considerando que la empresa griega era la operadora del barco, hubo un malentendido en cuanto al procedimiento de notificación de transbordos en el Área de la Convención. La medida de conservación no brinda la posibilidad de notificar transbordos a los operadores de barcos. No obstante, las actividades comerciales del barco, incluidos los transbordos, son gestionadas por otro operador. Los dueños de los barcos tienen una capacidad limitada de intervenir en los aspectos comerciales de las actividades de los barcos durante el término del contrato de alquiler. En los casos en que la MC 10-09 no contemple aspectos específicos de las actividades comerciales de los operadores de barcos, se deberán tomar medidas reparatorias para incluir la posibilidad de exigir a los operadores de barcos que envíen a la Secretaría notificaciones de transbordos en el Área de la Convención.</p> <p>Medidas adicionales: La MC 10-09 puede verse sometida a cambios.</p> <p>Calificación preliminar: se necesita interpretación de SCIC.</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 92

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
Vanuatu		<p>La MC 10-09, párrafo 8, estipula que ningún barco podrá realizar transbordos dentro del Área de la Convención para los cuales no se haya enviado notificación previa, de conformidad con los párrafos 2, 3 y 4. Un análisis de los datos de transbordo identificó casos de incumplimiento relacionados con 2 notificaciones.</p> <p>Se confirmaron 2 transbordos, pero ni el Estado del pabellón ni el barco los notificaron.</p> <p>En el sitio web figura la lista de todos los transbordos, uno por uno, que sirve de archivo adjunto a este informe.</p>	No se recibió respuesta	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
Medida de Conservación 25-02					
Australia	<i>Antarctic Aurora</i>	<p>La MC 41-08, párrafo 5, establece que la pesca con palangre se realizará de conformidad con la MC 25-02.</p> <p>La MC 25-02, anexo 25-02/A, párrafo 4, estipula que la longitud de las cuerdas secundarias de la línea espantapájaros debe ser de como mínimo un metro en el extremo más alejado de la popa.</p> <p>El informe de observación científica #2101 para la campaña del <i>Antarctic Aurora</i>, de pabellón de Australia, para el período comprendido entre el 16-jul-2021 y el 29-sep-2021, informó de lo siguiente: “Longitud máxima/mínima (m) de las cuerdas secundarias de la línea espantapájaros: 7,5/0,5”</p>	<p>Australia investigó este incidente, incluyendo la revisión del informe de observación científica #2101 y el informe de la inspección del puerto y la discusión con el observador científico y el inspector del puerto pertinentes. El observador científico confirmó que el barco cumplía con la MC 25-02 en cuanto a la longitud mínima de la línea espantapájaros e indicó que 0,5 m era un error tipográfico en el diagrama incluido, que debería haber sido de 1,5 m. La revisión por parte de Australia del informe de la inspección en puerto indica que la línea espantapájaros cumple con las especificaciones y la discusión con el inspector lo confirmó aún más.</p> <p>Además, Australia se puso en contacto con el barco para seguir verificando las longitudes de las líneas espantapájaros. No ha sido posible confirmar el tamaño mínimo de las cintas transportadoras</p>	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			<p>utilizadas en esta campaña en particular, ya que las líneas espantapájaros se sustituyeron desde entonces como parte de la práctica rutinaria de mantenimiento estándar.</p> <p>Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas. Calificación preliminar: cumple</p>		
Ucrania	<i>Calipso</i>	<p>La MC 41-08, párrafo 5, establece que la pesca con palangre se realizará de conformidad con la MC 25-02.</p> <p>La MC 25-02, anexo 25-02/A, párrafo 4, exige que las cuerdas secundarias deben estar hechas de colores vivos y fabricadas de tubos o cuerdas de plástico.</p> <p>El informe de observación científica #2183 para la campaña del <i>Simeiz</i>, de pabellón de Ucrania, para el período comprendido entre el 24-oct-2021 y el 10-ene-2022, informó de lo siguiente: “Las cuerdas secundarias eran de color naranja brillante y consistían en tiras de lona de 3 cm [figura 45]”.</p>	<p>Párrafo 1 de la MC 25-02, anexo 25-02/A: “(...) Se recomienda optimizar el largo de esta sección”.</p> <p>La línea espantapájaros siguió el diseño de la CCRVMA. El material de fabricación era naranja brillante (una tira de plástico de 3 cm de ancho).</p> <p>Las cuerdas secundarias de lona utilizadas en el BP <i>CALIPSO</i> tienen un aspecto más ágil y proporcionan una mayor eficiencia de la línea espantapájaros. Como resultado, no se registró ninguna captura incidental de aves. Además, no hubo casos de aves que se alimentaran del cebo durante todo el período de observación. Esto podría discutirse en la reunión de SCIC si el uso de tiras de lona infringe el propósito de minimizar la mortalidad de las aves.</p> <p>Calificación preliminar: cumple</p>	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales
Ucrania	<i>Simeiz</i>	<p>La MC 41-08, párrafo 5, establece que la pesca con palangre se realizará de conformidad con la MC 25-02.</p> <p>La MC 25-02, anexo 25-02/A, párrafo 4, estipula que la longitud de las cuerdas secundarias de la línea espantapájaros debe ser</p>	<p>El párrafo 1 de la MC 25-02, anexo 25-02/A, afirma: “(...) Se recomienda optimizar el largo de esta sección”.</p> <p>La línea espantapájaros del BP <i>Simeiz</i> cumple totalmente con los requisitos mínimos y ha sido equipada adicionalmente con una serie de tiras de longitud inferior a 1 metro.</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		de como mínimo un metro en el extremo más alejado de la popa. El informe de observación científica #2179 para la campaña del <i>Simeiz</i> , de pabellón de Ucrania, para el período comprendido entre el 24-oct-2021 y el 10-feb-2022, informó de lo siguiente: “Longitud máxima/mínima (m) de la línea espantapájaros: 0,52/7,1”	Calificación preliminar: cumple		
Japón	<i>Shinsei Maru No 8</i>	La MC 41-09, párrafo 7 , establece que la pesca con palangre se realizará conforme a la MC 25-02. La MC 25-02, anexo 25-02/A, párrafo 4 , estipula que la longitud de las cuerdas secundarias de la línea espantapájaros debe ser de como mínimo un metro en el extremo más alejado de la popa. El informe de observación #2187_2188 para la campaña del <i>Shinsei Maru No 8</i> , de pabellón de Japón, para el período entre el 28-oct-2021 y el 21-may-2022, afirma: “Longitud de la línea espantapájaros: 0,55–6,75 m”	Se confirmó que se utilizó la línea espantapájaros, con dos cuerdas secundarias en el extremo más alejado tenían menos de 1 m durante el período especificado. Asimismo, se confirmó que la longitud de esas cuerdas secundarias era suficiente para alcanzar la superficie del mar, como se especifica en el párrafo 4 de la MC 25-02, anexo 25-02/A. El barco está seguro de operar en el futuro de acuerdo con las medidas de conservación pertinentes. Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
Medida de Conservación 26-01					
China	<i>Fu Yuan Yu 9818</i>	La MC 26-01, párrafo 1 , prohíbe a los barcos que pesquen en el Área de la Convención la descarga de plásticos en el mar, de conformidad con el anexo V de MARPOL sobre las reglas para prevenir la contaminación por basuras de barcos. El informe de observación #2132 para la campaña del <i>Fu Yuan Yu 9818</i> (pabellón	Dichos incidentes fueron pérdidas no intencionales debido a fuertes vientos. Posteriormente, el <i>Fu Yuan Yu 9818</i> se cambió a un nuevo contenedor de basura con jaula de hierro que está debidamente cubierto y asegurado. La medida puede evitar eficazmente la pérdida de basura incluso con fuertes vientos. Medidas adicionales:	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 95

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>chino), del 10-jun-2021 al 25-ago-2021 informó: “Los residuos combustibles se incineraron y el residuo se conservó. Se mantuvo en la cubierta y los residuos se almacenaron de forma más segura utilizando lonas y cordeles para evitar que se desprendieran tras la recomendación del observador. Sin embargo, seguían almacenados en la cubierta. El observador fue testigo de los desechos que quedaron sin almacenar antes de la incineración, lo que los dejó en riesgo de que se los lleve el viento. Hubo cuatro incidentes separados en los que se perdieron residuos accidentalmente. Estos incluían envases de cartón, bolsas de plástico y latas”.</p> <p>La pérdida de bolsas de plástico en el mar debido a las prácticas de gestión de residuos previa a la incineración ha sido valorada como vertido prohibido de plástico al mar.</p>	<p>China hará hincapié en este tema durante el curso de capacitación anual (que se celebrará en noviembre de este año) para evitar que se repita un incidente similar en el futuro.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>		
Francia	<i>Le Saint Andre</i>	<p>La MC 26-01, párrafo 9, prohíbe el desecho o la descarga en el mar, al sur de los 60° S.</p> <p>Del 1-feb-2022 a 12-feb-2022, el <i>Le Saint Andre</i> reportó en sus datos C2 el descarte al sur de los 60°S de 135 ejemplares de TOA con un peso total de 1720,12 kg y 2 ejemplares de SRX con un peso total de 6,6 kg.</p>	<p>Francia ha investigado este asunto con las autoridades competentes y el armador para determinar el origen de este problema. Se confirma que es el resultado de un error al llenar el formulario C2.</p> <p>La tripulación operó como lo hace normalmente en aguas bajo jurisdicción nacional, donde la terminología utilizada en los informes nacionales es “pesado y descartado”, incluso si los descartes se realizan posteriormente y se mantienen a bordo mientras tanto. Esta instancia ha sido aclarada con los armadores para que los descartes, que se mantengan a bordo y se descarten solo al norte de</p>	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			<p>los 60°S, sean correctamente declarados como “retenidos” durante las operaciones al sur de los 60°S.</p> <p>El informe del observador científico internacional a bordo confirma que no hubo descarga al sur de los 60°S: “los desechos se almacenan en bolsas para su eliminación en tierra. Los desechos o subproductos de la cocina y la factoría también se trituran y almacenan en tanques a bordo para su eliminación en alta mar al norte de los 60°S”. Se darán instrucciones para que los datos C2 sean correctamente declarados, sin embargo, no se han identificado instancias de incumplimiento.</p> <p>Medidas adicionales: Se proporcionarán más instrucciones sobre el informe de datos C2.</p> <p>Calificación preliminar: cumple</p>		
Uruguay	<i>Ocean Azul</i>	<p>La MC 26-01, párrafo 9, prohíbe el desecho o la descarga en el mar, al sur de los 60° S.</p> <p>Del 1-feb-2022 al 12-feb-2022, el <i>Ocean Azul</i> notificó en su formulario de datos C2 la descarga, al sur de los 60° S, de 31 ejemplares de especies identificables, con un peso total de 151 kg.</p>	<p>Los observadores (nacional e internacional) informaron que los desechos de pescado fueron retenidos a bordo para ser eliminados una vez abandonada el Área de la Convención. Esta se efectuó fuera del Área de la Convención. Habiéndose hecho las consultas correspondientes, se concluye que los ejemplares descartados no se referían a descargados al mar, por lo que se entiende que hubo ambigüedad o mal entendido en el registro en el formulario C2v.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
Medida de Conservación 31-01					
Reino Unido	<i>Argos Georgia</i>	<p>Como se establece en COMM CIRC 22/37 – SC CIRC 22/31, MC 31-01 para cada temporada de pesca, la Comisión establecerá las limitaciones u otras medidas, según sea necesario, alrededor de las islas Georgias del Sur.</p> <p>El <i>Argos Georgia</i> notificó datos CE y C2 para la pesca de <i>Dissostichus eleginoides</i> en la Subárea 48.3 en junio de 2022, contrario a lo que establece la MC 31-01.</p> <p>Este hecho se consideró en más detalle en el Proyecto de lista de barcos de pesca INDNR (COMM CIRC 22/64).</p>	<p>Como se deja explícito en COMM CIRC 22/51 – SC CIRC 22/50, Reino Unido establece claramente su posición con respecto a la pesca de austromerluza negra en la área marítima proclamada de las islas Georgias del Sur y Sándwich del Sur, que se encuentra dentro de la Subárea estadística 48.3.</p> <p>No hay justificación científica o legal para que ningún Miembro busque el cierre de la pesquería de austromerluza negra en la Subárea 48.3. Todos los miembros de la Comisión, a excepción de Rusia, acordaron que los términos propuestos en los que se volvería a adoptar la MC 41-02 en CCAMLR-40 eran consistentes con la mejor ciencia disponible y de conformidad con los criterios de decisión de la CCRVMA.</p> <p>En relación con la MC 31-01 que requiere que la CCRVMA “adopte los límites de captura, u otras medidas equivalentes” para pescar en la Subárea 48.3, pero que no establece, ni implica, que si la CCRVMA no adopta tal medida (incluso si es objetivamente exigido), se producirá alguna limitación a la pesca. En relación con esto, Reino Unido señala que la pesca de austromerluza se realizó en la Subárea 48.3 antes de que se estableciera un límite de captura específico, incluso en los años posteriores a la adopción de la Medida de Conservación 31-01. No hay ninguna sugerencia (como en los registros de las reuniones en ese momento) de que dicha pesca antes de la adopción de un límite de captura fuera contraria a la</p>	Consenso no alcanzado	V. párrafos 97 a 102

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			<p>Convención de la CRVMA o a cualquier medida de conservación, incluida la Medida de Conservación 31-01.</p> <p>Además, Reino Unido ha operado la pesquería de austromerluza de las Georgias del Sur de acuerdo con todas las MC pertinentes, incluidas, entre otras, la MC 10-02, la MC 10-04, la MC 10-05 y la MC 23-01.</p> <p>Reino Unido no considera que COMM CIRC 22/37 – SC COMM 22/31 demuestre explícitamente el incumplimiento de la MC 31-01. Dado que los barcos que operan en la pesquería de las Georgias del Sur han sido incluidos en el Proyecto de lista de barcos de pesca INDNR-PC, según lo solicitado por un Miembro, creemos que este asunto será considerado por SCIC en el marco de la MC 10-06 y, por lo tanto, debería eliminarse de la consideración marco de la MC 31-01 y el proyecto de informe de cumplimiento.</p> <p>Calificación preliminar: cumple</p>		
Reino Unido	<i>Argos Helena</i>	<p>Como se establece en COMM CIRC 22/37 – SC CIRC 22/31, MC 31-01 para cada temporada de pesca, la Comisión establecerá las limitaciones u otras medidas, según sea necesario, alrededor de las islas Georgias del Sur.</p> <p>El <i>Argos Georgia</i> notificó datos CE y C2 para la pesca de <i>Dissostichus eleginoides</i> en la Subárea 48.3 en junio de 2022, contrario a lo que establece la MC 31-01.</p>	<p>Como se deja explícito en COMM CIRC 22/51 – SC CIRC 22/50, Reino Unido establece claramente su posición con respecto a la pesca de austromerluza negra en la área marítima proclamada de las islas Georgias del Sur y Sándwich del Sur, que se encuentra dentro de la Subárea estadística 48.3.</p> <p>No hay justificación científica o legal para que ningún Miembro busque el cierre de la pesquería de austromerluza negra en la Subárea 48.3. Todos los miembros de la Comisión, a excepción de Rusia,</p>	Consenso no alcanzado	V. párrafos 97 a 102

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		Este hecho se consideró en más detalle en el Proyecto de lista de barcos de pesca INDNR (COMM CIRC 22/64).	<p>acordaron que los términos propuestos en los que se volvería a adoptar la MC 41-02 en CCAMLR-40 eran consistentes con la mejor ciencia disponible y de conformidad con los criterios de decisión de la CCRVMA.</p> <p>En relación con la MC 31-01 que requiere que la CCRVMA “adopte los límites de captura, u otras medidas equivalentes” para pescar en la Subárea 48.3, pero que no establece, ni implica, que si la CCRVMA no adopta tal medida (incluso si es objetivamente exigido), se producirá alguna limitación a la pesca. En relación con esto, Reino Unido señala que la pesca de austromerluza se realizó en la Subárea 48.3 antes de que se estableciera un límite de captura específico, incluso en los años posteriores a la adopción de la Medida de Conservación 31-01. No hay ninguna sugerencia (como en los registros de las reuniones en ese momento) de que dicha pesca antes de la adopción de un límite de captura fuera contraria a la Convención de la CRVMA o a cualquier medida de conservación, incluida la MC 31-01. Además, Reino Unido ha operado la pesquería de austromerluza de las Georgias del Sur de acuerdo con todas las MC pertinentes, incluidas, entre otras, la MC 10-02, la MC 10-04, la MC 10-05 y la MC 23-01.</p> <p>Reino Unido no considera que COMM CIRC 22/37 – SC COMM 22/31 demuestre explícitamente el incumplimiento de la MC 31-01. Dado que los barcos que operan en la pesquería de las Georgias del Sur han sido incluidos en el Proyecto de lista de barcos de pesca INDNR-PC, según lo solicitado por un Miembro, creemos que este asunto será considerado por SCIC en el marco de la MC 10-06</p>		

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			y, por lo tanto, debería eliminarse de la consideración marco de la MC 31-01 y el proyecto de informe de cumplimiento.		
			Calificación preliminar: cumple		
Reino Unido	<i>Nordic Prince</i>	<p>Como se establece en COMM CIRC 22/37 – SC CIRC 22/31, MC 31-01 para cada temporada de pesca, la Comisión establecerá las limitaciones u otras medidas, según sea necesario, alrededor de las islas Georgias del Sur.</p> <p>El <i>Argos Georgia</i> notificó datos CE y C2 para la pesca de <i>Dissostichus eleginoides</i> en la Subárea 48.3 en junio de 2022, contrario a lo que establece la MC 31-01.</p> <p>Este hecho se consideró en más detalle en el Proyecto de lista de barcos de pesca INDNR (COMM CIRC 22/64).</p>	<p>Como se deja explícito en COMM CIRC 22/51 – SC CIRC 22/50, Reino Unido establece claramente su posición con respecto a la pesca de austromerluza negra en la área marítima proclamada de las islas Georgias del Sur y Sándwich del Sur, que se encuentra dentro de la Subárea estadística 48.3.</p> <p>No hay justificación científica o legal para que ningún Miembro busque el cierre de la pesquería de austromerluza negra en la Subárea 48.3. Todos los miembros de la Comisión, a excepción de Rusia, acordaron que los términos propuestos en los que se volvería a adoptar la MC 41-02 en CCAMLR-40 eran consistentes con la mejor ciencia disponible y de conformidad con los criterios de decisión de la CCRVMA. En relación con la MC 31-01 que requiere que la CCRVMA “adopte los límites de captura, u otras medidas equivalentes” para pescar en la Subárea 48.3, pero que no establece, ni implica, que si la CCRVMA no adopta tal medida (incluso si es objetivamente exigido), se producirá alguna limitación a la pesca. En relación con esto, Reino Unido señala que la pesca de austromerluza se realizó en la Subárea 48.3 antes de que se estableciera un límite de captura específico, incluso en los años posteriores a la adopción de la Medida de Conservación 31-01. No hay ninguna sugerencia (como en los registros de las reuniones en ese momento) de que dicha pesca antes de la adopción</p>	Consenso no alcanzado	V. párrafos 97 a 102

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			<p>de un límite de captura fuera contraria a la Convención de la CRVMA o a cualquier medida de conservación, incluida la MC 31-01.</p> <p>Además, Reino Unido ha operado la pesquería de austromerluza de las Georgias del Sur de acuerdo con todas las MC pertinentes, incluidas, entre otras, la MC 10-02, la MC 10-04, la MC 10-05 y la MC 23-01.</p> <p>Reino Unido no considera que COMM CIRC 22/37 – SC COMM 22/31 demuestre explícitamente el incumplimiento de la MC 31-01. Dado que los barcos que operan en la pesquería de las Georgias del Sur han sido incluidos en el Proyecto de lista de barcos de pesca INDNR-PC, según lo solicitado por un Miembro, creemos que este asunto será considerado por SCIC en el marco de la MC 10-06 y, por lo tanto, debería eliminarse de la consideración marco de la MC 31-01 y el proyecto de informe de cumplimiento.</p> <p>Calificación preliminar: cumple</p>		
Reino Unido	<i>Polar Bay</i>	<p>Como se establece en COMM CIRC 22/37 – SC CIRC 22/31, MC 31-01 para cada temporada de pesca, la Comisión establecerá las limitaciones u otras medidas, según sea necesario, alrededor de las islas Georgias del Sur.</p> <p>El <i>Argos Georgia</i> notificó datos CE y C2 para la pesca de <i>Dissostichus eleginoides</i> en la Subárea 48.3 en junio de 2022, contrario a lo que establece la MC 31-01.</p>	<p>Como se deja explícito en COMM CIRC 22/51 – SC CIRC 22/50, Reino Unido establece claramente su posición con respecto a la pesca de austromerluza negra en la área marítima proclamada de las islas Georgias del Sur y Sándwich del Sur, que se encuentra dentro de la Subárea estadística 48.3.</p> <p>No hay justificación científica o legal para que ningún Miembro busque el cierre de la pesquería de austromerluza negra en la Subárea 48.3. Todos los miembros de la Comisión, a excepción de Rusia,</p>	Consenso no alcanzado	V. párrafos 97 a 102

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		Este hecho se consideró en más detalle en el Proyecto de lista de barcos de pesca INDNR (COMM CIRC 22/64).	<p>acordaron que los términos propuestos en los que se volvería a adoptar la MC 41-02 en CCAMLR-40 eran consistentes con la mejor ciencia disponible y conforme a los criterios de decisión de la CCRVMA.</p> <p>En relación con la MC 31-01 que requiere que la CCRVMA “adopte los límites de captura, u otras medidas equivalentes” para pescar en la Subárea 48.3, pero que no establece, ni implica, que si la CCRVMA no adopta tal medida (incluso si es objetivamente exigido), se producirá alguna limitación a la pesca. En relación con esto, Reino Unido señala que la pesca de austromerluza se realizó en la Subárea 48.3 antes de que se estableciera un límite de captura específico, incluso en los años posteriores a la adopción de la Medida de Conservación 31-01. No hay ninguna sugerencia (como en los registros de las reuniones en ese momento) de que dicha pesca antes de la adopción de un límite de captura fuera contraria a la Convención de la CRVMA o a cualquier medida de conservación, incluida la MC 31-01.</p> <p>Además, Reino Unido ha operado la pesquería de austromerluza de las Georgias del Sur de acuerdo con todas las MC pertinentes, incluidas, entre otras, la MC 10-02, la MC 10-04, la MC 10-05 y la MC 23-01. Reino Unido no considera que la COMM CIRC 22/37 – SC CIRC 22/31 demuestre explícitamente el incumplimiento de la MC 31-01. Dado que los barcos que operan en la pesquería de las Georgias del Sur han sido incluidos en el Proyecto de lista de barcos de pesca INDNR-PC, según lo solicitado por un Miembro, creemos que este asunto será considerado por SCIC en el marco</p>		

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			de la MC 10-06 y, por lo tanto, debería eliminarse de la consideración marco de la MC 31-01 y el proyecto de informe de cumplimiento. Calificación preliminar: cumple		
Medida de Conservación 41-01					
Francia	<i>Le Saint Andre</i>	<p>MC 41-01, anexo C, párrafo 2(i), requiere el marcado y liberación de austromerluza de acuerdo con el Protocolo de marcado de la CCRVMA. El Protocolo de Marcado de la CCRVMA estipula que no se deben utilizar garfios para subir peces a bordo para su marcado.</p> <p>El informe de observación #2219 de la campaña del <i>Le Saint Andre</i> (Francia) para el periodo del 19-nov-2021 al 26-feb-2022, informó: “El barco había implementado un sistema de “bastones” forrados de plástico que se usaban para subir a bordo los peces de gran tamaño. Luego se usó una camilla tejida en red para devolverla al agua”.</p>	<p>Como señaló el observador internacional en su informe, los Miembros de la tripulación utilizan un bastón sin punta como ayuda para manejar o estabilizar, adaptada para subir a bordo las austromerluzas de mayor tamaño sin dañarlas. Después de marcarlas, se usa una camilla para levantar a la austromerluzas y devolverlas al agua. Este uso de herramientas auxiliares, bajo la supervisión de un oficial y el observador científico a bordo, es compatible con los requisitos del Protocolo de marcado.</p> <p>Además, esta instancia se hace eco de una similar encontrada en 2020, donde Francia ya había brindado explicaciones sobre el método utilizado por la tripulación. En este caso similar, hubo consenso entre los Miembros para mantener el estado de cumplimiento sobre este tema (véase CCAMLR-39/BG/15 Rev. 1).</p> <p>Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales.</p> <p>Calificación preliminar: cumple</p>	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales
España	<i>Tronio</i>	<p>La MC 41-01, anexo C, párrafo 2(iii), establece que cada barco deberá lograr una coincidencia en las estadísticas de marcado del 60 % para cada especie de <i>Dissostichus</i>. Sin embargo, todo barco que pesque <i>Dissostichus</i> spp. y cumpla con la tasa de</p>	<p>Respuesta enviada a la Secretaría por la Unión Europea por correo electrónico:</p> <p>Actualmente bajo investigación. Tenemos la intención de proporcionar una actualización en la reunión de SCIC.</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 104

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>marcado requerida, pero marque menos de 30 peces de una especie de <i>Dissostichus</i> quedará exento de la obligación de lograr el 60 % de coincidencia de las estadísticas de marcado para esa especie.</p> <p>La MC 41-09, párrafo 13 establece la tasa de marcado de 1 pez por tonelada de peso en vivo capturado en cada UIPE.</p> <p>El <i>Tronio</i>, de pabellón de España, alcanzó una coincidencia en las estadísticas de marcado del 55,35 % en la Subárea 88.1, UIPE I.</p>			
Ucrania	<i>Marigolds</i>	<p>La MC 41-01, anexo C, párrafo 2(iii), establece que cada barco deberá lograr una coincidencia en las estadísticas de marcado del 60 % para cada especie de <i>Dissostichus</i>. Sin embargo, todo barco que pesque <i>Dissostichus</i> spp. y cumpla con la tasa de marcado requerida, pero marque menos de 30 peces de una especie de <i>Dissostichus</i> quedará exento de la obligación de lograr el 60 % de coincidencia de las estadísticas de marcado para esa especie.</p> <p>La MC 41-10, párrafo 13, establece la tasa de marcado en 3 peces por tonelada de peso en vivo capturado en toda la Subárea 88.2, UIPE C-G.</p> <p>El <i>Marigolds</i>, de pabellón de Ucrania, logró una estadística de superposición de marcado de 55,89 % en la Subárea 88,2 UIPE C-G combinadas.</p>	<p>El BP <i>Marigolds</i> no logró un índice de la concordancia de las estadísticas de marcado en el Area 88.2 UIPE C-G debido a las bajas capturas y a la gran concentración de hielo. Estas razones estaban dando lugar a problemas con los peces de la selección de tamaño necesaria para el procedimiento de marcado.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Cumple	V. párrafo 104

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
España	<i>Tronio</i>	<p>La MC 41-01, anexo C, párrafo 4, establece que todos los datos de las marcas se informen en los datos mensuales de captura y esfuerzo por lance (C2). La MC 41-01, anexo C, párrafo 1, establece explícitamente que esta es una responsabilidad del Estado del pabellón.</p> <p>Las marcas A607276 y A607277 fueron recuperadas por el <i>Tronio</i> en la campaña No. 169 el 10-abr-2022 y notificadas en los datos de observación científica. El formulario C2 (2-abr-2022 a 15-abr-2022), que incluye la fecha de recuperación de la marca, no registra la información de estas recuperaciones de marcas y el formulario C2 (28-feb-2021 a 1-abr-2021), que cubre el intervalo de fechas de liberación de esas marcas, no contiene la información de su liberación. El barco no notificó ni la liberación ni la recuperación de marcas en los datos mensuales de captura y esfuerzo a escala fina del barco (C2).</p>	<p>Respuesta enviada a la Secretaría por la Unión Europea por correo electrónico:</p> <p>La falta en la notificación se debió a un descuido administrativo. Esta fue presentada a la Secretaría el 7-sep.</p> <p>No se asignó una calificación de cumplimiento</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 105
Medida de Conservación 41-09					
Australia	<i>Antarctic Aurora</i>	<p>La MC 41-09, párrafo 13, establece que la austromerluza negra se marcará a razón de al menos un pez por tonelada de peso en vivo capturado en cada UIPE.</p> <p>El <i>Antarctic Aurora</i> alcanzó una tasa de marcado de 0,9 peces por tonelada de peso en vivo capturado en la UIPE 88.1 H. El barco capturó 68,8 t de <i>Dissostichus mawsonii</i> (2248 ejemplares) y marcó 64 ejemplares.</p>	<p>La herramienta desarrollada para que los observadores científicos determinen la tasa de marcado de austromerluza y la coincidencia en las estadísticas de marcado se modificó y contenía un error, lo que resultó en un cálculo erróneo de la tasa de marcado para la UIPE 88.1 H. La tasa de marcado cumplió o superó el requisito en general pero no cumplió el requisito en la UIPE H.</p> <p>La herramienta utilizada por los observadores</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 107

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			<p>científicos para calcular la tasa de marcado en el mar ahora se ha corregido y las instrucciones para los observadores científicos se han revisado para garantizar que se cumpla la tasa de marcado requerida dentro de cada UIPE.</p> <p>Medidas adicionales: No se requieren medidas adicionales</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>		
Nueva Zelandia	<i>Janas</i>	<p>La MC 41-09, párrafo 13, establece que la austromerluza negra se marcará a razón de al menos un pez por tonelada de peso en vivo capturado en cada UIPE.</p> <p>El <i>Janas</i> alcanzó una tasa de marcado de 0,7 peces por tonelada de peso en vivo capturado en la UIPE 88.1 H. El barco capturó 29,8 t de <i>Dissostichus mawsonii</i> (842 ejemplares), y marcó 21 peces.</p>	<p>La investigación confirmó que la tasa de marcado lograda por el <i>Janas</i> mientras pescaba en la UIPE I no cumplió con los requisitos de la MC 41-09, párrafo 13. El operador del barco informó que el hecho de no lograr la tasa de marcado requerida se debió al uso de una hoja de cálculo de cociente y coincidencia de marcas que incluía un error en los cálculos.</p> <p>El barco cumplió con la tasa de marcado en todas las demás áreas y la tasa de marcado general para la temporada fue de 1,03.</p> <p>El Ministerio para Industrias Primarias de Nueva Zelandia, a través de su régimen de permisos, ahora requiere informes adicionales a las autoridades de Nueva Zelandia por parte de todos los buques con bandera de Nueva Zelandia para garantizar que no se produzcan más casos de incumplimiento en los requisitos de marcado en virtud de la MC 41-09.</p> <p>Luego de la investigación, el Ministerio para Industrias Primarias de Nueva Zelandia envió una advertencia oficial al dueño del barco. Esta</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 107

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			<p>advertencia formal se registrará en el acta del Ministerio de cumplimiento de la empresa.</p> <p>Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>		
Nueva Zelandia	<i>San Aspiring</i>	<p>La MC 41-09, párrafo 13, establece que la austromerluza negra se marcará a razón de al menos un pez por tonelada de peso en vivo capturado en cada UIPE.</p> <p>El <i>San Aspiring</i> alcanzó una tasa de marcado de 0,9 peces por tonelada de peso en vivo capturado en la UIPE 88.1 H. El barco capturó 113,1 t de <i>Dissostichus mawsonii</i> (3912 ejemplares) y marcó 107 ejemplares.</p>	<p>La investigación confirmó que la tasa de marcado lograda por el <i>San Aspiring</i> mientras pescaba en la UIPE I no cumplió con los requisitos de la MC 41-09, párrafo 13. El operador del barco informó que el error fue utilizar una calculadora de proporción de marcas que calculó por subárea, pero no por UIPE. La tasa de marcado general de los barcos para la temporada fue de 1,03.</p> <p>El Ministerio para Industrias Primarias de Nueva Zelandia, a través de su régimen de permisos, ahora requiere informes adicionales a las autoridades de Nueva Zelandia por parte de todos los buques con bandera de Nueva Zelandia para garantizar que no se produzcan más casos de incumplimiento en los requisitos de marcado en virtud de la MC 41-09.</p> <p>Luego de la investigación, el Ministerio para Industrias Primarias de Nueva Zelandia envió una advertencia oficial al dueño del barco. Esta advertencia formal quedará registrada en el acta de cumplimiento de la empresa en el registro del Ministerio.</p> <p>Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 107

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
Ucrania	<i>Calipso</i>	<p>La MC 41-09, párrafo 13, establece que la austromerluza negra se marcará a razón de al menos un pez por tonelada de peso en vivo capturado en cada UIPE.</p> <p>El <i>Calipso</i> alcanzó una tasa de marcado de 0,0 peces por tonelada de peso en vivo capturado en la UIPE 881J. El barco capturó 0,5 t de <i>Dissostichus mawsonii</i> (24 ejemplares), y marcó 0 peces.</p>	<p>Es bien sabido, y se ha discutido ampliamente en el pasado, que el barco tiene una capacidad limitada para cumplir todos los requisitos de marcado cuando pesca en las UIPE, donde las capturas son relativamente bajas. A esto le sigue una exención del requisito general de superposición de marcado, establecido en el párrafo 2(iii) del anexo 41-01/C, que no es aplicable a un requisito de tasa mínima de marcado, pero se rige por la misma razón. El BP <i>Calipso</i> no marcó ni liberó el número mínimo requerido de peces en la UIPE 88.1 J porque faltaban ejemplares TOA capturados en un lugar adecuado para marcar y liberar de conformidad con el párrafo 2(ii) del anexo 41-01/C.</p> <p>Cabe señalar que el tiempo del barco en la UIPE J es de las 16:18 a las 16:43 (25 min), tal como se ha informado a la Secretaría de la CCRVMA. El hecho de que la mayoría de los lances 54 y 55 se calaron en la UIPE H, y que estos lances se capturaron en su totalidad en la UIPE H, explica la falta de estadísticas de marcado de austromerluza en la UIPE J. No se realizaron lances de línea en la UIPE J.</p> <p>Calificación preliminar: cumple</p>	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales
Ucrania	<i>Calipso</i>	<p>La MC 41-09, párrafo 13, establece que la austromerluza negra se marcará a razón de al menos un pez por tonelada de peso en vivo capturado en cada UIPE.</p> <p>El <i>Calipso</i> alcanzó una tasa de marcado de 0,9 peces por tonelada de peso en vivo capturado en la UIPE 88.1 H. El barco capturó 9,1 t de <i>Dissostichus mawsonii</i> (330 ejemplares), y marcó 8 peces.</p>	<p>Es bien sabido, y se ha discutido ampliamente en el pasado, que el barco tiene una capacidad limitada para cumplir todos los requisitos de marcado cuando pesca en las UIPE, donde las capturas son relativamente bajas. A esto le sigue una exención del requisito general de superposición de marcado, establecido en el párrafo 2(iii) del anexo 41-01/C, que no es aplicable a un requisito de tasa mínima de marcado, pero se rige por la misma razón.</p>	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
			<p>El BP <i>Calipso</i> no marcó ni liberó el número mínimo requerido de peces en la UIPE 88.1 J porque faltaban ejemplares TOA capturados en un lugar adecuado para marcar y liberar de conformidad con el párrafo 2(ii) del anexo 41-01/C.</p> <p>Además, las estadísticas de las UIPE I y H se agregaron de acuerdo con la MC 41-09 del inciso 2(ii), teniendo un límite de captura total en la temporada 2021/22 de 2307 t. La captura total del barco en esta área regulada fue de 86 054,35 kg, con 88 peces marcados, una tasa de marcado de 1,023, y una coincidencia de marcas del 74,9 %.</p> <p>Calificación preliminar: cumple</p>		
Reino Unido	<i>Argos Helena</i>	<p>La MC 41-09, párrafo 6, exige que un barco se desplace 5 N cuando la captura secundaria de cualquier especie sea igual o superior a 1 t y no deberá regresar a ningún punto dentro de las 5 N en las que la captura secundaria excedió de 1 t durante un período de al menos cinco días.</p> <p>La MC 41-09, párrafo 6, también establece que para esta medida “<i>Macrourus spp</i>”. debe contarse como una sola especie.</p> <p>Una milla náutica equivale a 1852 metros. Cinco millas náuticas equivalen a 9260 metros.</p> <p>El <i>Argos Helena</i>, en la Subárea 88.1, informó que la línea número 13 tenía una captura secundaria total de 1,32 t de <i>Macrourus spp</i>. con una hora de finalización de los lances a las 10:32 UTC del 11-dic-2021.</p> <p>La distancia al siguiente conjunto de líneas más cercano (línea número 25, calada a</p>	<p>Reino Unido investigó este posible caso de incumplimiento.</p> <p>Reino Unido accedió a los datos del sistema de seguimiento electrónico basado en video, que proporciona un seguimiento independiente de la pesca integrando los datos de posición del GPS, la velocidad del barco, el rumbo, la actividad de los sensores y el video (cuando se pesca o durante las actividades de la línea espantapájaros) capturado continuamente a intervalos de 10 segundos. El período revisado fue del 11 al 16-dic-2021, elegido en función de la hora de finalización del lance que activa esta regla y la subsiguiente regla de traslado de 5 días de establecida en la MC 41-09.</p> <p>La figura 1 muestra los datos del sistema de seguimiento electrónico, que determinan claramente que la línea calada está cerca de la zona intermediaria de 5 N, pero no entra en ella, en los 5 días posteriores a la implementación de la regla de traslado.</p>	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
		<p>las 01:07 UTC del 14-dic-2021) se calculó en 9025 metros (4,9 N).</p> <p>Se han presentado datos adicionales sobre el cálculo de la distancia y una representación gráfica.</p>	<p>Medidas adicionales: Se ha dado instrucciones a los barcos para que añada media milla náutica adicional a la zona intermedia de 5 N para dejar margen para la deriva de la línea.</p> <p>Calificación preliminar: cumple</p>		
Reino Unido	<i>Argos Georgia</i>	<p>La MC 41-09, párrafo 6, exige que un barco se desplace 5 N cuando la captura secundaria de cualquier especie sea igual o superior a 1 t y no deberá regresar a ningún punto dentro de las 5 N en las que la captura secundaria excedió de 1 t durante un periodo de al menos cinco días. La MC 41-09, párrafo 6, también establece que para esta medida “<i>Macrourus spp.</i>” debe contarse como una sola especie. Una milla náutica equivale a 1852 metros. Cinco millas náuticas equivalen a 9260 metros.</p> <p>El <i>Argos Georgia</i>, en la Subárea 88.1, informó que la línea número 31 tenía una captura secundaria total de 1,26 t de <i>Macrourus spp.</i>, con una hora de finalización de los lances a las 14:12 UTC del 22-dic-2021. La distancia al siguiente conjunto de líneas más cercano (línea número 36 a las 15:23 UTC del 22-dic-2021) se calculó en 9114 metros (4,9 N).</p> <p>Se han presentado datos adicionales sobre el cálculo de la distancia y una representación gráfica.</p>	<p>Reino Unido investigó este posible caso de incumplimiento.</p> <p>Reino Unido accedió a los datos del sistema de seguimiento electrónico basado en video, que proporciona un seguimiento independiente de la pesca integrando los datos de posición del GPS, la velocidad del barco, el rumbo, la actividad de los sensores y el video (cuando se pesca o durante las actividades de la línea espantapájaros) capturado continuamente a intervalos de 10 segundos. El período revisado fue del 22 al 27-dic-2021, elegido en función de la hora de finalización del lance que activa esta regla y la subsiguiente regla de traslado de 5 días establecida en la MC 41-09. La figura 1 muestra los datos del sistema de seguimiento electrónico.</p> <p>Como se muestra en la figura 1, la línea en cuestión se fijó a 5 N desde el punto que activó la regla de traslado. Sin embargo, la figura 2 muestra que 2,36 N del total de las 3,43 N de longitud de la línea parecen entrar en la zona intermedia después del calado, penetrando un máximo de 0,11 N (200 m) en la zona intermedia.</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Estado	Respuesta SCIC
Medidas adicionales: Se ha dado instrucciones a los barcos para que añada media milla náutica adicional a la zona intermedia de 5 N para dejar margen para la deriva de la línea.					
Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)					
Medida de Conservación 91-05					
España	<i>Tronio</i>	<p>La MC 91-05, párrafo 24, exige que los Estados del pabellón notifiquen a la Secretaría antes del ingreso de uno de sus barcos de pesca en el área marina protegida.</p> <p>Una notificación de desplazamiento para el <i>Tronio</i> proporcionada a las 08:33 UTC del 7-ene-2022 confirmó la entrada en la ZPG(i) del AMPRMR a las 08:16 UTC del 7-ene-2022.</p> <p>Diferencia de tiempo: 17 min tras la entrada.</p>	<p>Respuesta enviada a la Secretaría por la Unión Europea por correo electrónico:</p> <p>Actualmente bajo investigación. Tenemos la intención de proporcionar una actualización en la reunión de SCIC.</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
Uruguay	<i>Ocean Azul</i>	<p>La MC 91-05, párrafo 24, exige que los Estados del pabellón notifiquen a la Secretaría antes del ingreso de uno de sus barcos de pesca en el área marina protegida.</p> <p>Una notificación de desplazamiento para el <i>Ocean Azul</i> fue proporcionada a las 23:26 UTC del 26-dic-2021 que confirmó la entrada en la ZPG(i) del AMPRMR a las 19:40 UTC del 26-dic-2021.</p> <p>Diferencia de tiempo: 3 h 46 min después de la entrada.</p>	<p>El barco notificó el ingreso a la AMP en tránsito, después que se hizo efectivo el mismo. Debe considerarse que, en esas fechas, hubo interrupción en la transmisión de los datos VMS por dificultad en las comunicaciones.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

Lista de barcos de pesca INDNR de Partes no contratantes de 2022/23

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

(continúa)

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

(continúa)

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

(continúa)

Nombre del barco	Pabellón	Número OMI	Señal de llamada	Tipo y fecha de las actividades	Año de inclusión en lista	Propietarios (historial)
<i>Perlon</i>		5062479	5NTV21	<ul style="list-style-type: none"> • Avistado 58.5.1 (03-dic-2002) • Avistado 58.5.1 (04-jun-2003) • Avistado 58.4.2 (22-ene-2004) • Avistado 58.4.3b (11-dic-2005) • Pescando 58.4.1 (26-ene-2006) • Avistado 58.4.3b (07-dic-2006) • Avistado 58.4.1 (30-dic-2006) • Avistado 58.4.1 (16-dic-2008) • Artes de pesca avistados (10-feb-2009) • Pescando 58.5.1 (08-jun-2010) • Avistado 51 (10-feb-2012) • Avistado 57 (20-jul-2014) • Avistado, inspeccionado 57 (22-abr-2015) 	2003	<ul style="list-style-type: none"> • Vakin S.A. • Jose Lorenzo SL • Americagalaica S.A.
<i>Pescacisne 1, Pescacisne 2</i>		9319856	9LU2119	<ul style="list-style-type: none"> • Apoyando a barcos de pesca INDNR 51 (16-may-2008) • Avistado 58.4.3b (22-abr-2009) • Avistado 57 (07-dic-2009) • Pescando 58.4.1 (07-abr-2010) • Avistado 58.4.1 (29-ene-2012) • Avistado 58.4.1 (30-ene-2012) • Avistado 58.4.1 (31-ene-2012) • Avistado 57 (24-abr-2012) • Pescando 58.6 (03-jul-2012) • Avistado 57 (28-may-2013) • Avistado 57 (04-jul-2013) • Avistado 58.4.1 (20-ene-2014) • Avistado 57 (13-may-2014) • Avistado 57 (08-dic-2014) • Izando 5841H (06-ene-2015) 	2008	<ul style="list-style-type: none"> • Mabenal S.A. • Vidal Armadores S.A. • Omunkete Fishing Pty Ltd • Gongola Fishing JV (Pty) Ltd • Eastern Holdings
<i>Sea Urchin</i>	Gambia / apátrida	7424891		<ul style="list-style-type: none"> • Pescando 58.4.4b (10-nov-2006) 	2007	<ul style="list-style-type: none"> • Cecibell Securities • Farway Shipping

(continúa)

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

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

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