

**Informe del Comité Permanente de Ejecución  
y Cumplimiento 2024 (SCIC-2024)**



## Índice

	Página
<b>Apertura de la reunión</b> .....	145
<b>Organización de la reunión</b> .....	145
Agenda .....	145
<b>Estado de aplicación de las medidas y de implementación de los sistemas relacionados con la ejecución y el cumplimiento</b> .....	145
Sistema de Documentación de Capturas (SDC).....	145
Evaluación de propuestas de gasto con cargo al Fondo del SDC .....	145
Implementación del SDC .....	147
Inspecciones de barcos .....	148
Sistema de Seguimiento de Barcos (VMS) y actividades de desplazamiento de barcos en el Área de la Convención .....	150
Promoción del cumplimiento en la CCRVMA .....	151
Transbordos .....	154
Implementación del Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA (SOCI) .....	155
Estrategia para la participación de PNC .....	156
Propuestas de adopción de nuevas medidas de conservación relativas al cumplimiento y modificación de las medidas existentes .....	157
Medida de Conservación 10-03 .....	157
Medida de Conservación 10-04 .....	158
Medidas de Conservación 21-01 y 21-02 .....	159
Medida de Conservación 23-01 .....	159
Medida de Conservación 31-02 .....	159
Medidas de Conservación 41-01 y 41-10 .....	160
Áreas de nidificación de peces .....	160
Simposio de Armonización .....	160
Resolución sobre normas laborales y de seguridad.....	161
Sistema de Observación Científica Internacional .....	162
<b>Procedimiento de Evaluación del Cumplimiento (PECC) de la CCRVMA</b> .....	162
Informe Provisional sobre el Cumplimiento .....	163
Medida de Conservación 10-03 .....	163
Medida de Conservación 10-04 .....	165
Medida de Conservación 10-05 .....	168
Medida de Conservación 10-09 .....	174
Medida de Conservación 22-07 .....	177
Medida de Conservación 22-08 .....	181
Medida de Conservación 23-04 .....	181
Medida de Conservación 25-02 .....	183
Medida de Conservación 26-01 .....	187
Medida de Conservación 31-01 .....	190
Medida de Conservación 31-02 .....	192
Medida de Conservación 41-09 .....	194

Medida de Conservación 91-05 .....	194
Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA.....	196
<b>Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR)</b>	
<b>en el Área de la Convención.....</b>	<b>200</b>
Nivel actual de la pesca INDNR .....	201
Listas de barcos de pesca INDNR.....	202
Lista de barcos de pesca INDNR-PNC .....	202
Lista de barcos de pesca INDNR-PC .....	203
<b>Notificaciones de pesquerías .....</b>	<b>206</b>
<b>Asesoramiento del Comité Científico para SCIC .....</b>	<b>209</b>
Observadores científicos .....	209
Desechos .....	210
Virado tardío de los artes de pesca .....	211
Simposio de Armonización .....	211
<b>Consideración de la Segunda Evaluación del Funcionamiento .....</b>	<b>211</b>
<b>Otros asuntos.....</b>	<b>211</b>
<b>Cierre de la reunión .....</b>	<b>213</b>
<b>Apéndice I: Casos de incumplimiento de 2023/24.....</b>	<b>214</b>
<b>Apéndice II: Lista propuesta de barcos de pesca INDNR</b> <b>de Partes no contratantes de 2024/25 .....</b>	<b>244</b>
<b>Apéndice III: Lista propuesta de barcos de pesca INDNR</b> <b>de las Partes contratantes de 2024/25 .....</b>	<b>244</b>
<b>Apéndice IV: Declaración de la delegación de Sudáfrica .....</b>	<b>245</b>
<b>Apéndice V: Declaración de la delegación de Sudáfrica .....</b>	<b>251</b>

**Informe de la reunión del Comité Permanente  
de Ejecución y Cumplimiento (SCIC)**  
(Hobart, Australia, 14 a 18 de octubre de 2024)

### **Apertura de la reunión**

1. La reunión del Comité Permanente de Ejecución y Cumplimiento (SCIC) se celebró del 14 al 18 de octubre de 2024 en Hobart, Australia.
2. La Presidenta de SCIC, la Sra. M. Engelke-Ros (EE. UU.) dio inicio a la reunión y la bienvenida a los Miembros y a los Observadores, y expresó su agradecimiento a la Secretaría por el apoyo que ofrece. La Presidenta también expresó su agradecimiento a los Miembros por el trabajo de preparación de la reunión de SCIC desarrollado durante el período entre sesiones.

### **Organización de la reunión**

#### Agenda

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

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

#### Sistema de Documentación de Capturas (SDC)

##### Evaluación de propuestas de gasto con cargo al Fondo del SDC

4. SCIC consideró la propuesta de la Secretaría de gastos relacionados con el Fondo del Sistema de Documentación de Capturas de *Dissostichus* spp. (SDC) (CCAMLR-43/20). SCIC señaló que se habían implementado las propuestas adoptadas en CCAMLR-42 relativas al mantenimiento del SDCe y a actividades presenciales de capacitación sobre el SDC para Tailandia y Colombia, y que el remanente de los fondos presupuestados para las dos actividades se había devuelto al Fondo del SDC.
5. SCIC recordó la aprobación en CCAMLR-42 (CCAMLR-42, párrafo 18) de financiación de actividades de capacitación en línea para el SDC en 2024 y 2025, y señaló que esas actividades están programadas para finales de 2024 y a lo largo de 2025, y un taller presencial sobre el SDC e inspecciones en puerto está programado para 2025.
6. SCIC felicitó a la Secretaría por el lanzamiento del nuevo SDCe y tomó nota de la labor de mantenimiento permanente que se ha emprendido para apoyar el funcionamiento del SDCe.
7. Tomando en consideración el requisito de la MC 10-05, anexo 10-05/B, de designar un Comité de Evaluación para considerar las propuestas de gasto con cargo al Fondo del SDC y formular recomendaciones a la Comisión, SCIC convino en que este Comité esté integrado por representantes de Australia, Estados Unidos, Federación de Rusia (Rusia), Nueva Zelanda, Reino Unido y República de Corea (Corea).

8. El Comité de Evaluación del Fondo del SDC expresó su agradecimiento a la Secretaría por la propuesta detallada y recomendó financiar las siguientes propuestas de gasto con cargo al Fondo del SDCe:

- (i) Un fondo de mantenimiento del SDCe, con un valor de 20 000 AUD al año durante tres años (2025–2027), con un aumento adicional del 2,5 % anual para cubrir el IPC, por un monto total de 61 513 AUD. El Comité recomendó que, en adelante, la Secretaría caracterice esto como una solicitud de gastos de mejora y desarrollo, a fin de aclarar que no se trata de una actividad ordinaria y estándar de la Secretaría.
- (ii) Actividades presenciales de capacitación para el SDC, de acuerdo a las solicitudes que se reciban, con un valor de 60 000 AUD para su uso en 2025 y 2026, para organizar dos talleres presenciales de capacitación para el SDC solicitados por Partes contratantes o Partes no contratantes (PNC) que cooperan con el SDC. El Comité recomendó que se diera prioridad a las solicitudes de capacitación en función del volumen de documentos de captura y del historial de incumplimiento.
- (iii) 30 000 AUD para 2025 y 2026 para financiar la implementación de la Estrategia para la Participación de PNC y de planes de acción (CCAMLR-43/16), para actividades cuando haya expresiones de interés en cooperar con la CCRVMA mediante la implementación del SDC.
- (iv) Actividades presenciales de capacitación para el SDC, para Singapur, por un valor de 25 000 AUD para financiar los gastos de viaje, alojamiento y gastos asociados de materiales de capacitación relacionados con esta actividad, para su uso en 2025 o 2026. El Comité señaló que Singapur recibió capacitación por última vez en 2017 y que, desde entonces, ha habido cierta rotación de personal.

9. El Comité de Evaluación del Fondo del SDC recomendó que, en adelante, el informe anual de la Secretaría sobre gastos con cargo al Fondo del SDC incluya los resultados de la capacitación, incluidas las mejoras en el cumplimiento y una declaración de competencia sobre el uso del SDC. Además, el Comité de Evaluación del Fondo del SDC recomendó que la Secretaría se centre en el desarrollo de módulos de aprendizaje electrónico y recursos de capacitación en línea sobre el SDC para facilitar más oportunidades de capacitación virtual regular para las todas las Partes contratantes y Partes no contratantes.

10. El Comité no apoyó la solicitud de 30 000 AUD para capacitación presencial para el SDC para México, señalando que México no importa una cantidad significativa de *Dissostichus* spp. (0,09 % del peso total de las importaciones de *Dissostichus* spp. en 2023) y es necesario tener en cuenta la relación costo-beneficio. El Comité observó, además, que no se ha identificado un punto de contacto para México y recomendó un mayor acercamiento de forma virtual para establecer contacto con México, así como considerar actividades virtuales de capacitación antes de realizar cualquier actividad presencial. El Comité señaló que, en caso de que se recibiera una solicitud de capacitación presencial de México, esta podría realizarse a través de los fondos asignados a las actividades presenciales de capacitación conforme a solicitud a las que se refiere el párrafo 8(ii).

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

## Implementación del SDC

12. SCIC tomó nota del informe sobre la implementación del Sistema de Documentación de Capturas de *Dissostichus* spp. (CCAMLR-43/21) y tomó nota de que 15 Miembros, 3 Estados adherentes y 1 Parte no contratante (PNC) que coopera con la CCRVMA mediante su participación en el SDC implementaron de manera efectiva el SDC. Corea agradeció a Chile sus esfuerzos por ser el Estado rector del puerto que gestiona el mayor número de desembarques de austromerluza y la consiguiente expedición de Documentos de Captura de *Dissostichus* spp. (DCD).

13. Sudáfrica tomó nota del acuerdo para que un barco del pabellón de Uruguay pesque en la Subárea 58.7 con autorización de ambos países, y señaló que esto requiere que los DCD sean iniciados por Uruguay, en su calidad de Estado del pabellón, y luego completados por Sudáfrica, en su calidad de Estado rector del puerto.

14. En 2024 se emitieron dos DCDCE, uno por Argentina (COMM CIRC 24/66) y otro por España (COMM CIRC 24/07). La Unión Europea aclaró que las capturas relacionadas con el DCDCE de España fueron incautadas por las autoridades y almacenadas en frío mientras se llevaba a cabo una investigación. Al término de la investigación, se impuso una multa al operador y se le devolvió la captura con un DCDCE adjunto.

15. Argentina hizo la siguiente declaración:

‘La República Argentina recuerda que las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur y los espacios marítimos circundantes son parte integrante del territorio nacional argentino y que, además de estar ilegalmente ocupadas por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, son objeto de una disputa de soberanía entre ambos países, reconocida por las Naciones Unidas.

En consecuencia, la República Argentina hace saber que no reconoce la toponimia mencionada en esa nota, así como tampoco reconoce la intervención en documentos de captura realizados por las pretendidas autoridades de las Islas.

Se recuerda que toda denominación dada a los espacios en disputa debe ser acorde a la Directiva Editorial ST/CS/SER.A/42 de Naciones Unidas.

Asimismo, Argentina desea dejar constancia que toda pesca que se realice en la zona 41.3.2 de la FAO en aguas jurisdiccionales de la República Argentina deberá contar con el correspondiente permiso de pesca de las autoridades argentinas’.

16. Reino Unido hizo la siguiente declaración:

‘Reino Unido rechaza la declaración de Argentina. Reino Unido reitera una vez más que no tiene dudas de su soberanía sobre las islas Falkland, Georgias del Sur y Sándwich del Sur, así como sobre sus áreas marítimas circundantes, como bien saben todos los delegados.’

17. SCIC, tomando nota de las explicaciones de ambos Miembros sobre la emisión de esos DCDCE, recomendó a la Comisión que no era necesario adoptar ninguna otra medida.

18. De conformidad con la MC 10-05, anexo 10-05/C, párrafo C9, SCIC dio consideración a la actual condición de Parte cooperante concedida a Colombia, México, Singapur y Tailandia. SCIC reconoció que la Secretaría lleva tres años intentando que México designe un punto de contacto para organizar las actividades de capacitación para el SDC y apoya la continuidad de este esfuerzo por la Secretaría.

19. SCIC tomó nota de los fructíferos talleres presenciales de capacitación sobre el SDC que tuvieron lugar en Tailandia y en Colombia en 2024. SCIC agradeció a la Secretaría la conciliación de los datos del SDC con los datos de comercio de Tailandia tras el taller sobre el SDC. SCIC reconoció los esfuerzos realizados por muchos Miembros para investigar las discrepancias detectadas e informar al respecto.

#### Inspecciones de barcos

20. SCIC evaluó la implementación de la MC 10-03 y del Sistema de Inspección en la temporada 2023/24 (CCAMLR-43/15) y señaló que se llevaron a cabo 132 inspecciones en puerto y 12 inspecciones en el mar.

21. SCIC señaló que, durante la temporada 2023/24, hubo cuatro casos de barcos que solicitaron entrar en puerto debido a que un miembro de la tripulación necesitaba tratamiento médico y que, en dos de los casos, la Parte A del informe de inspección en puerto no se presentó con al menos 48 horas de antelación a la hora de llegada prevista. SCIC expresó su preocupación acerca de que en la MC 10-03 no se contemplara la posibilidad de que un Estado del puerto no realizara una inspección en puerto o que un barco no presentara la Parte A del informe de inspección en puerto en los casos de entrada de emergencia en puerto.

22. SCIC recordó que la seguridad y la integridad de la vida humana en el mar revisten una importancia primordial y que las situaciones de fuerza mayor, socorro o emergencia médica requieren una consideración especial. SCIC señaló además que la normativa de la CCRVMA que permite la entrada de emergencia en puerto debe ajustarse al derecho internacional.

23. SCIC dio el visto bueno a las enmiendas a la MC 10-03 para abordar situaciones de fuerza mayor, socorro o emergencia médica.

24. SCIC señaló que, durante SCIC-2023, la Secretaría presentó un formulario de inspección en puerto modificado (CCAMLR-42/16) que podría utilizarse junto con el Acuerdo sobre las Medidas del Estado Rector del Puerto (AMERP) para reducir duplicaciones de tareas para los inspectores de pesquerías. SCIC señaló que, en SCIC-2023, el comité ya aprobó el formulario de inspección modificado y las modificaciones propuestas a la MC 10-03, pero que la Comisión no alcanzó un consenso al respecto. SCIC aprobó de nuevo el formulario modificado y las enmiendas a la MC 10-03.

25. SCIC dio el visto bueno al plan de proyecto propuesto (CCAMLR-43/15, apéndice 1) para mejorar la accesibilidad y los contenidos de los recursos que están a disposición de los inspectores.

26. SCIC dio el visto bueno a los planes de la Secretaría para el trabajo futuro sobre las funcionalidades del sitio web de la CCRVMA y la rendición electrónica de informes de inspección (CCAMLR-43/BG/20).

27. China sugirió que los sistemas de rendición electrónica de informes estén disponibles en todos los idiomas para todos los Miembros. China sugirió, además, participación adicional de las partes interesadas para incorporar las opiniones de los operadores de barcos sobre los recursos actuales de los inspectores y el desarrollo de recursos para la rendición electrónica de informes de inspección.
28. SCIC dio consideración a la información presentada por Reino Unido sobre el desarrollo de una versión electrónica del documento de identificación que llevan los inspectores designados de la CCRVMA (CCAMLR-43/BG/30). Muchos Miembros señalaron que esto simplificaría el procedimiento de creación de los documentos de identificación de los inspectores y está en consonancia con la elaboración del plan de trabajo sobre los recursos de los inspectores (párrafo 24).
29. Rusia solicitó que se siguiera estudiando cualquier cambio en el actual sistema de identificación de inspectores y encargó a la Secretaría que incluyera esta propuesta en su plan de trabajo de recursos.
30. SCIC no aprobó la inclusión de un documento electrónico de identificación de inspectores en el plan de proyecto propuesto (CCAMLR-43/15, apéndice I).
31. SCIC dio consideración a la información presentada por Reino Unido sobre las patrullas realizadas en el Área de Convención por el *HMS Protector* en la temporada de pesca 2023/24 (CCAMLR-43/BG/25). SCIC consideró la necesidad de un formulario de inspección por radio y un formulario de inspección de sobrevuelo aéreo, dadas las condiciones extremas y hostiles en que se realizan las operaciones de pesca y las inspecciones de la CCRVMA.
32. SCIC expresó su agradecimiento a Reino Unido y a todos los Miembros que realizan tareas de patrullaje en el Área de la Convención. Algunos Miembros señalaron que las inspecciones aéreas y por radio pueden contribuir a un mayor cumplimiento de las medidas de conservación de la CCRVMA al proporcionar información sobre las operaciones de los barcos cuando las inclemencias meteorológicas u otras circunstancias adversas impiden una inspección en el mar.
33. Algunos Miembros expresaron preocupación respecto de la transmisión durante las inspecciones por radio de información que pudiera ser confidencial. Rusia expresó, además, su preocupación por el hecho de que las barreras lingüísticas pudieran dar lugar a la comunicación de información incorrecta durante las inspecciones por radio y de que los elementos técnicos de las inspecciones a distancia no estuvieran claros. China indicó algunos errores en los nombres y fotografías de los barcos de pabellón de China en CCAMLR-43/BG/25 y también expresó su preocupación por el hecho de que las fotografías del documento pudieran no reflejar la hora exacta de la inspección.
34. Reino Unido agradeció a los Miembros estas sugerencias y expresó su voluntad de incorporarlas en futuros informes y en cualquier propuesta futura a SCIC.
35. SCIC recibió con agrado la presentación de Chile (CCAMLR 43/BG/41) de las inspecciones llevadas a cabo por el OPV-83 *Marinero Fuentealba*, de pabellón de Chile, en la Subárea 48.1 durante la temporada de pesca 2023/24, en que se inspeccionaron un total de seis barcos y se determinó que todos ellos cumplían con todas las medidas de conservación de la CCRVMA, y otros cinco barcos fueron contactados por radio.

36. SCIC expresó su agradecimiento a los capitanes de los barcos por su cooperación con el Sistema de Inspección de la CCRVMA. SCIC también expresó su agradecimiento a Chile por los esfuerzos dedicados a la realización de actividades de inspección en nombre de todos los Miembros y señaló que Chile realiza el mayor número de inspecciones en puerto y emite el mayor número de documentos del SDC.

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

37. SCIC consideró el informe de implementación del Sistema de Seguimiento de Barcos (VMS) presentado por la Secretaría (CCAMLR-43/BG/16) y tomó nota de la implementación de la MC 10-04 por las Partes contratantes.

38. SCIC recordó a los barcos y a los Miembros que se aseguren de que los informes de desplazamientos de barcos se envíen a la Secretaría en el formato descrito en el anexo 10-04/A.

39. SCIC sugirió que la Secretaría presente todos los futuros informes de implementación que contengan recomendaciones como documentos de trabajo, en lugar de como documentos de referencia, para dirigir la atención de los Miembros a cualquier recomendación que requiera la consideración de SCIC.

40. SCIC consideró el documento CCAMLR-43/BG/14, que rinde informe de los avances y la labor prevista en el marco de una subvención concedida por la Unión Europea en 2022 y 2024, destinada a reforzar los sistemas de solicitud de datos VMS y los procesos automáticos de datos. El documento también analiza las opciones de alojamiento del VMS y las disposiciones de seguridad de la MC 10-04, anexo B. SCIC agradeció a la Unión Europea la financiación de esta labor.

41. A la luz de las mejoras del sistema de notificaciones automáticas de desplazamientos a partir de los datos VMS destacadas en CCAMLR-43/BG/14, SCIC consideró la invitación contenida en CCAMLR-43/BG/16 (párrafo 20(iii)) para que los Miembros interesados designen barcos para su inclusión en una prueba de la funcionalidad de notificaciones automáticas de desplazamientos a partir de los datos VMS.

42. Algunos Miembros pidieron más detalles sobre la funcionalidad de notificaciones automáticas de desplazamientos a partir de los datos VMS y expresaron su interés en participar de la prueba una vez que se faciliten los detalles.

43. SCIC acordó que, en caso de que surgiera alguna complicación técnica o administrativa durante el período de prueba, no habría implicaciones de cumplimiento para los barcos participantes en dicha prueba.

44. Varios Miembros destacaron la importancia de establecer términos de referencia para orientar el proyecto y definir los parámetros, incluida la determinación de un calendario para el período de prueba. SCIC encargó a los Miembros que expresaron su interés en participar en la prueba que colaboraran estrechamente con la Secretaría durante el período entre sesiones para ultimar un conjunto detallado de directrices o términos de referencia de la prueba, que incluyan objetivos, plazos y resultados esperados claros.

45. SCIC encargó a la Secretaría que informara sobre los resultados de la prueba, incluida la evaluación del funcionamiento del sistema, y que esbozara los siguientes pasos para una implementación más amplia que SCIC-2025 deberá considerar.

46. SCIC tomó nota de la renovación emprendida en 2024 de los Acuerdos de Búsqueda y Salvamento (SAR) entre cada uno de los cinco centros de coordinación de rescate marítimo (CCRM) y la Secretaría de la CCRVMA (CCAMLR-43/17). SCIC señaló que estos acuerdos actualizados se han puesto a disposición de los usuarios autorizados en el sitio web de la CCRVMA, y señaló además que la fecha sugerida para la siguiente renovación sería 2029, a menos que se solicitaran revisiones anteriores en virtud del párrafo (C) de los acuerdos.

47. SCIC tomó nota de las mejoras introducidas en el sistema de solicitudes SAR de la CCRVMA y dio las gracias a la Secretaría y a los cinco CCRM por su labor.

48. SCIC consideró la recomendación de añadir un nuevo grupo de usuarios para cada CCRM con el fin de mejorar la gestión de los permisos de acceso al sistema de solicitudes SAR, de conformidad con la MC 10-04 y con el acuerdo CCRM pertinente.

49. Muchos Miembros apoyaron la propuesta de mejorar el acceso de usuario a los representantes de los CCRM y señalaron la importancia de colaborar en la labor para mejorar y apoyar la coordinación y la respuesta SAR en el Área de la Convención de la CCRVMA.

50. Rusia expresó su preocupación por las posibles implicaciones de esta propuesta en materia de acceso y confidencialidad y pidió que se aclarara la función del Administrador de parte en la aprobación de las cuentas.

51. La Secretaría proporcionó aclaraciones sobre el proceso, según el cual la aprobación inicial del representante del CCRM quedaría en manos del Administrador de parte aprobado por el Miembro, y que ese representante autorizado podría crear cuentas adicionales; señaló además que el acceso a los datos y su uso seguirían las normas del Acuerdo pertinente y las disposiciones contenidas en la MC 10-04, párrafo 17(iii).

52. SCIC no pudo llegar a un consenso sobre la propuesta de añadir un nuevo grupo de usuarios para cada CCRM descrita en CCAMLR-43/17 y señaló que es necesario seguir debatiendo el asunto.

#### Promoción del cumplimiento en la CCRVMA

53. SCIC tomó nota de la reseña de los informes de avistamiento de barcos (CCAMLR-43/13), que ofrecía un resumen de la información recibida durante la temporada de pesca 2023/24, y recomendó la aprobación de un formulario estandarizado para facilitar la presentación de esos informes y la recopilación de los datos notificados por parte de la Secretaría. Esta reseña señalaba que la Secretaría había recibido 98 informes de avistamientos de barcos de pesca con licencia que operaban en las Subáreas 88.1 y 88.2, en los que se informaba de avistamientos de otros barcos de pesca con licencia, barcos de crucero, barcos de investigación científica y barcos nodriza. SCIC señaló que ninguno de estos informes de avistamiento refería supuestas actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR).

54. Algunos Miembros sugirieron que los informes de avistamiento de barcos se limitaran a los avistamientos de barcos que estuviesen realizando actividades de pesca INDNR o actividades relacionadas, o de barcos con licencia a los que se observara actuar de forma sospechosa. COLTO recordó que la CCRVMA ya dispone de una serie de herramientas de seguimiento, como un VMS centralizado y requisitos de notificación de desplazamiento, de Sistema de Identificación Automática (AIS) y de notificación de capturas. Por ello, solicitó a SCIC que considerara la posibilidad de solicitar únicamente la notificación de información relativa a barcos sin licencia, lo que podría ser pertinente y beneficioso tanto para los barcos con licencia como para los Estados del pabellón.

55. SCIC recordó que la MC 10-02, anexo A, establece un proceso de dos pasos al presentar informes de avistamiento de barcos, en virtud del cual los barcos deben enviar informes de avistamiento al Estado del pabellón. Cuando el Estado del pabellón considere que el avistamiento cumple los criterios descritos en la MC 10-06, párrafo 3, o los de la MC 10-07, párrafo 8, el informe se enviará a la Secretaría. Esto no obstante, los barcos tienen la práctica de comunicar voluntariamente a la Secretaría información sobre avistamientos.

56. SCIC apoyó la recomendación de un formulario Excel estandarizado de notificación de avistamientos de barcos y solicitó que se pusiera a disposición de los usuarios en la página de formularios de datos del sitio web de la CCRVMA. SCIC solicitó a la Secretaría que informara anualmente a SCIC sobre todos los informes de avistamiento de barcos enviados a la Secretaría.

57. SCIC agradeció a Nueva Zelanda, Corea, Australia y la Secretaría el informe de los avances realizados en el marco del plan de trabajo acordado sobre el tratamiento de los artes de pesca no identificados en el Área de la Convención (CCAMLR-43/BG/17). SCIC tomó nota de la importancia de la labor, recordó las próximas etapas previstas y animó a dar continuidad a esta participación en el ámbito del [grupo web](#) durante el período entre sesiones.

58. SCIC destacó la importancia de la participación y las consultas continuas con la industria en el avance del plan de trabajo y alentó a darles continuidad.

59. COLTO señaló que había sido invitada a la mesa redonda en línea sobre las posibles opciones para una propuesta de marcado de artes de pesca, pero que no había podido asistir ya que en ese momento estaba celebrando un taller sobre artes de pesca en Noruega. COLTO recomendó que cualquier cambio en los requisitos de marcado de artes de pesca se pusiera a prueba antes de su implementación y que considerara los riesgos y los costes asociados. COLTO también destacó la importancia de un enfoque de implementación por etapas.

60. ASOC recordó la aprobación por parte de SCIC de un formulario de notificación voluntaria de artes no identificados encontrados (SCIC-2023, párrafo 42) y alentó a su uso generalizado.

61. SCIC tomó nota del informe de Ucrania sobre el marcado de artes de pesca en palangreros de pabellón de Ucrania (WG-FSA-IMAF-2024/48) y reconoció que el informe también había sido considerado por WG-FSA-IMAF (WG-FSA-IMAF-2024, párrafos 8.1 a 8.3). SCIC apoyó la recomendación de que los Miembros presentaran voluntariamente informes sobre el marcado de los artes de pesca y señaló que ello ayudaría a identificar artes perdidos, garantizaría una documentación transparente de los artes que se utilizarían en la próxima temporada de pesca y contribuiría a identificar y combatir la pesca INDNR en el Área de la Convención.

62. SCIC consideró el informe de COLTO relativo al taller sobre artes de pesca de COLTO celebrado el 15 y 16 de agosto de 2024 en Oslo, Noruega (CCAMLR-43/BG/02 Rev. 1). COLTO destacó las recomendaciones para que la CCRVMA considere retrasar el inicio de la pesquería en el mar de Ross para evitar la alta cobertura de hielo y minimizar la pérdida de artes; permitir actividades fuera de las fechas de apertura de las pesquerías con el fin de recuperar artes de pesca perdidos; y qué hacer con los artes al final de su vida útil.

63. Como contribución a la importante labor de garantizar el cumplimiento de las medidas de conservación y detectar la pesca INDNR, Nueva Zelandia presentó una reseña de sus actividades habituales de patrulla aérea en la región del mar de Ross. Las patrullas aéreas son realizadas por inspectores designados por la CCRVMA de conformidad con las reglas y procedimientos de la CCRVMA.

64. SCIC agradeció a Nueva Zelandia las patrullas de vigilancia aérea realizadas durante la temporada 2023/24 (CCAMLR-43/BG/24) y su compromiso de realizar patrullas regulares en la región del mar de Ross en el futuro. SCIC expresó, asimismo, su agradecimiento a los Miembros que realizan patrullas de vigilancia y actividades de inspección en nombre de la CCRVMA.

65. SCIC señaló la necesidad de seguir trabajando para desarrollar el protocolo sobre la realización de actividades de vigilancia aérea en el Área de la Convención. Algunos Miembros hicieron hincapié en la necesidad de mantener un equilibrio entre los derechos y las obligaciones tanto de los inspectores como de los inspeccionados.

66. SCIC también tomó nota del protocolo establecido en la MC 10-04, párrafo 21, relativo a la obligación de las Partes contratantes que realicen actividades de vigilancia activa o de inspección de la CCRVMA de proporcionar información sobre dichas actividades a los Estados del pabellón afectados sin demoras injustificadas tras la finalización de las actividades.

67. China indicó la necesidad de aumentar la transparencia de las actividades de vigilancia aérea y de sus informes, y destacó la importancia de salvaguardar el derecho de los Miembros de SCIC a acceder a los informes con ciertas condiciones de confidencialidad. En su opinión, sin ese tipo de acceso, es difícil que los Miembros evalúen las alegaciones contenidas en los informes.

68. SCIC consideró el informe de Chile en el que se describía la aplicación de los sistemas de seguimiento electrónico (SSE) utilizados en Chile para controlar los descartes y la captura secundaria, y para aplicar las regulaciones de la pesca (CCAMLR-43/BG/33). SCIC agradeció a Chile por su documento y refrendó la recomendación de establecer un grupo web durante el período entre sesiones en la plataforma de debates de la CCRVMA para facilitar la participación de Miembros y observadores en el desarrollo de directrices y normas sobre sistemas de seguimiento electrónico en el ámbito de la CCRVMA. El documento CCAMLR-43/BG/33 Rev. 1 contiene un borrador de términos de referencia para el establecimiento de esta plataforma de debate de la CCRVMA.

69. Reino Unido recordó su informe CCAMLR-38/BG/40, que describe la implementación de sistemas de seguimiento electrónico por parte del Reino Unido y dio su apoyo a la recomendación de SCIC de establecer una plataforma de debate de la CCRVMA para la colaboración durante el período entre sesiones. COLTO señaló que la mayoría de los barcos de sus Miembros tienen instalados SSE con fines científicos y de cumplimiento, y destacó la importancia de considerar las repercusiones económicas de exigir el uso de SSE junto con el despliegue de observadores.

70. SCIC estudió el informe sobre un taller oficioso sobre cumplimiento organizado conjuntamente por Corea y ASOC sobre la mejora del régimen de cumplimiento de la CCRVMA, celebrado en línea el 6 y 7 de febrero de 2024 (CCAMLR-43/BG/39 Rev. 1). SCIC agradeció a Corea y a ASOC la organización de este taller oficioso y señaló que el taller identificó áreas para mejorar el régimen de cumplimiento de la CCRVMA, centrándose en la alineación con prácticas de excelencia mundiales, la estandarización de la recopilación de datos y la garantía de transparencia. Entre los temas clave para seguir trabajando se incluyen los transbordos, la trazabilidad del kril, las inspecciones en puerto y el seguimiento de los barcos. Los participantes insistieron en que las medidas de cumplimiento deben ser fáciles de implementar y aplicables a todos los barcos, siempre teniendo en cuenta las diferencias entre pesquerías.

71. Estados Unidos señaló los documentos CCAMLR-43/40, CCAMLR-43/42 y CCAMLR-43/43, presentados por Estados Unidos y coautores para mejorar el régimen de seguimiento del cumplimiento de la CCRVMA.

#### Transbordos

72. SCIC ha examinado el informe de implementación sobre transbordos (CCAMLR-43/BG/15) facilitado por la Secretaría y señaló que se han recibido 187 notificaciones de transbordos en la temporada 2022/23. SCIC tomó nota de la mejora en el cumplimiento de la MC 10-09 desde la temporada 2021/22.

73. SCIC señaló que los transbordos de recursos vivos marinos capturados en el Área de la Convención de un barco de pesca a un barco de transbordo y después a otro barco de transbordo podrían comprometer la trazabilidad de los productos. SCIC señaló además que los transbordos realizados por Partes no contratantes (PNC) son preocupantes y que los 25 transbordos realizados por dos barcos con pabellón de Liberia en la temporada 2022/23 pueden suponer un riesgo que requiera una mayor consideración. SCIC ha recordado que la estrategia para la participación de PNC (CCAMLR-43/16) implica la inclusión de las PNC que participan en transbordos de recursos marinos vivos recolectados dentro del Área de la Convención.

74. Rusia señaló que la identificación de las actividades de riesgo debería ir más allá de la consideración de las acciones de Estados del pabellón concretos y destacó la importancia de garantizar una interpretación objetiva del riesgo en este contexto.

75. SCIC consideró un análisis de las “Directrices voluntarias para los transbordos” de la FAO y la normativa de transbordo de la CCRVMA, presentado por Corea y ASOC (CCAMLR-43/BG/38), señalando que se identificaron 38 directrices que se implementaban parcialmente o no se implementaban en absoluto, y 15 que se implementaban completamente. El análisis identificó que las directrices con las que la CCRVMA está plenamente alineada incluían la notificación de transbordos y procedimientos para abordar el incumplimiento. Además, el análisis señaló que varias medidas de la CCRVMA relativas al transbordo solo se aplican a los barcos de pesca, mientras que las directrices recomiendan su aplicación tanto a los barcos de pesca como a los barcos de carga. Además, contrariamente a las Directrices, la CCRVMA no exige mecanismos de verificación independiente de los transbordos, como observadores o seguimiento electrónico, y gran parte de la información sobre transbordos y barcos de carga no es pública.

76. SCIC agradeció a Corea y a ASOC la información facilitada en su documento y señaló su apoyo general al refuerzo de los procedimientos de transbordo. Muchos Miembros reconocieron que la CCRVMA se ha quedado rezagada con respecto a otras organizaciones internacionales y Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROP) en materia de seguimiento, control y vigilancia de las actividades de transbordo y expresaron su apoyo al refuerzo de la normativa de transbordo por parte de la CCRVMA.

77. China estuvo de acuerdo en la necesidad de reforzar la normativa de transbordo en el Área de la Convención. China recordó que SCIC había llegado a un consenso sobre una propuesta para enmendar la MC 10-09 en virtud de la cual se habría establecido un Registro de barcos de carga de la CCRVMA, pero que la propuesta había sido retirada por los proponentes durante la reunión de la Comisión (CCAMLR-XXXV, párrafos 3.32 a 3.37). China y Rusia sugirieron que una propuesta concreta facilitaría el debate para mejorar la MC 10-09.

78. Estados Unidos manifestó su interés en elaborar una propuesta para reforzar el control de los transbordos por parte de la CCRVMA e invitó a otros Miembros interesados a sumarse a este esfuerzo, y varios Miembros manifestaron su interés en hacerlo.

79. SCIC destacó las deficiencias existentes entre las Directrices y las medidas de conservación y señaló que este análisis ayudará a la labor de SCIC a la hora de considerar el futuro desarrollo de propuestas que conlleven cambios concomitantes en las medidas de conservación.

80. SCIC señaló el papel que desempeña el control de los transbordos en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) y en la seguridad de las cadenas de suministro.

81. Varios Miembros señalaron que la CCRVMA debería elaborar una lista de barcos cargueros autorizados, requisitos de VMS para los barcos de carga y una mejora de las medidas en los puertos para abordar mejor el seguimiento de las actividades de transbordo.

#### Implementación del Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA (SOCÍ)

82. SCIC consideró el informe sobre la implementación del Sistema de Observación Científica Internacional (SOCÍ) (WG-FSA-IMAF-2024/11 Rev. 1) presentado por la Secretaría. El informe proporcionó una reseña de la información acerca de las designaciones de observadores científicos del SOCÍ a bordo de barcos en el Área de la Convención durante la temporada de pesca 2023/24, una actualización de los formularios e instrucciones para la temporada 2025/26, y describió el desarrollo de una iniciativa para mostrar reconocimiento a los observadores de la pesquería de kril.

83. SCIC expresó su agradecimiento a la Secretaría por haber señalado a su atención este documento y agradeció a los observadores del SOCÍ por su contribución al proporcionar datos de alta calidad que facilitan el desarrollo de la labor del Comité Científico.

84. Muchos Miembros recordaron las deliberaciones en curso sobre el tema de mejorar la cobertura de observación del SOCÍ en toda la pesquería de kril y animaron a los Miembros a seguir considerando esta cuestión en el futuro. Algunos Miembros consideraron que los observadores científicos nacionales designados bajo las condiciones del SOCÍ pueden desempeñar la misma función que los observadores internacionales designados en el marco del SOCÍ.

85. China rechazó cualquier tipo de cuestionamiento sobre la calidad de los datos recabados por los observadores científicos nacionales solo por su nacionalidad y destacó que tanto los observadores científicos nacionales como los observadores científicos internacionales cumplen con los requisitos y protocolos científicos de la MC 51-06.

86. Algunos Miembros señalaron el asesoramiento del Presidente del Comité Científico y destacaron la importancia de los observadores del SOCI para el trabajo de la CCRVMA, su independencia y los requisitos específicos exigidos a los observadores del SOCI a bordo de los barcos que pueden no exigirse a los observadores nacionales (punto 7). Algunos Miembros reconocieron la alta calidad de los observadores nacionales de la CCRVMA, pero reiteraron que, de conformidad con los requisitos del SOCI, la recopilación de datos de manera congruente en todos los barcos mejora la capacidad de la CCRVMA para ajustar los límites de capturas y evaluar los impactos en el ecosistema.

87. Rusia expresó su preocupación por las condiciones bajo las cuales se presentó el informe (WG-FSA-IMAF-2024/11 Rev. 1) a SCIC, y se preguntó por qué se presentaba a la consideración del Comité un documento de un grupo de trabajo científico sin un contexto o consideraciones explícitas para esta consideración.

88. SCIC tomó nota de la explicación de la Secretaría respecto de que el informe se presentaba únicamente a título informativo, como ha sido la práctica habitual en reuniones anteriores con relación a informes de implementación en el marco de este punto de la agenda acordado. SCIC recomendó que se incluyera una anotación en la introducción de los futuros informes presentados para aclarar los motivos de la presentación a SCIC de cualquier documento de los grupos de trabajo.

#### Estrategia para la participación de PNC

89. SCIC tomó nota de la evaluación de la implementación de la Estrategia para la participación de Partes no contratantes para 2023–2024 (CCAMLR-43/16). SCIC reconoció los esfuerzos de la Secretaría por desarrollar relaciones con las Partes no contratantes (PNC) a fin de promover su cooperación con la CCRVMA.

90. SCIC dio el visto bueno a la Estrategia para la participación de PNC para 2025–2026 (CCAMLR-43/16, anexo 2) y su correspondiente plan de acción (CCAMLR-43/16, anexo 3).

91. Muchos Miembros expresaron su apoyo a la orientación que proporciona la Estrategia para la participación de PNC para 2025–2026 y a la mayor interacción de la Secretaría con las PNC. Corea señaló que la inclusión de las PNC que realizan actividades de transbordo en el Área de la Convención era una valiosa adición a la Estrategia para la participación de PNC.

92. Rusia agradeció a la Secretaría su oportuna identificación de la necesidad de interactuar directamente con países de Medio Oriente, dado el aumento de la cantidad de *Dissostichus spp.* que se importa a esta región. Rusia sugirió identificar los países prioritarios con los que interactuar y señaló que sería provechoso brindar información a SCIC sobre los países de esta región específicamente involucrados en la Estrategia para la participación de PNC.

93. SCIC tomó nota de la colaboración de la Secretaría con el Centro de Desarrollo Pesquero del Sudeste Asiático (SEAFDEC) y el Plan de Acción Internacional para Prevenir, Desalentar

y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada (PAI-INDNR) en el marco de la Estrategia para la participación de PNC. SCIC alentó a la Secretaría a seguir colaborando con SEAFDEC y PAI-INDNR, incluida una invitación a la Secretaría de la CCRVMA para asistir a una reunión de coordinación para las partes de PAI-INDNR a principios de noviembre de 2024. SCIC refrendó la recomendación de que se invitara a ambas organizaciones a asistir como Observadores a las futuras reuniones de la CCRVMA.

94. SCIC alentó a las Partes contratantes a participar activamente en la Estrategia para la participación de PNC a través de métodos como la participación y las presentaciones en talleres, el diálogo oficial con las PNC y la prestación de asesoramiento y apoyo técnico.

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

#### Medida de Conservación 10-03

95. SCIC evaluó la implementación de la MC 10-03 y del Sistema de Inspección en la temporada de pesca 2023/24 (CCAMLR-43/15) y la propuesta de modificación de la MC 10-03 para permitir demoras en las inspecciones y la exención del requisito de presentación anticipada de la información del anexo 10-03/A en los casos de entrada en puerto que impliquen una urgencia médica. Las modificaciones propuestas fueron aprobadas por SCIC y remitidas a la Comisión para su adopción.

96. SCIC consideró la propuesta acordada previamente en SCIC-2023 (párrafo 26) de modificar la MC 10-03 y de añadir un formulario de inspección en puerto de la CCRVMA alternativo, que los inspectores puedan utilizar en conjunción con el del Acuerdo sobre las medidas del Estado rector del puerto (AMERP) para reducir duplicaciones en la rendición de informes. SCIC dio el visto bueno a las enmiendas propuestas a la MC 10-03, incluida la adición de un formulario de inspección de la CCRVMA alternativo (MC 10-03, anexo C), y las refirió a la Comisión para su aprobación.

97. SCIC consideró la propuesta presentada por Australia, Corea, Nueva Zelandia y Estados Unidos de modificar la MC 10-03 (CCAMLR-43/42) para exigir a las Partes contratantes que realicen inspecciones en puerto de todos los barcos de pesca que transporten especies o productos que no sean *Dissostichus* spp. y que fueron extraídos en el Área de la Convención. Además, se hicieron propuestas para incluir en el anexo 10-03/B referencias a las MC 25-03, 51-01, 51-02, 51-03 y 51-04 para dar cuenta de la inspección de los dispositivos de exclusión de mamíferos marinos en artes de arrastre y otras medidas relacionadas con la mitigación de la mortalidad de aves marinas; y la inclusión de códigos de producto para los productos de kril hervido, kril pelado y aceite de kril. Se presentaron, al mismo tiempo, dos documentos relacionados: CCAMLR-43/40 (párrafos 130 a 134) y CCAMLR-43/43 (párrafos 102 a 106).

98. Muchos Miembros expresaron su apoyo a las modificaciones propuestas a la MC 10-03 y destacaron la necesidad de armonizar sus requisitos en todas las pesquerías de la CCRVMA, especialmente en el marco del enfoque de ordenación de la pesquería de kril que la Comisión está considerando.

99. Algunos Miembros recordaron que existen diferencias entre las pesquerías y señalaron además que los distintos niveles de riesgo de actividades INDNR requieren una mayor consideración.

100. China hizo la siguiente declaración:

‘La diferencia entre pesquerías establecidas de kril y pesquerías exploratorias de austromerluza se basa en la Convención, en particular, en los principios de conservación establecidos en el artículo II. Con respecto a las pesquerías de austromerluza, hay pesquerías establecidas y pesquerías exploratorias, sujetas a diferentes medidas de conservación. La diferencia entre las pesquerías de kril y las de austromerluza no debería en ningún caso servir de pretexto para modificar medidas de conservación concretas. A este respecto, el artículo IX de la Convención estipula claramente que la Comisión determinará las necesidades de conservación, analizará la eficacia de las medidas de conservación y modificará las medidas de conservación sobre la base de mejores datos científicos disponibles.’

101. SCIC debatió mejoras al texto propuesto para abordar las preocupaciones expresadas por los Miembros, pero no pudo dar el visto bueno a la modificación de la MC 10-03 de la propuesta presentada. La propuesta se refirió a la Comisión para su ulterior consideración.

#### Medida de Conservación 10-04

102. SCIC consideró la propuesta de las delegaciones de Australia, Nueva Zelanda, Corea, Noruega, Reino Unido y Estados Unidos para modificar la MC 10-04 (CCAMLR-43/43) con el fin de exigir a todas las Partes contratantes cuyos barcos de pesca operen en el Área de la Convención que presenten a la Secretaría de la CCRVMA los datos VMS a más tardar una hora tras su recepción.

103. Muchos Miembros apoyaron la propuesta y destacaron la importancia de la transmisión de datos VMS en tiempo real a efectos de seguimiento de las actividades de pesca. Se destacó, además, la importancia de la notificación de desplazamientos en tiempo real en el contexto del enfoque de ordenación de la pesquería de kril y de los cambios necesarios para facilitar este enfoque, si se aprueba.

104. Algunos Miembros expresaron preocupación por la viabilidad de la medida.

105. Algunos Miembros señalaron que algunos Miembros que pescan kril ya realizan transmisiones de datos VMS casi en tiempo real, y que todos los barcos con licencia de la CCRVMA transmiten datos VMS a su Estado del pabellón cada hora.

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

### Medidas de Conservación 21-01 y 21-02

107. SCIC dio consideración a la propuesta presentada por la Unión Europea de modificar las MC 21-01 y 21-02 (CCAMLR-43/45). Se propone que la MC 21-01 exija contar con un observador científico a bordo designado de conformidad con el SOCI en las pesquerías nuevas y que la MC 21-02 especifique que los observadores científicos se deban designar de conformidad con el SOCI.

108. Muchos Miembros expresaron su apoyo a las modificaciones propuestas, pero algunos recordaron que este año no se habían presentado notificaciones para nuevas pesquerías y que estas tienen un carácter marcadamente científico y la exigencia de un observador científico adicional aumentaría los gastos a la hora de su implementación.

109. SCIC no alcanzó un consenso sobre la propuesta y la remitió a la Comisión para continuar las discusiones.

### Medida de Conservación 23-01

110. SCIC estudió la propuesta de la Secretaría (CCAMLR-43/19) para modificar la MC 23-01 con el fin de mejorar el plazo de envío de notificaciones para los barcos en los casos en que las Partes contratantes deben notificar los datos de captura y esfuerzo al Secretario Ejecutivo. El documento también proponía modificaciones a la medida que requerirían que la Secretaría comunicara los cierres de pesquerías a los barcos de pesca, además de a sus Partes contratantes.

111. SCIC agradeció a la Secretaría su labor en el desarrollo de soluciones prácticas para la reciente captura en exceso del límite acordado de kril. SCIC dio el visto bueno a la propuesta de mejora de la MC 23-01, párrafo 2, relativa al plazo de envío de notificaciones, y la remitió a la Comisión para su adopción. Algunos Miembros se preguntaron si los cambios propuestos a la MC 23-01, párrafo 7, tendrían implicaciones en las pesquerías de austromerluza y expresaron su preocupación por el texto propuesto y por su aplicación a pesquerías diferentes. SCIC no pudo llegar a un consenso sobre las modificaciones a la MC 23-01, párrafo 7.

### Medida de Conservación 31-02

112. SCIC consideró las propuestas de Rusia (CCAMLR-43/34 y CCAMLR-43/35) de modificar la MC 31-02 para introducir claridad en los procedimientos de ordenación relativos al virado tardío de artes de palangre tras el cierre de pesquerías en las Subáreas 88.1 y 88.2. Muchos Miembros expresaron su agradecimiento por el documento y señalaron que se había presentado el año pasado durante SCIC-2023, y señalaron, además, que las sugerencias de redacción ya presentadas sobre este asunto deberían incorporarse a cualquier propuesta futura.

113. Algunos Miembros consideraron que no hay un problema sistemático de recurrencia en el virado tardío de artes de pesca y que este tema no tiene repercusiones en la ordenación del stock, pero que podrían seguir considerando la propuesta siempre que se introduzcan nuevas mejoras en esta medida.

114. SCIC no pudo alcanzar un consenso sobre la modificación de la MC 31-02 y la propuesta se remitió a la Comisión para continuar las deliberaciones.

#### Medidas de Conservación 41-01 y 41-10

115. SCIC dio consideración a dos propuestas de modificación de la MC 41-01. La primera propuesta fue presentada por la Secretaría (CCAMLR-43/18) con el fin de alinear y aclarar la MC 41-01 y la MC 41-10 en relación con el requisito de que se realicen lances de investigación cuando se desarrollen actividades de pesca en la Subárea 88.2, UIPE H. SCIC dio el visto bueno a estas modificaciones propuestas de la MC 41-01 y la MC 41-10 y las remitió a la Comisión para su adopción.

116. La segunda propuesta de enmienda a la MC 41-01 considerada por SCIC fue presentada por Australia (CCAMLR-43/49) con el fin de permitir a un barco interrumpir un lance de investigación para evitar la pérdida de artes de pesca, garantizar la seguridad del barco y de las personas a bordo, y la seguridad de la vida en el mar, tomando en consideración una serie de condiciones. SCIC dio el visto bueno a la modificación propuesta de la MC 41-01 y la refirió a la Comisión para su adopción.

#### Áreas de nidificación de peces

117. SCIC consideró la propuesta de la Unión Europea y sus Estados miembro (CCAMLR 43/01) de una nueva MC 32-XX sobre la protección de áreas de nidificación de peces nototénidos en el Área de la Convención mediante el cierre de dichas áreas a la pesca. Muchos Miembros señalaron que el Comité Científico había recomendado la protección de estas áreas.

118. Muchos Miembros recibieron con agrado la propuesta, recordando que este tema se había debatido en profundidad en años anteriores, y destacaron la necesidad de proteger los hábitats esenciales.

119. Algunos Miembros declararon que no podían apoyar la propuesta en este momento y señalaron que era necesario seguir trabajando en ella.

120. SCIC no pudo alcanzar un consenso sobre la propuesta y la remitió a la Comisión para continuar las deliberaciones.

#### Simposio de Armonización

121. La República de Corea presentó el informe del Simposio de Armonización (HS-2024) celebrado en el *Songdo ConvensiA Centre* de Incheon, República de Corea, del 16 al 20 de julio de 2024 (CCAMLR-43/29), con el objetivo principal de “brindar recomendaciones a la CCRVMA sobre los pasos a dar para armonizar la implementación del nuevo enfoque de ordenación de la pesquería de kril (EOPK) y el establecimiento del AMP del Dominio 1 (AMPD1) en la región de la península Antártica; y recomendaciones para un recabado y análisis de datos práctico y eficiente”.

122. En el documento se enumeran diversas recomendaciones para mejorar el enfoque de ordenación de la pesquería de kril, pero no se sugiere ningún cambio explícito en la medida de conservación para su consideración por SCIC. SCIC dio las gracias a Corea por el documento y por su presentación.

#### Resolución sobre normas laborales y de seguridad

123. SCIC dio consideración al documento CCAMLR-43/32, presentado por Estados Unidos, con la propuesta de una resolución sobre normas laborales y de seguridad en las pesquerías de la CCRVMA. El documento señala que la vulneración de los derechos laborales y las cuestiones de seguridad en los barcos de pesca han acaparado, con razón, una gran atención en los últimos años y que no se trata de un nuevo tema de debate para SCIC.

124. Muchos Miembros reconocieron que, si bien la CCRVMA ha realizado avances en los últimos años para mejorar la seguridad de la vida en el mar, no ha logrado seguir el ritmo de las medidas adoptadas por otros organismos internacionales de pesquerías (como las OROP), lo que ha impedido avanzar en este importante ámbito. Muchos Miembros señalaron, además, que la propuesta se basa en la experiencia de estas organizaciones a la hora de proponer una resolución no vinculante, e instaron a la CCRVMA a considerar prácticas de excelencia en materia de normas laborales, prevención de vulneraciones de los derechos laborales y garantía de unas condiciones de trabajo y de vida seguras y justas a bordo de todos los barcos de pesca que participan en las pesquerías de la CCRVMA.

125. Algunos Miembros recordaron la Resolución 23/XXIII de la CCRVMA (Seguridad a bordo de los barcos que pescan en el Área de la Convención) y señalaron que sería necesario un examen adicional del nivel de implementación de la Resolución propuesta y que, por lo tanto, no podían apoyar la propuesta en este momento. Muchos Miembros señalaron que la Resolución 23/XXIII es insuficiente para abordar cuestiones complejas de normativa laboral, ya que solo se refiere al suministro de equipos y ropa.

126. Estados Unidos presentó una modificación de la propuesta para incluir referencia a la Resolución 23/XXIII en el preámbulo e incorporar los comentarios recibidos por los Miembros durante la reunión de SCIC.

127. SCIC tomó nota del acuerdo universal en cuanto a la importancia del tema y agradeció a Estados Unidos la preparación de la propuesta y la facilitación de los debates durante la reunión.

128. Estados Unidos agradeció a SCIC sus constructivas deliberaciones y manifestó su deseo de proseguir esta discusión en la Comisión.

129. SCIC no pudo alcanzar un consenso para aprobar la Resolución sobre normas laborales y de seguridad en las pesquerías de la CCRVMA en esta reunión. La propuesta revisada se refirió a la Comisión para su ulterior consideración.

## Sistema de Observación Científica Internacional

130. SCIC consideró la propuesta de las delegaciones de Argentina, Australia, Nueva Zelandia, Noruega, Reino Unido y Estados Unidos de modificar la MC 51-06 (CCAMLR-43/40) para exigir la presencia de un mínimo de un observador por barco designado de conformidad con el Sistema de Observación Científica Internacional (SOCI).

131. China expresó la opinión de que los observadores científicos nacionales están capacitados para cumplir con los requisitos de recabado de datos de acuerdo con las tareas de SOCI y siguen las mismas directrices para producir datos de calidad similar.

132. Algunos Miembros señalaron que los observadores de SOCI son independientes y pueden priorizar las tareas de manera diferente.

133. Rusia señaló que nada prueba que los observadores científicos nacionales no puedan realizar tareas similares a las de los observadores del SOCI.

134. SCIC no llegó a un consenso sobre esta propuesta. La propuesta se refirió a la Comisión para su ulterior consideración.

## Procedimiento de Evaluación del Cumplimiento (PECC) de la CCRVMA

135. SCIC dio tratamiento al informe y el análisis del PECC (CCAMLR-43/11) presentado por la Secretaría, que señaló a la atención de la reunión los altos niveles de cumplimiento, superiores al 98 %, en la mayoría de las medidas de cumplimiento analizadas. SCIC tomó nota de las mejoras interanuales en el cumplimiento de la MC 10-09, con una disminución en el número de casos de incumplimiento asociados a esta medida de conservación. Sin embargo, SCIC también observó que se había producido un aumento en el número de casos de incumplimiento relativos a la MC 26-01.

136. SCIC consideró la solicitud de la Secretaría de que se ofreciese asesoramiento sobre las medidas que deberían adoptarse para aclarar mejor los requisitos de notificación de los desechos y restos de pescado en los datos de captura y esfuerzo a escala fina. SCIC, adicionalmente, señaló que el párrafo 7.3 del *Manual de instrucciones para el recabado de datos de pesquerías comerciales de palangre* (versión de 2023) establece que cualquier especie capturada y almacenada a bordo para su posterior descarte debe reportarse en los datos C2 como “almacenada”, mientras cualquier especie subida al barco y descartada inmediatamente por la borda sin procesamiento debe reportarse como “descartada”. SCIC solicitó el asesoramiento del Presidente del Comité Científico sobre la correcta cumplimentación del formulario de datos C2 en lo que respecta a la notificación de los desechos.

137. SCIC recordó la solicitud de que Panamá notificara información adicional sobre el estado de las sanciones aplicadas a dos barcos por incumplimiento de la MC 10-09 que fueron consideradas en SCIC-2023 (SCIC-2023, párrafo 112). SCIC tomó nota de que Panamá había facilitado más información, que se circuló a los Miembros a través de la COMM CIRC 24/76.

138. SCIC refrendó la recomendación de que las Partes contratantes comuniquen cada dos años los datos comerciales agregados con el fin de mejorar la implementación del SDC. Las comunicaciones de datos de las Partes contratantes deben contener información sobre los flujos comerciales (importaciones/exportaciones), año, país, especies y cantidades.

## Informe Provisional sobre el Cumplimiento

139. 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-43/11). SCIC llevó a cabo prolongadas discusiones sobre los casos de cumplimiento presentados en el Informe Resumido del PECC y llegó a un entendimiento común sobre las calificaciones de cumplimiento adecuadas para 55 de los incidentes. Sin embargo, como SCIC no logró consenso en los casos restantes, no pudo adoptar su Informe Provisional sobre el Cumplimiento de conformidad con la MC 10-10. Los casos de cumplimiento considerados están identificados en el apéndice I.

### Medida de Conservación 10-03

140. SCIC examinó la implementación de la MC 10-03, párrafo 1, por parte de Nueva Zelanda, respecto al requisito de realizar inspecciones en puerto de todos los barcos de pesca que transporten *Dissostichus* spp. (apéndice I, punto 1).

141. En su respuesta al informe preliminar de cumplimiento, Nueva Zelanda hizo la siguiente declaración:

‘Este asunto relacionado con la MC 10-03, párrafo 1, se refiere a la seguridad en el mar.

El *San Aotea II* realizó una parada no programada para permitir que servicios médicos trasladaran a un miembro de la tripulación al hospital de Dunedin.

No se registraron problemas de incumplimiento en el informe de inspección, y el barco fue inspeccionado dentro del período de 48 horas especificado en la MC 10-03 al llegar al puerto previsto (Timaru).

Aparte del miembro de la tripulación lesionado, no se desembarcó a otro tripulante ni producto del barco durante su escala de emergencia en Dunedin.

Medidas adicionales: no se requiere acción.

Calificación preliminar: calificación de cumplimiento no asignada’

142. SCIC se mostró de acuerdo con la “calificación de cumplimiento no asignada” propuesta por Nueva Zelanda.

143. SCIC examinó la implementación de la MC 10-03, párrafo 4, por parte de Chile, respecto al requisito de que los barcos proporcionen la información requerida en la MC 10-03, anexo 10-03/A, con al menos 48 horas de antelación a la entrada en puerto (caso del apéndice I, punto 2).

144. En su respuesta al informe preliminar de cumplimiento, Chile hizo la siguiente declaración:

‘En relación con este caso, podemos señalar que la ausencia de notificación para la entrada en el puerto de Bluff, Nueva Zelanda, por parte del barco de pesca *Puerto*

*Ballena* se debió a una emergencia médica de un miembro de la tripulación, la cual fue debidamente comunicada y coordinada con la Autoridad Competente de Nueva Zelanda (RCCNZ), quien sugirió proceder de esa manera (“El asesoramiento médico que tenemos para usted sigue siendo el mismo y le recomendamos dirigirse a Nueva Zelanda para que su tripulante reciba atención de mayor nivel”). Dado lo anterior, no es posible clasificar esta actividad en puerto como una operación de pesca como tal (por ejemplo, aprovisionamiento, reabastecimiento, desembarque, cambio de tripulación), sino como una emergencia médica.

Dado lo anterior, y de acuerdo con las disposiciones de la MC 10-03, párrafo 6, se considera que la regla general del procedimiento no aplica, ya que lo sucedido se explica por una escala forzosa debida a una emergencia médica.

Calificación preliminar: calificación de cumplimiento no asignada’

145. SCIC se mostró de acuerdo con la “calificación de cumplimiento no asignada” propuesta por Chile.

146. SCIC examinó la implementación de la MC 10-03, párrafo 5, por parte de Corea (apéndice I, punto 3) y Uruguay (apéndice I, punto 4) respecto al requisito de realizar una inspección en puerto dentro de las 48 horas posteriores a la entrada en puerto.

147. En su respuesta al informe preliminar de cumplimiento, Corea hizo la siguiente declaración:

‘El *Procyon* ingresó al puerto a las 09:30 del 17 de septiembre de 2023, con un retraso de 25 horas y 30 minutos respecto a la hora estimada de llegada (06:00 del 16 de septiembre de 2023). La inspección se realizó a las 10:11 del 18 de septiembre de 2023, dentro del plazo de 24 horas y 41 minutos. Por lo tanto, este caso cumple con los requisitos. Sin embargo, la hora real de llegada no se indicó en el informe de inspección, lo que llevó a la identificación del supuesto retraso en la inspección. La autoridad de inspección se asegurará de que la hora real de llegada se indique claramente en todos los informes de inspección en puerto para evitar futuras confusiones.

Medidas adicionales: No se requiere acción.

Calificación preliminar: cumple.’

148. SCIC se mostró de acuerdo con la calificación de “cumple” propuesta por Corea.

149. En su respuesta al informe preliminar de cumplimiento, Uruguay (apéndice I, punto 4) hizo la siguiente declaración:

‘Situación excepcional, la inspección se realizó con un retraso por imposibilidad de acceso al buque. Anualmente se realizan 15 inspecciones en el puerto de Montevideo sin retrasos.

Medidas adicionales: se continúa con la mejora de los procesos de control para las inspecciones.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

150. SCIC se mostró de acuerdo con la calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)” propuesta por Uruguay.

151. SCIC consideró la implementación de la MC 10-03, párrafo 8, por parte de Francia (apéndice I, punto 5) y Sudáfrica (apéndice I, punto 6) con respecto a la transmisión de un informe de inspección en puerto a la Secretaría después de más de 30 días desde la fecha de inspección.

152. En su respuesta al informe preliminar de cumplimiento, Francia (apéndice I, punto 5) hizo la siguiente declaración:

‘Francia reconoce que el informe se efectuó fuera del plazo de 30 días. La inspección se retrasó en comparación con los plazos habituales porque el barco no tenía acceso a sus refrigeradores en el puerto, ya que estos habían sido requisados en el sur de la isla por la prefectura debido a una avería en otros refrigeradores.

Se han hecho recordatorios a las autoridades competentes de la administración pesquera territorial, con sede en La Reunión, sobre la importancia del plazo de 30 días.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

153. SCIC se mostró de acuerdo con la calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)” propuesta por Francia.

154. En su respuesta al informe preliminar de cumplimiento, Sudáfrica (apéndice I, punto 6) hizo la siguiente declaración:

‘El informe se envió a tiempo por correo electrónico, pero debido a un fallo técnico el correo no fue entregado. El informe se comunicó tan pronto como se planteó el problema.

Medidas adicionales: Para futuras comunicaciones, se ha configurado una notificación de correo que notificará al remitente cuando el correo haya sido entregado, alertando así al remitente sobre la falta de entrega.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

155. SCIC se mostró de acuerdo con la calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)” propuesta por Sudáfrica.

#### Medida de Conservación 10-04

156. SCIC consideró la implementación de la MC 10-04, párrafo 13, por el *Antarctic Endeavour* (apéndice I, punto 7), de pabellón de Chile; el *Albius* (apéndice I, puntos 8 y 9) y el *Sainte Rose* (apéndice I, punto 10), de pabellón de Francia; el *Greenstar* (apéndice I, punto 11), de pabellón de Corea; el *Tronio* (apéndice I, punto 12), de pabellón de España; y el *Nordic Prince* (apéndice I, punto 13), de pabellón de Reino Unido; respecto al requisito de que los Estados de pabellón notifiquen a la Secretaría dentro de las 24 horas cada entrada, salida y desplazamiento entre subáreas del Área de la Convención.

157. En su respuesta al informe preliminar de cumplimiento para el *Antarctic Endeavour* (apéndice I, punto 7), Chile hizo la siguiente declaración:

‘En relación con este caso, podemos señalar que la notificación del *Antarctic Endeavour* se realizó dentro del plazo establecido por la MC 10-04, párrafo 13. Esto se debe a que el operador de guardia de la Armada de Chile envió un correo electrónico a la Secretaría de la CCRVMA el 20 de marzo a las 23:26, hora local.

La notificación en hora local fue correcta: 20 de marzo de 2024 a las 22:26.

El problema ocurrió con la zona horaria “UTC” informada, ya que, al agregar 3 horas, es decir, “UTC+3”, la notificación se trasladó al día siguiente, es decir, al 21 de marzo a las 01:26 horas. Este error no intencional del operador chileno no se detectó al enviar la notificación, ya que mantuvo el día 20 de marzo y no cambió la fecha.

Dado lo anterior, este caso no correspondería a un incumplimiento, sino únicamente a un error involuntario. Lo anterior ya se ha corregido con la Secretaría por correo electrónico, explicando lo sucedido.

Calificación preliminar: cumple.’

158. SCIC se mostró de acuerdo con la calificación de “cumple” propuesta por Chile para el *Antarctic Endeavour*, barco del pabellón de ese Miembro.

159. En su respuesta al punto 8 del informe preliminar de cumplimiento con relación al *Albius* (apéndice I, puntos 8 y 9), Francia hizo la siguiente declaración:

‘Francia reconoce que la notificación se realizó después del plazo de 24 horas debido a que el barco tenía problemas con su buzón de correo electrónico.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

160. SCIC se mostró de acuerdo con la calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)” propuesta por Francia para el barco de pabellón francés *Albius* (apéndice I, punto 8).

161. En su respuesta al informe preliminar de cumplimiento para el *Albius* (apéndice I, punto 9), Francia hizo la siguiente declaración:

‘Francia reconoce que la notificación se realizó después del plazo de 24 horas. Se han emitido recordatorios a la autoridad competente del centro de seguimiento de pesquerías.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

162. SCIC se mostró de acuerdo con la calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)” propuesta por Francia para el barco de pabellón francés *Albius* (apéndice I, punto 9).

163. En su respuesta al informe preliminar de cumplimiento para el *Sainte Rose* (apéndice I, punto 10), Francia hizo la siguiente declaración:

‘Francia reconoce que la notificación se realizó después del plazo de 24 horas. El barco olvidó transmitir la notificación. Un recordatorio fue enviado por el centro de

seguimiento de pesquerías de Francia el 5-feb-2024 a las 08:16. La Secretaría de la CCRVMA recibió la notificación el 5-feb-2024 a las 09:03. Se han emitido recordatorios al barco.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

164. SCIC mostró su acuerdo con la calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)” propuesta por Francia para el *Sainte Rose*, barco del pabellón de ese Miembro.

165. En su respuesta al informe preliminar de cumplimiento para el *Greenstar* (apéndice I, punto 11), Corea hizo la siguiente declaración:

‘El *Greenstar* completó sus actividades de investigación de 2 meses en el Bloque de Investigación n.º 5 en la Subárea 88.3 a las 08:31 (UTC) el 13 de abril de 2024 e inició un viaje hacia el norte para salir del Área de la Convención. Al dirigirse hacia el noreste, el barco cruzó el límite entre las Subáreas 88.3 y 48.1 (65°03'46.2"S, 70°00'00"W) a las 22:45 (UTC) el 13 de abril de 2024. El barco creyó erróneamente que aún estaba en la Subárea 88.3 y envió un informe de salida a la Secretaría a las 08:13 (UTC) el 15 de abril de 2024 notificando que estaba dejando la Subárea 88.3.

Posteriormente, el operador descubrió que la Subárea desde la cual el buque partió era la 48.1 y no la 88.3, y presentó un informe de salida para la 48.1 a las 05:49 (UTC) del 16 de abril de 2024. Dado que el barco había presentado un informe de entrada para la Subárea 48.1 el 16 de abril, realmente creyeron que estaban ingresando a la Subárea 48.1 en esa fecha e hicieron un informe de salida dentro de las 24 horas el mismo día.

Este fue un error no intencional por parte del barco, y se corrigió tan pronto como se identificó. Como el barco había estado enviando sus datos de VMS a la Secretaría cada hora, sus actividades pueden ser verificadas. Las autoridades emitieron una advertencia severa en este caso, y el operador se comprometió a reforzar su cumplimiento con todas las medidas de conservación de la CCRVMA.

Medidas adicionales: no se requiere acción.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

166. SCIC mostró su acuerdo con la calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)” propuesta por Corea para el *Greenstar*, barco del pabellón de ese Miembro.

167. En su respuesta al caso de cumplimiento identificado en elapéndice I, punto 12, con relación al *Tronio*, barco de pabellón de España, la Unión Europea presentó la siguiente información:

‘Hemos investigado este asunto más a fondo y confirmamos que, debido a un error humano (confusión por parte del capitán, que utilizó el mapa de las UIPE de la MC 41-01 y notificó desplazamientos basándose en las UIPE listadas), no se envió la notificación de desplazamiento requerida. Después del incidente, las autoridades competentes aclararon con el capitán del barco las obligaciones de notificación de desplazamientos conforme a la MC 10-04, párrafo 13, para evitar que esta situación ocurra en el futuro.

Medidas adicionales: no se requiere acción.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

168. SCIC mostró su acuerdo con la calificación de cumplimiento de “incumplimiento leve (nivel 1)” propuesta por España para el *Tronio*.

169. En su respuesta al informe preliminar de cumplimiento para el *Nordic Prince* (apéndice I, punto 13), Reino Unido presentó la siguiente información:

‘Reino Unido realizó investigaciones sobre este posible incumplimiento.

Después de examinar el sistema de seguimiento electrónico a prueba de manipulaciones a bordo y el VMS, Reino Unido puede confirmar que el *Nordic Prince* transitó por el borde norte de la Subárea 48.3, ingresando aproximadamente a las 15:18 UTC del 13 de abril y saliendo aproximadamente a las 07:35 UTC del 14 de abril. El barco transitaba a velocidades de entre 9,0 y 10,6 nudos.

La tripulación del tránsito interpretó incorrectamente el requisito de notificar la entrada y la salida como obligatorio solo en relación con actividades de pesca, en lugar de también durante el tránsito.

El barco proporcionó el informe de notificación de entrada/salida correspondiente el 18 de abril. La tripulación del tránsito ha sido informada a fondo sobre los requisitos de la CCRVMA y se le ha recordado las obligaciones de notificación dentro del Área de la Convención.

Medidas adicionales: no se requiere acción

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

170. SCIC mostró su acuerdo con la calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)” propuesta por Reino Unido para el *Nordic Prince*, barco de pabellón de ese Miembro.

#### Medida de Conservación 10-05

171. SCIC consideró la implementación de la MC 10-05, párrafo 6, por Argentina (apéndice I, punto 14), Chile (apéndice I, punto 15), Francia (apéndice I, punto 16), los Países Bajos (apéndice I, punto 17), Perú (apéndice I, punto 18), Sudáfrica (apéndice I, punto 19), España (apéndice I, punto 20), Estados Unidos de América (apéndice I, punto 21) y Uruguay (apéndice I, punto 22), en relación con la prohibición de exportar o reexportar austromerluza sin un Documento de Exportación de *Dissostichus* (DED) o un Documento de Reexportación de *Dissostichus* (DRED) adjunto.

172. En su respuesta al caso de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 14, Argentina aportó la siguiente información:

‘Con relación a este incidente, la Dirección Nacional de Coordinación y Fiscalización Pesquera de Argentina ha informado que todos los pasos del e-CDS de este documento

fueron completados y validados el 29 de junio de 2023, previo a la fecha de exportación, a excepción del Paso 4, donde se omitió la firma debido a un error involuntario. Alertada por la empresa exportadora sobre la casilla que había quedado sin validar, dicho error fue corregido. La mercadería pudo ingresar a su destino en Port Everglades.’

Medidas adicionales: no se requiere acción.

Calificación preliminar: cumple.’

173. SCIC mostró su acuerdo con la calificación de conformidad (“Cumple”) propuesta por Argentina.

174. En su respuesta al caso de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 15, Chile proporcionó la siguiente información:

‘En relación con la observación de la Secretaría sobre el incumplimiento de la MC 10-05, párrafo 6, respecto a la identificación de 74 DED que fueron validados de manera tardía. Cabe señalar la objeción de que este error afecta solo al 2,2 % (4) del total de los envíos de *Dissostichus* spp. (180) realizados por Chile durante el período analizado.

Además de lo anterior, es importante señalar que una característica de la implementación del SDCe por Chile es el gran número de DCD y DED que se validan (más del 50 % del total mundial), lo que se explica por el hecho de que tanto las capturas de TOP en nuestra ZEE realizadas por embarcaciones industriales como las realizadas por embarcaciones artesanales (6 y 169 para el período analizado, respectivamente) deben registrarse en el SDCe y, consecuentemente, esto lleva a la generación de un gran número de documentos de exportación (DED). En este sentido, el número de DED por cargamento de *Dissostichus* spp. enviado por Chile fluctuó, durante el período analizado, entre 1 y 67 DED por cargamento (un promedio de 9 DED), siendo los cargamentos marítimos los que generalmente representan el mayor número de DED.

En resumen, la validación de certificados con una fecha posterior a la exportación se explica por dos razones: (i) errores involuntarios por parte de los inspectores de pesquerías al no validar el paso 4 en el SDCe para algunos de los DED considerados en los envíos (2 casos); (ii) validaciones tardías de los DED asociados a los envíos (2 casos), debido al incumplimiento de las instrucciones y los sistemas de control. Sin perjuicio de lo anterior, queremos afirmar que nuestros análisis de trazabilidad para los 74 DED validados de manera tardía muestran que estos documentos no están relacionados con actividades de pesca INDNR.

Por último, cabe señalar que, como medidas correctivas, se han realizado ajustes a los sistemas de control y de capacitación sobre los procedimientos aplicables a este tipo de certificación, dando órdenes institucionales e instando tanto a los responsables de pesquerías como a los inspectores a cumplir estrictamente con las disposiciones la MC 10-05.

Calificación preliminar: incumplimiento (nivel 2).’

175. SCIC mostró su acuerdo con la calificación de “incumplimiento (nivel 2)” propuesta por Chile.

176. En su respuesta al caso de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 16, para Francia, la Unión Europea presentó la siguiente información:

‘Con respecto a los tres DED identificados, las autoridades francesas se dieron cuenta de que cierta información no se reflejaba con precisión (para el DED FR-23-0028-E, el número de conocimiento de embarque no era el correcto, y para el DED FR-23-0025-E, el aprendiz ingresó la misma información de exportación dos veces para dos números DED diferentes). Para el DED FR-23-0015-E, se hizo una modificación en el barco de transporte y su fecha de salida. Por lo tanto, los DED fueron modificados para reflejar la información correcta y validados en ese momento. Se ha recordado a las autoridades competentes la importancia de garantizar que los envíos de especies de *Dissostichus* spp. no se exporten sin DED/DRED completados y validados, y de tomar las medidas necesarias para evitar que esto ocurra en el futuro.

Medidas adicionales: no se requiere acción.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

177. SCIC mostró su acuerdo con la calificación de cumplimiento de “incumplimiento (nivel 1)”.

178. En su respuesta al caso de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 17, con relación a Países Bajos, la Unión Europea presentó la siguiente información:

‘Respuesta enviada a la Secretaría por la Unión Europea por correo electrónico:

1. Se emitió un DRED después de la fecha de exportación declarada. La emisión del DRED se retrasó debido a un problema técnico con el sistema SDCe el 24 de mayo de 2024 (causa desconocida). A pesar de varios intentos con diferentes navegadores (Microsoft Edge, Google Chrome, Firefox), no fue posible completar el DRED ese día, que era viernes. El DRED se completó después del fin de semana y se emitió el lunes 27 de mayo de 2024.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1); no se requieren medidas adicionales

2. En el caso del segundo DRED, hubo un error administrativo. El DRED inicial fue enviado a las autoridades holandesas para su validación el 30 de agosto de 2023. La solicitud contenía la misma información que una solicitud anterior y fue rechazada. El 12 de septiembre de 2023, se volvió a solicitar la exportación con un documento de captura diferente. Sin embargo, la documentación correcta no estaba disponible y aún faltaba información esencial, lo que resultó en varios intercambios entre las autoridades holandesas y el exportador entre el 12 y el 18 de septiembre de 2023. Una vez proporcionada la información faltante, el DRED se emitió el 18 de septiembre de 2023 y la exportación se realizó el mismo día. Sin embargo, debido a un descuido, el funcionario emisor no actualizó la fecha de exportación inicial, por lo que el DRED muestra incorrectamente la fecha de exportación del 30 de agosto de 2023. La fecha de exportación correcta fue el 18 de septiembre de 2023. El DRED se emitió el mismo día, antes de la exportación.

Calificación preliminar: cumple; no se requiere acción’.

179. SCIC alcanzó un acuerdo sobre las calificaciones de cumplimiento de “incumplimiento (nivel 1)” y de “cumple”, respectivamente.

180. SCIC señaló que Perú no proporcionó una respuesta al caso de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 18. Recordando que el cumplimiento de Perú con la MC 10-05 ya fue considerado previamente en SCIC-2022 y en SCIC-2023, SCIC acordó una calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)”. SCIC solicitó a Perú que enviara a SCIC su respuesta al informe preliminar de cumplimiento.

181. En su respuesta al caso de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 19, Sudáfrica proporcionó la siguiente información:

‘Se recibieron notificaciones de intención de descarga en puertos de Sudáfrica de los barcos *Southern Ocean* (21 de febrero de 2024) y *Hong Jin No. 707* (16 de febrero de 2024), es decir, con suficiente anticipación a la realización de las actividades de descarga.

Todos los 18 DED implicados en estos incidentes de incumplimiento, que representan el 38 % de las exportaciones de Sudáfrica y menos del 1 % de todas las exportaciones del SDC, tienen relación con una actividad de descarga de cada uno de estos dos barcos y se observa que se emitió un DED para cada contenedor cargado para la exportación.

a. Se emitieron 8 DED (8 contenedores) entre 6 y 10 días (1 DED, 6 días; y 7 DED, 9 días) después de la fecha de exportación declarada para el *Southern Ocean* (KR-24-0009-E).

b. Se emitieron 10 DED (10 contenedores) entre 21 y 50 días (29 días) después de la fecha de exportación declarada para el *Hong Jin No. 707* (KR-24-0008-E).

El funcionario autorizado de Sudáfrica, el Sr. Johan De Goede, solicitó de inmediato una explicación a la empresa exportadora Hongjin Corporation, a través de su agente de barcos en Sudáfrica, Hanill Shipping, sobre la razón por la cual se recibieron tarde las solicitudes de DED.

Durante toda la investigación hubo total cooperación por parte del agente de barcos y de la empresa exportadora Hongjin Corporation. Se proporcionó una explicación satisfactoria (carta adjunta) por parte de la empresa exportadora Hongjin Corporation, que explica la situación inevitable que ocurrió.

Consideraciones:

(1) Tanto el *No 707 Hong Jin* como el *Southern Ocean*, presentaron sus solicitudes requeridas de solicitud anticipada de entrada al puerto (AREP) antes de ingresar a la ZEE de Sudáfrica y en las cuales declararon sus capturas.

(2) Ambos barcos solicitaron y se les emitieron los permisos necesarios para poseer, desembarcar y vender austromerluza, como lo exige la legislación de Sudáfrica.

(3) Ambos barcos fueron inspeccionados de manera oportuna y completa por los Oficiales de Control de Pesca del Departamento de Silvicultura, Pesca y Medio Ambiente (DFFE). Se enviaron informes de inspección al SDC y están disponibles en línea. Todas las capturas fueron verificadas por los oficiales de control de pesquerías del DFFE al empacar los contenedores.

(4) Carta de explicación proporcionada por la empresa exportadora Hongjin Corporation.

Decisión:

Dada la explicación proporcionada por Hongjin Corporation, los permisos domésticos requeridos emitidos, las notificaciones recibidas a tiempo, las inspecciones portuarias realizadas adecuadamente por los oficiales de control de pesquerías durante toda la descarga, y las verificaciones de desembarco y captura realizadas, el funcionario autorizado de Sudáfrica estaba seguro de que los DED debían emitirse, aunque con retraso. No hubo intención por parte de Hongjin Corporation de retrasar las solicitudes de DED, de hecho, se hicieron todos los intentos para obtener los conocimientos de embarque y otros documentos a tiempo a través de la línea de envío.

Los asuntos fueron explicados y abordados satisfactoriamente. Se informó al agente del barco sobre los desafíos y los requisitos de la CCRVMA para estos productos con el fin de evitar situaciones similares en el futuro.

Medidas adicionales: no se requiere acción

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

182. SCIC señaló que el retraso en la recepción de los conocimientos de embarque resultó en demoras en las solicitudes de los Documentos de Exportación de *Dissostichus* (DED) y que la austromerluza ya había salido de Sudáfrica en el momento en que se recibieron dichas solicitudes de DED. Sudáfrica procedió con la emisión tardía de los DED después de llevar a cabo una investigación y de que los exportadores de Corea dieran explicaciones satisfactorias para este caso. SCIC destacó la seriedad del asunto y acordó una calificación de “incumplimiento (nivel 2)” para el caso.

183. En su respuesta al caso de cumplimiento relacionado con un barco de pabellón de España e identificado en el apéndice I, punto 20, la Unión Europea proporcionó la siguiente información:

‘En versiones anteriores de la aplicación del SDCe, para la validación de DED/DRED, era posible obtener el documento de captura en formato PDF y, por lo tanto, exportar/reexportar los envíos de *Dissostichus* spp. sin completar el paso 4 de ‘Confirmación del Estado exportador’. Tras las actualizaciones en la aplicación del SDCe, los 4 DRED en cuestión se notificaron como ‘Documentos pendientes de completar’.

Aunque el paso 4 de estos DRED aún estaba pendiente de completar, debido a un error administrativo se entendió que habían sido validados por las autoridades, y se permitió que la exportación se realizara. Completamos el paso 4 de estos DRED después de este incidente, por lo que ahora tienen una fecha de validación posterior a la fecha de exportación declarada. Dadas las mejoras en la aplicación del SDCe desde que ocurrieron estos problemas, ahora será evidente cuando un DED/DRED no haya sido validado, evitando que esto vuelva a suceder en el futuro. Además, se ha recordado a las autoridades competentes la importancia de garantizar que los envíos de *Dissostichus* spp. no se exporten sin DED/DRED completados y validados, y de tomar las medidas necesarias para prevenir la repetición de esta situación en el futuro.

Medidas adicionales: no se requiere acción.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

184. SCIC recordó la implementación de una moratoria sobre las evaluaciones de cumplimiento, establecida para los DED y DRED de más de dos años, a fin de abordar el asunto administrativo asociado con la finalización de documentos identificados durante la actualización del SDCe (SCIC-2023, párrafo 90). SCIC señaló que los cuatro documentos de reexportación de *Dissostichus* de España (DRED) identificados como casos de incumplimiento fueron detectados en este proceso administrativo, pero que tenían menos de dos años. SCIC acordó una calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)” para España.

185. En su respuesta al caso de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 21, Estados Unidos presentó la siguiente información:

‘Este fue un error administrativo del que solo se nos informó cuando se implementó la nueva interfaz para el SDCe en mayo de 2023. El envío documentado bajo este DRED iba acompañado de un DRED, pero carecía de la “validación de la autoridad exportadora o reexportadora”. Dadas las mejoras en el SDCe, ahora será evidente cuando un DED/DRED no haya sido validado, evitando que esto vuelva a suceder en el futuro.

Medidas adicionales: no se requiere acción.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

186. SCIC mostró su acuerdo con la calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)” propuesta por EE. UU.

187. En su respuesta al caso de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 22, Uruguay presentó la siguiente información:

‘Se revisó el período julio 2023 a junio 2024 y se completaron 101 DED. El 50 % de los DED que no se completaron a tiempo se refieren a cargas menores a 1000 kg procedentes de barcos de arrastre. Los retrasos se explican por la falta de personal dedicado y retrasos en el envío de la documentación verificable por parte de las empresas y representantes legales (información detallada de exportador e importador). En relación a la falta de personal, durante el año 2024 se incorporó más personal y asistieron a los cursos de capacitación.

Medidas adicionales: Uruguay ha solicitado asistencia a FAO para revisar y mejorar los procedimientos relativos a las Medidas del Estado Rector del Puerto.

paralelamente se comunicó a las empresas que se exigirá mayor puntualidad con la documentación. Uruguay ha solicitado asistencia a FAO para revisar y mejorar los procedimientos relativos a las Medidas del Estado Rector del Puerto.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

188. SCIC señaló que el 50 % de los DED de Uruguay identificados en casos de incumplimiento correspondían a exportaciones de menos de una tonelada. Además, SCIC destacó que los funcionarios responsables de implementar el SDC en Uruguay enfrentan

dificultades de recursos humanos, que cuestiones administrativas y una creciente carga de trabajo y documental complican adicionalmente, lo cual ha generado demoras en el procesamiento de los DED. SCIC acordó una calificación de “incumplimiento (nivel 2)”.

#### Medida de Conservación 10-09

189. SCIC consideró la implementación de la MC 10-09, párrafo 2, por el *Frio Aegean* (apéndice I, puntos 23 y 24), *Frio Marathon* (apéndice I, punto 25), *Frio Oceanic* (apéndice I, punto 26) y *Procyon* (apéndice I, punto 27), barcos de pabellón de Panamá; y por el *More Sodruzhestva* (apéndice I, punto 28), barco de pabellón de Ucrania; que requiere que cada Parte Contratante, en su calidad de Estado de pabellón, notifique a la Secretaría con al menos 72 horas de antelación todo transbordo que alguno de sus barcos tenga la intención de realizar dentro del Área de la Convención.

190. En su respuesta al caso de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 23, con relación al *Frio Aegean*, Panamá proporcionó la siguiente información:

‘Panamá confirma que la información proporcionada por la Secretaría de la CCRVMA con relación a la fecha de la notificación recibida y la posible fecha de la actividad informada por el barco *Frio Aegean* es correcta; y que el barco ha sido informado de la obligación de cumplir con los plazos de presentación del formulario de notificación de los recursos regulados por la Comisión, tanto a la Secretaría como a la Autoridad. Es de señalar, sin embargo, que en el formulario de confirmación enviado por el barco, la fecha real de trasbordo notificada sí cumplía con el plazo establecido (74 h 43 mins.). Por lo tanto, Panamá asigna al caso una calificación preliminar de “cumple”.

Calificación preliminar: cumple.’

191. En su respuesta al caso de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 24, con relación al *Frio Aegean*, Panamá proporcionó la siguiente información:

‘Panamá confirma que la información proporcionada por la Secretaría de la CCRVMA con relación a la fecha de la notificación recibida y la posible fecha de la actividad informada por el barco *Frio Aegean* es correcta; y que el barco ha sido informado de la obligación de cumplir con los plazos de presentación del formulario de notificación de los recursos regulados por la Comisión, tanto a la Secretaría como a la Autoridad. Es de señalar, sin embargo, que en el formulario de confirmación enviado por el barco, la fecha real de trasbordo notificada sí cumplía con el plazo establecido (72 h 53 mins.). Por lo tanto, Panamá asigna al caso una calificación preliminar de “cumple”.

Calificación preliminar: cumple.’

192. En su respuesta al caso de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 25, con relación al *Frio Marathon*, Panamá proporcionó la siguiente información:

‘Panamá confirma que la información proporcionada por la Secretaría de la CCRVMA con relación a la fecha de la notificación recibida y la posible fecha de la actividad informada por el barco *Frio Marathon* es correcta; y que el barco ha sido informado de la obligación de cumplir con los plazos de presentación del formulario de notificación

de los recursos regulados por la Comisión, tanto a la Secretaría como a la Autoridad. Es de señalar, sin embargo, que en el formulario de confirmación enviado por el barco, la fecha real de trasbordo notificada sí cumplía con el plazo establecido (103 h 14 mins.). Por lo tanto, Panamá asigna al caso una calificación preliminar de “cumple”.

Calificación preliminar: cumple.’

193. En su respuesta al caso de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 26, con relación al *Frio Oceanic*, Panamá proporcionó la siguiente información:

‘Panamá confirma que la información proporcionada por la Secretaría de la CCRVMA con relación a la fecha de la notificación recibida y la posible fecha de la actividad informada por el barco *Frio Oceanic* es correcta; y que el barco ha sido informado de la obligación de cumplir con los plazos de presentación, tanto a la Secretaría como a la Autoridad, de las notificaciones pertinentes con relación a las actividades que desarrolle dentro del área regulada por la Comisión. En vista de que, en el informe de confirmación de la actividad, la fecha y hora reales del trasbordo también reflejan un tiempo menor al plazo establecido (69 h 56 mins.), Panamá considera una calificación de incumplimiento leve (nivel 1), que puede ser subsanada por el barco.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

194. En su respuesta al caso de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 27, con relación al *Procyon*, Panamá proporcionó la siguiente información:

‘Panamá confirma que la información proporcionada por la Secretaría de la CCRVMA con relación a la fecha de la notificación recibida y la posible fecha de la actividad informada por el barco *Procyon* es correcta; y que el barco ha sido informado de la obligación de cumplir con los plazos de presentación del formulario de notificación de los recursos regulados por la Comisión, tanto a la Secretaría como a la Autoridad. Es de señalar, sin embargo, que en el formulario de confirmación enviado por el barco, la fecha real de trasbordo notificada sí cumplía con el plazo establecido (72 h 14 mins.). Por lo tanto, Panamá asigna al caso una calificación preliminar de “cumple”.

Calificación preliminar: cumple.’

195. SCIC señaló que las respuestas a los puntos 23, 24, 25 y 27 del apéndice I, indicaban que el trasbordo ocurrió 72 horas después de que se enviara la notificación; sin embargo, el inicio notificado de los transbordos fue menos de 72 horas desde el momento en que se envió la notificación. SCIC reiteró que las notificaciones de trasbordo deben ser transmitidas al menos 72 horas antes de la hora de inicio planificada. SCIC también destacó la respuesta al apéndice I, punto 26, con la calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)”. SCIC mostró su acuerdo con la calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)” para los cinco casos de Panamá.

196. SCIC tomó nota de la respuesta de Ucrania al caso de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 28, respuesta que fue circulada en la COMM CIRC 24/94, y señaló que, al recibir la información, la Secretaría identificó un error de entrada de datos al registrar la información de trasbordo. SCIC mostró su acuerdo con la calificación de conformidad (“cumple”) propuesta por Ucrania.

197. SCIC consideró la implementación de la MC 10-09, párrafo 3, por el *Antarctic Provider* y el *Saga Sea* (apéndice I, punto 29), barcos de pabellón de Noruega; y el *Ocean Azul* (apéndice I, punto 30), barco de pabellón de Uruguay, medida que requiere que cada Parte contratante notifique a la Secretaría todo transbordo previsto con una antelación mínima de 2 horas, si alguno de sus barcos planea transbordar artículos distintos de los recursos vivos marinos capturados, carnada o combustible dentro del Área de la Convención.

198. En su respuesta al caso de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 29, con relación al *Antarctic Provider* y el *Saga Sea*, Noruega proporcionó la siguiente información:

‘Las investigaciones han confirmado que el barco no proporcionó la notificación a la Secretaría al menos 2 horas antes de la operación de transbordo planeada debido a un error humano.

Medidas adicionales: no se requiere acción

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

199. SCIC mostró su acuerdo con la calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)” propuesta por Noruega para el *Antarctic Provider* y el *Saga Sea*, barcos del pabellón de ese Miembro.

200. En su respuesta al caso de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 30, con relación al *Ocean Azul*, Uruguay proporcionó la siguiente información:

‘Existe intención de cumplimiento de la MC 10-09. Según el informe del observador se pasó una ecosonda al *Elena Ndume*.

Medidas adicionales: Se advirtió a la empresa sobre el incumplimiento. Debe mejorar el procedimiento en situaciones semejantes en el futuro.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

201. SCIC mostró su acuerdo con la calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)” propuesta por Uruguay para el *Ocean Azul*, barco del pabellón ese Miembro.

202. SCIC consideró la implementación de la MC 10-09, párrafo 5, por el *Antarctic Provider* y el *Saga Sea* (apéndice I, punto 31), de pabellón de Noruega, medida que requiere que cada Parte contratante proporcione confirmación del transbordo a la Secretaría dentro de los tres (3) días hábiles después de haber realizado un transbordo dentro del Área de la Convención.

203. En su respuesta al caso de cumplimiento identificado para el *Antarctic Provider* y el *Saga Sea*, Noruega proporcionó la siguiente información:

‘Las investigaciones muestran que no se facilitó notificación de confirmación del transbordo de tripulación y de provisiones.

Sin embargo, el transbordo notificado no se llevó a cabo debido al mal tiempo.

Medidas adicionales: no se requiere acción

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

204. SCIC mostró su acuerdo con la calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)” para el *Antarctic Provider* y el *Saga Sea*, de pabellón de Noruega, propuesta por Noruega.

205. SCIC consideró la implementación de la MC 10-09, párrafo 8, por el *Hai Feng 718* (apéndice I, punto 32), barco de pabellón de Vanuatu, que establece que ningún barco puede realizar transbordos dentro del Área de la Convención sin haber enviado notificación previa de conformidad con la MC 10-09, párrafos 2, 3 y 4.

206. En su respuesta al caso de cumplimiento del *Hai Feng 718*, Vanuatu proporcionó la siguiente información:

‘La notificación previa fue enviada el 3 de febrero de 2024.

Calificación preliminar: cumple.’

207. SCIC mostró su acuerdo con la calificación de cumplimiento de “se necesita información adicional” con relación al *Hai Feng 718*, barco de pabellón de Vanuatu, y solicitó a la Secretaría que realice un seguimiento con Vanuatu para aclarar la fecha en que se transmitió la notificación.

#### Medida de Conservación 22-07

208. SCIC consideró la implementación de la MC 22-07, párrafo 8, por el *Argos Georgia*, barco de pabellón de Reino Unido, medida que requiere que el barco informe de conformidad con la MC 23-07 el total de bentos recuperado en un período diario (apéndice I, punto 33).

209. En su respuesta al caso del informe preliminar de cumplimiento sobre el *Argos Georgia*, Reino Unido proporcionó la siguiente información:

‘Reino Unido realizó investigaciones sobre este posible incumplimiento.

El 19 de diciembre, el BP *Argos Georgia* extrajo una pequeña cantidad de especies indicadoras de Ecosistemas Marinos Vulnerables (EMV). Esto se registró correctamente y se envió a la Secretaría de la CCRVMA en el informe C2 del período correspondiente. Lamentablemente, esta información no se incluyó en el informe diario de datos de captura y esfuerzo debido a un error humano.

Dado que la información se registró en la presentación de datos C2, concluimos que el barco no tuvo la intención de omitir la notificación de EMV en el informe diario de datos de captura y esfuerzo.

Medidas adicionales: no se requiere acción

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

210. SCIC mostró su acuerdo con la calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)” para el *Argos Georgia*, barco de pabellón de Reino Unido, propuesta por Reino Unido.

211. SCIC consideró la implementación de la MC 22-07, párrafo 9, por el *Alpha Crux* (apéndice I, puntos 34, 35, 36 y 37), barco de pabellón de Rusia; y el *Proa Pioneer* (apéndice I, puntos 38 y 39), barco de pabellón de Uruguay, que establece que una zona de riesgo de EMV permanecerá cerrada a cualquier actividad de pesca hasta que el Comité Científico revise el caso y la Comisión determine las acciones de ordenación.

212. En su respuesta al caso de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 34, con relación al *Alpha Crux*, Rusia proporcionó la siguiente información:

‘Российская сторона провела детальное расследование данных случаев. В виду повреждения файлов на носителе информации компьютера на судне, координаты ряда VME risk area отображались некорректно, что привело к непредумышленной установке ярусов в пределах VME risk area. Одновременно это не снимает ответственности судовладельца. Судовладельцу рекомендовано обеспечить установку на компьютеры надежное антивирусное программное обеспечение, дублирование информационных баз. Calificación preliminar: incumplimiento leve

“La Federación de Rusia ha llevado a cabo una investigación detallada sobre estos casos. Debido a archivos corruptos en el medio de almacenamiento de la computadora del barco, las coordenadas de varias zonas de riesgo de EMV se mostraron incorrectamente, lo que resultó en el despliegue no intencionado de palangres dentro del área de riesgo de EMV. Al mismo tiempo, esto no exime de responsabilidad al propietario del barco. Se recomendó al propietario del barco que garantice la instalación de software antivirus confiable en las computadoras y la duplicación de las bases de datos de información.

Medidas adicionales: Устранение технических пробелов. Subsanan las deficiencias técnicas.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)”

213. En su respuesta al caso del informe preliminar de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 35, con relación al *Alpha Crux*, Rusia proporcionó la siguiente información:

‘Российская сторона провела детальное расследование данных случаев. В виду повреждения файлов на носителе информации компьютера на судне, координаты ряда VME risk area отображались некорректно, что привело к непредумышленной установке ярусов в пределах VME risk area. Одновременно это не снимает ответственности судовладельца. Судовладельцу рекомендовано обеспечить установку на компьютеры надежное антивирусное программное обеспечение, дублирование информационных баз. Calificación preliminar: incumplimiento leve

“La Federación de Rusia ha llevado a cabo una investigación detallada sobre estos casos. Debido a archivos corruptos en el medio de almacenamiento de la computadora del barco, las coordenadas de múltiples zonas de riesgo de EMV se mostraron incorrectamente, lo que resultó en el despliegue no intencionado de palangres dentro del área de riesgo de EMV. Al mismo tiempo, esto no exime de responsabilidad al propietario del barco. Se recomendó al propietario del barco que garantice la instalación de software antivirus confiable en las computadoras y la duplicación de las bases de datos de información.

Medidas adicionales: Устранение технических пробелов. Subsanan las deficiencias técnicas.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

214. En su respuesta al caso del informe preliminar de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 36, con relación al *Alpha Crux*, Rusia proporcionó la siguiente información:

‘Российская сторона провела детальное расследование данных случаев. В виду повреждения файлов на носителе информации компьютера на судне, координаты ряда VME risk area отображались некорректно, что привело к непредумышленной установке ярусов в пределах VME risk area. Одновременно это не снимает ответственности судовладельца. Судовладельцу рекомендовано обеспечить установку на компьютеры надежное антивирусное программное обеспечение, дублирование информационных баз. Calificación preliminar: incumplimiento leve

“La Federación de Rusia ha llevado a cabo una investigación detallada sobre estos casos. Debido a archivos corruptos en el medio de almacenamiento de la computadora del barco, las coordenadas de múltiples zonas de riesgo de EMV se mostraron incorrectamente, lo que resultó en el despliegue no intencionado de palangres dentro del área de riesgo de EMV. Al mismo tiempo, esto no exime de responsabilidad al propietario del barco. Se recomendó al propietario del barco que garantice la instalación de software antivirus confiable en las computadoras y la duplicación de las bases de datos de información.

Calificación preliminar: incumplimiento leve

Medidas adicionales: Устранение технических пробелов. Subsanan las deficiencias técnicas.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

215. En su respuesta al caso del informe preliminar de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 37, con relación al *Alpha Crux*, Rusia proporcionó la siguiente información:

‘Российская сторона провела детальное расследование данных случаев. В виду повреждения файлов на носителе информации компьютера на судне, координаты ряда VME risk area отображались некорректно, что привело к непредумышленной установке ярусов в пределах VME risk area. Одновременно это не снимает ответственности судовладельца. Судовладельцу рекомендовано обеспечить установку на компьютеры надежное антивирусное программное обеспечение, дублирование информационных баз. Calificación preliminar: incumplimiento leve

“La Federación de Rusia ha llevado a cabo una investigación detallada sobre estos casos. Debido a archivos corruptos en el medio de almacenamiento de la computadora del barco, las coordenadas de múltiples zonas de riesgo de EMV se mostraron incorrectamente, lo que resultó en el despliegue no intencionado de palangres dentro del área de riesgo de EMV. Al mismo tiempo, esto no exime de responsabilidad al propietario del barco. Se recomendó al propietario del barco que garantice la instalación de software antivirus confiable en las computadoras y la duplicación de las bases de datos de información.

Calificación preliminar: incumplimiento leve

Medidas adicionales: Устранение технических пробелов. Subsanan las deficiencias técnicas.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

216. SCIC observó que, en las respuestas al apéndice I, puntos 34, 35, 36 y 37, los problemas de software experimentados en el mar habían sido resueltos para prevenir la repetición de casos. SCIC también señaló que la pesca en estas áreas cerradas por riesgo de EMV es un asunto grave y acordó una calificación de “incumplimiento (nivel 2)” para todos los puntos.

217. En su respuesta al caso del informe preliminar de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 38, con relación al *Proa Pioneer*, Uruguay proporcionó la siguiente información:

‘Dos periodos de pesca dentro áreas de riesgo VME:

1) Lance 16: 21 dic 2023 Lat 74.17S-112.79W;

2) Lance 19: 22 dic 2023 Lat 74.17S-112.79W.

La presencia de organismos fue muy baja y la afectación mínima.

Medidas adicionales: Se advierte a la empresa sobre el incumplimiento y se condiciona renovación de la licencia de pesca.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

218. En su respuesta al caso del informe preliminar de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 39, con relación al *Proa Pioneer*, Uruguay proporcionó la siguiente información:

‘Dos periodos de pesca dentro áreas de riesgo VME:

1) Lance 16: 21 dic 2023 Lat 74.17S-112.79W;

2) Lance 19: 22 dic 2023 Lat 74.17S-112.79W.

La presencia de organismos fue muy baja y la afectación mínima.

Medidas adicionales: Se advierte a la empresa sobre el incumplimiento y se condiciona renovación de la licencia de pesca.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

219. SCIC consideró las respuestas al apéndice I, puntos 38 y 39, y señaló que la tripulación intentó calar el arte de pesca alrededor de las áreas cerradas por EMV. SCIC mostró su acuerdo con la calificación de “incumplimiento (nivel 2)” para ambos puntos.

#### Medida de Conservación 22-08

220. SCIC consideró la implementación por el *Alpha Crux*, barco de pabellón de Rusia, de la MC 22-08, párrafo 1, que prohíbe la pesca en pesquerías exploratorias en profundidades de menos de 550 m (apéndice I, punto 40).

221. En su respuesta al caso del informe preliminar de cumplimiento para el *Alpha Crux*, Rusia proporcionó la siguiente información:

‘После рассмотрения отчета наблюдателя в части возможного случая несоблюдения MC 22-08 не подтверждается информация о наличии несоответствия в данных постановки яруса судном. Комментарий наблюдателя не отражает процедуру заполнения формы C2 при занесении данных о постановке ярусов на свалах с резким перепадом глубин и учетом смещения ярусов под воздействием подводного течения.

Tras examinar el informe del observador sobre un posible incumplimiento de la MC 22-08, no se puede confirmar ninguna incoherencia en los datos del calado del palangre. El comentario del observador no refleja el procedimiento para completar el formulario C2 al ingresar datos de calado de palangres en áreas con una diferencia de profundidad drástica, ni refleja el margen de desplazamiento de los palangres debido a las corrientes submarinas.

Medidas adicionales: не требуется. No se requiere acción.

Calificación preliminar: cumple.’

222. SCIC consideró la explicación adicional de Rusia, que indicaba que el lugar donde tuvo lugar la pesca contaba con varias crestas submarinas, lo que generaba dificultades para calcular la profundidad, además de la fuerza de la corriente sobre el arte de pesca.

223. Rusia sugirió que SCIC asignara el estado de cumplimiento de “información adicional requerida” y señaló que la investigación sobre el asunto está en curso y que proporcionará información adicional a SCIC. Varios Miembros instaron a Rusia a hacer todos los esfuerzos posibles para proporcionar información adicional sobre este incidente durante CCAMLR-43, e indicaron que este asunto debería poder aclararse mediante las fuentes de datos disponibles, incluidos datos VMS y registros de observadores nacionales. Estos Miembros también manifestaron su preocupación por el estado de cumplimiento propuesto de “información adicional requerida” sin proporcionar una fecha límite acordada para la presentación de la información adicional y que estarían dispuestos a adoptar un enfoque de compromiso.

224. SCIC no alcanzó un consenso sobre la calificación de cumplimiento del caso del *Alpha Crux*, de pabellón de Rusia (apéndice I, punto 40).

#### Medida de Conservación 23-04

225. SCIC consideró el caso del apéndice I, puntos 41 y 42, con relación a la implementación por el *Alpha Crux*, barco de pabellón de Rusia, de la MC 23-04, párrafo 3, que exige que la

captura total objetivo sea notificada por especie y que la captura secundaria sea notificada por especie o al nivel taxonómico más bajo posible.

226. En su respuesta al caso del informe preliminar de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 41, con relación al *Alpha Crux*, Rusia proporcionó la siguiente información:

‘После рассмотрения отчета наблюдателя российская сторона сообщила в Секретариат и назначающей стране-члену о неточностях, как только они выявлены. В отчете (logbook) международного наблюдателя указано 3 потерянных яруса. Координаты по всем ярусам указаны. В отчете по итогам рейса включен еще один потерянный ярус. 27 августа 2024 года получен комментарий корейской стороны. Однако ответ не проясняет расхождения с ранее предоставленной международным наблюдателем информации. Тем не менее возникли дополнительные вопросы по данной проблеме, которые требуют урегулирования сторонами.

Después de revisar el informe del observador, la Federación de Rusia informó a la Secretaría y al Estado miembro designante de las inexactitudes, tan pronto como se identificaron. El informe del observador internacional (cuaderno de observación científica) indicó tres (3) palangres perdidos. Se proporcionaron las coordenadas de todos los palangres. Un palangre adicional perdido se incluyó en el informe final de la campaña. Se recibió un comentario de Corea el 27 de agosto de 2024. Sin embargo, la respuesta no aclaró la discrepancia con la información proporcionada anteriormente por el observador internacional. Sin embargo, han surgido cuestiones adicionales sobre este asunto que deben ser abordadas por las partes.

Medidas adicionales: Requieren дальнейшие консультации с корейской стороной. Se requieren nuevas consultas con Corea.

Calificación preliminar: se necesita información adicional’.

227. En su respuesta al caso del informe preliminar de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 42, con relación al *Alpha Crux*, Rusia proporcionó la siguiente información:

‘После рассмотрения отчета наблюдателя российская сторона сообщила в Секретариат и назначающей стране-члену о неточностях 29 мая 2024 года.

Ambos observadores registraron los datos de captura secundaria para cada línea en un formulario especial que se guardó en el barco. Estos formularios están guardados y pueden ser presentados. No se proporcionaron evidencias de descartes intencionados de especies de captura secundaria. 27 августа 2024 года получен ответ корейской стороны. Тем не менее возникли дополнительные вопросы по данной проблеме, которые требуют урегулирования сторонами.

Después de revisar el informe del observador, la Federación de Rusia informó a la Secretaría y al Estado Miembro designante de las inexactitudes el 29 de mayo de 2024. Ambos observadores registraron los datos de captura secundaria para cada línea en un formulario especial que se mantuvo en el barco. Estos formularios están guardados y pueden ser presentados. No se proporcionaron evidencias de descartes intencionados de especies de captura secundaria. Se recibió una respuesta de Corea el 27 de agosto

de 2024. Sin embargo, han surgido cuestiones adicionales sobre este asunto que deben ser abordadas por las partes.

Calificación preliminar: se necesita información adicional’.

228. Rusia proporcionó un informe sobre las comunicaciones con Corea con relación a este asunto durante el período entre sesiones y señaló que sus investigaciones verificaron los datos registrados en las bitácoras del barco, pero no permitieron verificar la información registrada en el cuaderno de observación científica del observador.

229. Corea confirmó que las consultas con Rusia con relación a este asunto han tenido lugar y señaló que estas deben continuar. Corea dio el visto bueno a la calificación de cumplimiento propuesta de “se necesita información adicional” y se comprometió también a proporcionar actualizaciones sobre el asunto.

230. Varios Miembros, señalando que parecía haber información suficiente disponible para determinar una calificación de cumplimiento, recordaron sus preocupaciones con la aplicación de una calificación de cumplimiento de “se necesita información adicional” sin proporcionar una fecha límite acordada para la presentación de información adicional e instaron a los Miembros pertinentes a realizar todos los esfuerzos posibles para proporcionar información adicional sobre este incidente durante CCAMLR-43 o, a más tardar el 1 de febrero de 2025.

231. SCIC no alcanzó un consenso sobre la calificación de cumplimiento del *Alpha Crux*, de pabellón de Rusia, con relación al caso del apéndice I, puntos 41 y 42.

#### Medida de Conservación 25-02

232. SCIC consideró la implementación de la MC 25-02, párrafo 6, en relación con la prohibición de descarga de restos y desechos de pescado mientras se calan los palangres, por el *Alpha Crux*, barco de pabellón de Rusia (apéndice I, punto 43).

233. En su respuesta al caso del informe preliminar de cumplimiento para el *Alpha Crux*, Rusia proporcionó la siguiente información:

‘По данному вопросу провНесмотря на наличие расхождений по ряду позиций в отчете наблюдателя по итогу рейса к судовладельцу применен ряд санкций:

Отстранен капитан судна от возможности участия в рейсах в АНТКОМ;

Часть команды судна отправлена на проверку квалификационным требованиям;

Компания прекратила трудовые отношения с директором, отвечавшим за данный рейс.

едено тщательное расследование.

A pesar de las discrepancias en varios puntos del informe de campaña del observador, se aplicaron varias sanciones al propietario del barco:

- Se suspendió al capitán del barco de la posibilidad de participar en campañas de la CCRVMA.
- Parte de la tripulación del barco fue remitida a una revisión de sus cualificaciones.
- La empresa rescindió el contrato laboral con el director a cargo de la campaña.

Se ha realizado una investigación exhaustiva.

Medidas adicionales: Не требуются. No se requiere acción.

Calificación preliminar: incumplimiento (nivel 2).’

234. SCIC se mostró de acuerdo con la calificación de “incumplimiento (nivel 2)” propuesta por Rusia.

235. SCIC consideró la implementación de la MC 25-02, párrafo 8, por el *Janas*, barco de pabellón de Nueva Zelandia (apéndice I, punto 44), y por el *Alpha Crux*, barco de pabellón de Rusia (apéndice I, punto 45), medida que requiere el despliegue de una línea espantapájaros durante el calado del palangre.

236. En su respuesta al caso del informe preliminar de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 44, con relación al *Janas*, Nueva Zelandia proporcionó la siguiente información:

‘De acuerdo con los requisitos de la MC 25-02, párrafo 8, el *Janas* desplegó una línea espantapájaros. Sin embargo, durante el calado de la línea 108, la línea espantapájaros se enredó en el timón.

La tripulación respondió rápidamente, y la línea espantapájaros fue atada a la popa antes de ser cortada mientras desplegaban la línea espantapájaros de repuesto. Luego, la línea espantapájaros cortada fue recuperada a mano.

Los funcionarios de Nueva Zelandia creen que la tripulación del *Janas* tomó todas las medidas razonables para asegurarse de que cumplieran con la MC 25-02 durante este incidente. Sin embargo, durante el período en que se tomaron estas medidas, se calaron algunos cajones en ausencia de una línea espantapájaros.

Medidas adicionales: no se requiere acción.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

237. SCIC mostró su acuerdo con la calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)” propuesta por Nueva Zelandia.

238. En su respuesta al caso del informe preliminar de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 45, con relación al *Alpha Crux*, Rusia proporcionó la siguiente información:

‘Se realizó una investigación exhaustiva sobre este asunto.

Durante la campaña del barco, se utilizaron regularmente dos líneas espantapájaros.

Se desplegó una sola línea espantapájaros debido a condiciones de hielo severas.

Medidas adicionales: Требуется дополнительные консультации с корейской стороной по содержанию отчета. Se necesitan discusiones adicionales con Corea sobre el contenido del informe.

Calificación preliminar: se necesita información adicional’.

239. Varios Miembros, señalando que parecía haber información suficiente disponible para determinar una calificación de cumplimiento, recordaron sus preocupaciones con la aplicación de una calificación de cumplimiento de “se necesita información adicional” sin proporcionar una fecha límite acordada para la presentación de información adicional e instaron a los Miembros pertinentes a realizar todos los esfuerzos posibles para proporcionar información adicional sobre este incidente durante CCAMLR-43 o, a más tardar el 1 de febrero de 2025.

240. SCIC no alcanzó un consenso sobre la calificación de cumplimiento del *Alpha Crux*, de pabellón de Rusia (apéndice I, punto 45).

241. SCIC consideró la implementación de la MC 25-02, anexo A, párrafo 3, por el *Sainte Rose* (apéndice I, punto 46), barco de pabellón de Francia; y por el *Alpha Crux* (apéndice I, punto 47), barco de pabellón de Rusia, medida que requiere que la línea espantapájaros tenga una longitud mínima de 150 m.

242. En su respuesta al caso del informe preliminar de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 46, con relación al *Sainte Rose*, Francia proporcionó la siguiente información:

‘Uno de los observadores a bordo durante esta campaña confirmó que las líneas espantapájaros cumplían con las estipulaciones de la CCRVMA. La referencia a las líneas espantapájaros de 120 m es un error tipográfico. No hay problema de incumplimiento.

Calificación preliminar: cumple.’

243. SCIC se mostró de acuerdo con la calificación de “cumple” propuesta por Francia.

244. En su respuesta al caso del informe preliminar de cumplimiento identificado con relación al *Alpha Crux*, apéndice I, punto 47, Rusia proporcionó la siguiente información:

‘По данному вопросу проведено расследование. При подготовке судно в рейс осуществлялись стандартные промеры the streamer line и их длина была не меньше 150 метров. В конфигурацию стримерных линий не вносились изменения. Повреждения на стримерных линиях (если имелись) возможны в результате обрыва во льдах. По данному вопросу, как и по отчету наблюдателя в целом существует ряд замечаний.

Несмотря на наличие расхождений по ряду позиций в отчете наблюдателя по итогу рейса к судовладельцу применен ряд санкций:

Отстранен капитан судна от возможности участия в рейсах в АНТКОМ;

Часть команды судна отправлена на проверку квалификационным требованиям;

Компания прекратила трудовые отношения с директором, отвечавшим за данный рейс.

Este asunto ha sido investigado exhaustivamente. Durante la preparación del barco para el viaje, se tomaron las medidas estándar de las líneas espantapájaros, y su longitud no fue inferior a 150 metros. No se realizaron cambios en la configuración de las líneas espantapájaros. El daño a las líneas espantapájaros (si lo hubo) es posible como resultado de una ruptura en el hielo. Existen numerosos comentarios sobre este tema, así como en general en el informe del observador.

A pesar de las discrepancias en varios puntos del informe de campaña del observador, se aplicaron varias sanciones al propietario del barco:

- Se suspendió al capitán del barco de la posibilidad de participar en campañas de la CCRVMA.
- Parte de la tripulación del barco fue remitida a una revisión de sus cualificaciones.
- La empresa rescindió el contrato laboral con el director a cargo de la campaña.

Medidas adicionales: Требуется дальнейшие консультации с корейской стороной. Se requieren nuevas consultas con Corea.

Calificación preliminar: se necesita información adicional’.

245. Varios Miembros, señalando que parecía haber información suficiente disponible para determinar una calificación de cumplimiento, recordaron sus preocupaciones con la aplicación de una calificación de cumplimiento de “se necesita información adicional” sin proporcionar una fecha límite acordada para la presentación de información adicional e instaron a los Miembros pertinentes a realizar todos los esfuerzos posibles para proporcionar información adicional sobre este incidente durante CCAMLR-43 o, a más tardar el 1 de febrero de 2025.

246. SCIC no alcanzó un consenso sobre la calificación de cumplimiento del *Alpha Crux*, de pabellón de Rusia, del apéndice I, punto 47.

247. SCIC consideró la implementación de la MC 25-02, anexo A, párrafo 4, medida que requiere que las líneas espantapájaros tengan cuerdas secundarias de dos cabos trenzados con un diámetro mínimo de 3 mm, por el *Sunstar*, barco de pabellón de Corea (apéndice I, punto 48).

248. En su respuesta al informe preliminar de cumplimiento para el *Sunstar*, Corea proporcionó la siguiente información:

‘Todos los barcos operados por TNS Industries, incluido el *Sunstar*, usan tubos plásticos de color verde brillante de 4 mm de diámetro como cuerdas secundarias en las líneas espantapájaros, de acuerdo con la MC 25-02, anexo A, párrafo 4. Los barcos usan cuerdas de 9 mm (3S/T) de polipropileno (PP) como líneas espantapájaros y tubos de 4 mm como cuerdas secundarias. Los diagramas de artes registrados en los sitios web de la CCRVMA indican que los barcos no usan cuerdas cuyo diámetro sea de 3 mm o menos. Por lo tanto, los tubos de polipropileno de 1,5 mm indicados en el informe del observador nunca han sido usados en ninguno de los barcos de TNS Industries.

Durante la navegación hacia el Área de la Convención para su operación en 2023/24, dos observadores —Sistema de Observación Científica Internacional y un observador nacional de Corea— a bordo del *Sunstar* verificaron el tamaño y las especificaciones de las líneas espantapájaros y confirmaron el cumplimiento con la MC 25-02, anexo A.

Además, después de su viaje, el barco ingresó al puerto de Punta Arenas a las 19:30 (UTC) el 14 de febrero de 2024 y fue inspeccionado por la autoridad chilena a las 12:30 (UTC) el 15 de febrero de 2024, de acuerdo con el párrafo 5 de la MC 10-03, quien confirmó el cumplimiento del barco con todas las medidas de conservación pertinentes de la CCRVMA.

El operador se comunicó con el Miembro designante (Sudáfrica) y recibió aclaraciones indicando que el informe de campaña del observador presentado a la Secretaría el 1 de junio estaba incompleto, y enviaron otro informe a la Secretaría el 14 de agosto que contenía la información correcta sobre el tamaño y especificaciones de las líneas espantapájaros y tubos.

Medidas adicionales: no se requiere acción.

Calificación preliminar: cumple.’

249. SCIC se mostró de acuerdo con la calificación de “cumple” propuesta por Corea.

#### Medida de Conservación 26-01

250. SCIC consideró la implementación de la MC 26-01, párrafo 8, que prohíbe la descarga de desechos o descartes al sur de los 60°S, por el *Puerto Ballena* (apéndice I, punto 49), barco de pabellón de Chile; el *Helena Ndume* (apéndice I, punto 50), barco de pabellón de Namibia; el *Argos Georgia* (apéndice I, punto 52), barco de pabellón del Reino Unido; y el *Ocean Azul* (apéndice I, punto 53) y el *Proa Pioneer* (apéndice I, punto 54), barcos de pabellón de Uruguay; y el *Alpha Crux*, barco de pabellón de Rusia, (apéndice I, punto 51).

251. En su respuesta al caso de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 49, con relación al *Puerto Ballena*, Chile proporcionó la siguiente información:

‘En relación con este caso, podemos señalar que, si bien la sección de datos de captura por lance (“Haul Catch”) de los formularios C2 asociados al barco *Puerto Ballena* indica el descarte de especies al sur de los 60° S (columnas G y H), en el campo de “comentarios” (columna N) de dicho formulario se especifica que cada uno de los descartes fue procesado en una trituradora para luego ser almacenado en un estanque de retención. Los estanques de retención fueron vaciados durante el desplazamiento del barco al norte de los 60° S, en su tránsito de regreso a un puerto chileno.

Esto se corrobora con la declaración incluida en el Informe de Campaña enviado a la CCRVMA y elaborado por los observadores científicos a bordo del barco. En el punto 6.3 de dicho informe, respecto al tratamiento de desechos de peces, se indica: “los desechos de peces no procesados y fauna secundaria fueron triturados y almacenados en estanques para posteriormente ser arrojados al mar, fuera del Área de la CCRVMA”.

Dado todo esto, el caso no correspondería a un incumplimiento, ya que el descarte realizado por el barco *Puerto Ballena* ocurrió fuera del Área de la CCRVMA.

Calificación preliminar: cumple.’

252. En su respuesta al caso de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 50, con relación al *Helena Ndume*, Namibia proporcionó la siguiente información:

‘Namibia consultó con la dirección del buque y, al parecer, hubo un malentendido sobre las palabras descarte y retención al rellenar el formulario de datos C2. El pescado capturado debía registrarse como retenido a bordo. El pescado se trituró para hacerlo desechos y se descartó una vez al norte de los 60°S, de conformidad con la MC 26-01, párrafo 8. El observador científico ucraniano del SOCI informó de ello en su informe presentado a la Secretaría de la CCRVMA.

Medidas adicionales: Se adjunta el informe de la investigación del titular de los derechos.

Namibia llevará a cabo una sesión de capacitación previa a la próxima temporada de pesca para implementar el cumplimiento de todas las medidas de conservación en todo momento.

Calificación preliminar: cumple.’

253. En su respuesta al caso de cumplimiento con relación al *Argos Georgia* (apéndice I, punto 52), Reino Unido proporcionó la siguiente información:

‘Reino Unido realizó investigaciones sobre este posible incumplimiento.

Reino Unido revisó el informe del observador SISO para el período en cuestión, el cual indicaba que no hubo descartes dentro del Área de la Convención.

El sistema interno del barco para informar a sus operadores en tierra confirmó que los descartes fueron retenidos para su posterior liberación fuera del Área de la Convención, según la práctica habitual. Sin embargo, estos datos fueron ingresados incorrectamente como descartes en el informe C2 correspondiente. Tan pronto como los operadores tomaron conocimiento del problema, los datos del C2 se corrigieron para reflejar la retención de todos los descartes. Se recordó al operador la importancia de tener cuidado al ingresar datos en el informe C2.

Medidas adicionales: no se requiere acción

Calificación preliminar: cumple.’

254. En su respuesta al caso de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 53, con relación al *Ocean Azul*, Uruguay proporcionó la siguiente información:

‘Descarte de productos orgánicos al sur Lat 60S, 11 dic 2023-28 ene 2024. Descarta 39 220 ind, 33 ton aprox. 11 especies. Error en las anotaciones en el formulario C2 al no incluir como retenidas las especies a macerar y descartar posteriormente. Según el informe del observador: El vertido de desechos fue el día 08/02/2024, comenzó a las

15:15 hora UTC, latitud 60°00S-longitud 090° 06,4W y finalizó el mismo día a las 18:30 hora UTC, latitud 59°45,7S-longitud 089°24,2W, el vertido total fue de 64 m3.

Medidas adicionales: se advierte a la empresa sobre el incumplimiento y se condiciona renovación de la licencia de pesca.

Calificación preliminar: incumplimiento (nivel 2).’

255. En su respuesta al caso de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 54, con relación al *Proa Pioneer*, Uruguay proporcionó la siguiente información:

‘Descarte de productos orgánicos al sur Lat 60S. 19 dic 2023-25 ene 2024. Descarta 481 ind, 1763kg de *Dissostichus mawsoni*. Posible error en la anotación del formulario C2 al no incluir los individuos que fueron almacenados para descarte posterior como “retenidos”. El capitán declara que no hubo descarte fuera de la zona habilitada.

Medidas adicionales: la empresa fue advertida y se condiciona renovación de la licencia de pesca.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

256. SCIC solicitó al presidente del Comité Científico que diera su asesoramiento sobre el rellenado de los informes de captura y esfuerzo a escala fina y la notificación de descartes al norte o al sur de los 60° S. SCIC señaló el asesoramiento de considerar la modificación de los formularios de informes de captura y esfuerzo a escala fina. COLTO sugirió que se considerara la modificación de las instrucciones como una alternativa.

257. SCIC mostró su acuerdo con la calificación de “cumple” para los casos del apéndice I, puntos 49, 50 y 52, propuestas por los respectivos Miembros, y acordó cambiar la calificación de cumplimiento del caso del apéndice I, punto 54, a “cumple”. SCIC mostró su acuerdo con la calificación de “incumplimiento (nivel 2)” para el caso del apéndice I, punto 53, propuesta por Uruguay.

258. En su respuesta al caso de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 51, con relación al *Alpha Crux*, Rusia proporcionó la siguiente información:

‘Несмотря на наличие расхождений по ряду позиций в отчете наблюдателя по итогу рейса к судовладельцу применен ряд санкций:

Отстранен капитан судна от возможности участия в рейсах в АНТКОМ;

Часть команды судна отправлена на проверку квалификационным требованиям;

Компания прекратила трудовые отношения с директором, отвечавшим за данный рейс.

‘Se realizó una investigación exhaustiva sobre este asunto.

En general, la descarga de desechos no tuvo lugar durante el calado ni durante el virado.

El 70 % de los desechos y descartes fue triturado para su eliminación en el lado de babor durante el calado y el virado, y el 30 % de los desechos y descartes fue empaquetado en

bolsas y almacenado en el congelador o en la bodega de pescado para su eliminación en tierra. Se aplicaron sanciones al propietario del barco por cada hecho identificado.

Medidas adicionales: Не требуются. No se requiere acción.

Calificación preliminar: incumplimiento (nivel 2).’

259. SCIC tomó nota de la explicación adicional de Rusia de que las sanciones aplicadas al barco resultaron en la destitución de toda la tripulación del *Alpha Crux*, excepto los mecánicos, y que se impuso una prohibición de participar en futuras actividades de pesca de la CCRVMA al capitán, en tanto que persona con la responsabilidad última sobre el barco.

260. SCIC se mostró de acuerdo con la calificación de “incumplimiento (nivel 2)” propuesta por Rusia.

#### Medida de Conservación 31-01

261. SCIC consideró la implementación de la MC 31-01, que establece que, para cada temporada de pesca, la Comisión debe establecer las limitaciones o medidas necesarias en torno a las Georgias del Sur (Subárea 48.3), en relación con las actividades de pesca del *Argos Georgia* (apéndice I, punto 55), *Argos Helena* (apéndice I, punto 56) y *Nordic Prince* (apéndice I, punto 57), barcos de pabellón del Reino Unido.

262. En su respuesta al informe preliminar de cumplimiento con relación a los barcos *Argos Georgia* (apéndice I, punto 55), *Argos Helena* (apéndice I, punto 56) y *Nordic Prince* (apéndice I, punto 57), Reino Unido proporcionó la siguiente información:

‘Reino Unido rechaza las afirmaciones contenidas en las COMM CIRC 24/61 y 24/70, en relación con el cumplimiento de la MC 31-01 por los barcos mencionados.

Las COMM CIRC 22/39, 22/51, 22/69, 23/39 y 24/69 establecen la posición consistente del Reino Unido respecto a la pesquería de austromerluza negra en la parte de la zona marítima proclamada de las Georgias del Sur y las Sándwich del Sur que se encuentra dentro de la Subárea estadística 48.3.

No hay fundamentación científica o legal para que ningún Miembro procure 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 para volver a adoptar la MC 41-02 en CCAMLR-42 eran consistentes con los mejores conocimientos científicos disponibles y con los criterios de decisión de la CCRVMA.

En cuanto a la MC 31-01, esta medida requiere que la CCRVMA “adopte restricciones u otras medidas similares” para pescar en la Subárea 48.3, pero no establece ni implica que la no adopción por la CCRVMA de tales medidas (incluso si son objetivamente necesarias) genere limitaciones a la pesca. En relación con esto, Reino Unido señala que en la Subárea 48.3 ya hubo pesca de austromerluza antes de que se estableciera un límite de captura específico, lo que incluye los años posteriores a la adopción de la MC 31-01. Nada sugiere (por ejemplo, en los registros de las reuniones de aquel momento) que

dicha pesca anterior a 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.

Para la información de los Miembros: Reino Unido ha operado en la pesquería de austromerluza de las Georgias del Sur de acuerdo con todas las medidas de conservación pertinentes, incluidas, entre otras, la MC 10-02, la MC 10-04, la MC 10-05 y la MC 23-01.

Medidas adicionales: no se requiere acción

Calificación preliminar: cumple.’

263. Argentina hizo la siguiente declaración:

‘La Argentina considera que hay un incumplimiento grave de la medida de conservación 31-01 por parte de los buques *Argos Georgia*, *Argos Helena* y *Nordic Prince*, por lo cual los buques deben figurar en estado de incumplimiento de nivel 3.’

264. Reino Unido reiteró que ya había establecido su posición sobre la MC 31-01 y considera que los tres barcos cumplen con dicha medida.

265. Rusia expresó su apoyo a la posición declarada por Argentina, señalando que la regulación de la pesquería de austromerluza en la Subárea 48.3 es ejercida por la Comisión. Rusia señaló que la Comisión no alcanzó un consenso sobre el límite de captura para la Subárea 48.3 en 2023 y que, debido a esto, no se prolongó la vigencia MC 41-02. Rusia expresó su pesar por que el consenso para asignar una calificación de “incumplimiento grave, frecuente o persistente (nivel 3)” para estos casos hubiera sido bloqueado.

266. Algunos Miembros expresaron la opinión de que las diferencias en la interpretación de la MC 31-01 no deberían impedir que la CCRVMA adopte una medida de conservación que establezca un límite de captura en la Subárea 48.3, sobre la base de los mejores conocimientos científicos disponibles. Estos Miembros expresaron su frustración por la negativa repetida a adoptar tal medida de conservación.

267. China expresó su preocupación por que los problemas se hayan repetido durante años. China indicó que todas las actividades de pesca involucradas deben evaluarse en función de la MC 31-01 y que la falta de consenso en la Comisión sobre las medidas de conservación para establecer un límite de captura no debería usarse como excusa para llevar a cabo pesca ilegal. China instó a SCIC a tomar medidas efectivas y eficientes para poner fin a estas violaciones graves y persistentes, que han socavado el objetivo de la Convención.

268. Argentina hizo la siguiente declaración:

‘La Argentina desea reiterar, como viene afirmando desde hace mucho tiempo, que se alinea con comentarios realizados en cuanto a la importancia de trabajar en la búsqueda de la aprobación de una medida de conservación sobre este tema. En este sentido, considera que se debe seguir trabajando en lograr el consenso para que se apruebe una medida de conservación que habilite la pesca de merluza negra en la subárea 48.3, pero mientras no la haya lo que corresponde es que no se realice actividad pesquera alguna sin una medida de conservación que la habilite.’

269. EE. UU. hizo la siguiente declaración:

‘Las diferencias entre Miembros no deberían impedirnos trabajar juntos hacia nuestro objetivo común de establecer un límite de captura de austromerluza en la Subárea 48.3, basado en las recomendaciones del Comité Científico y confiando en los mejores conocimientos científicos disponibles. Nos ha frustrado en años anteriores la negativa de un Miembro a adoptar dicha Medida de Conservación, y esperamos poder superar esa reticencia este año.

Al igual que otros Miembros, creemos que la CCRVMA debería adoptar una medida de conservación que establezca límites de captura, límites de capturas secundarias, medidas de mitigación, recolección de datos e informes, y otros requisitos para la pesquería de austromerluza en la Subárea 48.3. Sabemos que diferentes Miembros tienen razones diversas para desear una Medida de Conservación. Estados Unidos mantiene la misma posición respecto a esta cuestión para la temporada pasada que hemos tenido en años anteriores’.

270. SCIC no alcanzó un consenso sobre el calificación de cumplimiento para los casos del apéndice I, puntos 55, 56 y 57, y señaló las fuertes divergencias de opinión entre los Miembros.

#### Medida de Conservación 31-02

271. SCIC consideró la implementación de la MC 31-02, párrafo 1, por el *Antarctic Endurance* (apéndice I, punto 58), el *Antarctic Sea* (apéndice I, punto 59) y el *Saga Sea* (apéndice I, punto 60) —barcos de pabellón de Noruega—, que establece que los barcos deben retirar sus artes de pesca del agua antes de la fecha y hora de cierre notificadas. La MC 31-02, párrafo 4, también establece que un barco debe notificar a la Secretaría si parece probable que no pueda retirar todos sus artes de pesca antes de la fecha y hora de cierre notificadas.

272. En su respuesta al informe preliminar de cumplimiento con relación al *Antarctic Endurance* (apéndice I, punto 58), al *Antarctic Sea* (apéndice I, punto 59) y al *Saga Sea* (apéndice I, punto 60), Noruega proporcionó la siguiente información:

‘Antes de la temporada de pesca 2023/24, la Secretaría de la CCRVMA emitió la COMM CIRC 23/123 sobre la Guía de operación para las pesquerías de kril en la temporada 2023/24 (todas las áreas). El párrafo 5.3 de esta COMM CIRC establece que “la Secretaría notificará el cierre de una pesquería mediante una COMM CIRC, que también se enviará por correo electrónico a los contactos para datos de pesquerías y a los barcos”. El procedimiento descrito en la COMM CIRC 23/123 es congruente con la práctica que se ha seguido durante muchos años.

El cierre fue notificado mediante la COMM CIRC 24/53 (16 de mayo), donde el último párrafo establece que “este aviso de cierre se ha emitido siguiendo el procedimiento descrito en la COMM CIRC 23/123 y de conformidad con la MC 23-01, párrafo 7 y con la MC 31-02”. La Secretaría ha confirmado que la COMM CIRC 24/53 fue emitida a las Partes contratantes, pero no se envió por separado a cada barco. Por lo tanto, el proceso de notificación de cierre no estuvo conforme con el procedimiento descrito en la COMM CIRC 23/123 y no es congruente con la práctica de años anteriores.

Desafortunadamente, debido a un feriado en Noruega, seguido de un fin de semana, el COMM CIRC 24/53 no fue detectado por las autoridades noruegas hasta la mañana

temprana (UTC) del 20 de mayo. Así, el *Antarctic Endurance* no estaba al tanto de la notificación de cierre en el momento del cierre y no pudo actuar en consecuencia. Tan pronto como las autoridades noruegas tomaron conocimiento de la notificación de cierre, se instruyó al barco a detener la pesca de inmediato. Se confirmó que el barco detuvo la pesca y recuperó las redes una vez recibida la información.

Noruega ha examinado y mejorado sus procedimientos internos para asegurar que esto no vuelva a ocurrir.

Medidas adicionales: no se requieren medidas adicionales

Calificación preliminar: cumple.’

273. Noruega señaló que la pesca continuada se debió a que la Secretaría no envió por correo electrónico el COMM CIRC 24/53 - SC CIRC 24/41 sobre el cierre de la pesquería de kril en la Subárea 48.1 a los barcos de la pesquería, como se señaló en la COMM CIRC 23/123 – SC CIRC 23/107 sobre la Guía de operación para la pesquería exploratoria para la temporada 2023/24.

274. Rusia señaló que las actividades de pesca de los barcos *Antarctic Endurance*, *Antarctic Sea* y *Saga Sea* continuaron después de que el Estado de pabellón fue notificado del cierre de la pesquería y que esto sería una base para considerar la inclusión de estos barcos en la Lista de barcos de pesca INDNR-PC según la MC 10-06, constituyendo una contravención grave de la MC 31-02, y debería asignarse una calificación de calificación de “incumplimiento grave, frecuente o persistente (nivel 3)”. Por lo tanto, Rusia preguntó a la Secretaría por qué los barcos no fueron incluidos en el proyecto de Lista de barcos de pesca INDNR-PC. La Secretaría aclaró que no incluyó el barco en el borrador de la Lista de barcos de pesca INDNR-PC debido a la presentación del informe sobre la demora en la recuperación del arte de pesca en la Subárea 48.1 (COMM CIRC 24/58) y otros factores atenuantes que impidieron una evaluación clara para considerar la inclusión.

275. China y Rusia recordaron que la Secretaría cumplió con sus obligaciones y emitió un aviso de cierre a todas las Partes contratantes de acuerdo con los requisitos de la MC 23-01, párrafo 7, y señalaron que los barcos de otros Miembros participantes en esta pesquería tampoco recibieron un correo electrónico de la Secretaría, pero interrumpieron sus actividades de pesca al cerrarse la pesquería. Dado el volumen significativo de kril (4327 toneladas) capturado por los tres barcos noruegos después del cierre de la pesquería, China y Rusia recomendaron que los ingresos asociados con las capturas después del cierre se confiscaran y se destinaran a establecer un fondo especial en la CCRVMA.

276. Noruega declaró que asumiría su responsabilidad como Estado de pabellón y aceptaría cambiar la calificación de “cumple” a “incumplimiento leve (nivel 1)”.

277. Nueva Zelandia señaló que la MC 31-02, párrafo 6, requiere la investigación sobre la demora en la recuperación del arte de pesca para evaluar si se realizaron todos los esfuerzos razonables para retirar el arte de pesca del agua antes de la fecha y hora de cierre notificadas o tan pronto como fuera posible después de la notificación de que parecía que los barcos no podrían retirar el arte de pesca del agua antes del cierre. Además, Nueva Zelandia señaló que el barco no hizo todos los esfuerzos razonables para retirar el arte de pesca antes de la fecha y hora de cierre notificadas, pero, una vez que fue notificado sobre el cierre de la pesquería, se retiró el arte de pesca. Reconociendo el reconocimiento de Noruega de la responsabilidad del

Estado de pabellón en relación con esta MC, Nueva Zelanda y el Reino Unido sugirieron que una calificación de cumplimiento de “incumplimiento leve (nivel 1)” sugerida por Noruega era apropiada dada las circunstancias atenuantes descritas.

278. Ucrania señaló en casos de posible incumplimiento de la MC 31-02 por parte del *Antarctic Endurance*, *Antarctic Sea* y *Saga Sea*, que Noruega proporcionó explicaciones exhaustivas de las circunstancias que llevaron a exceder el período autorizado de pesca por estos barcos. Estas circunstancias han sido confirmadas y deben tomarse en cuenta, y por lo tanto consideramos que la calificación de “incumplimiento leve (Nivel 1)” es adecuada para evaluar este caso. Ucrania destacó la transparencia y flexibilidad demostradas por Noruega al considerar este precedente.

279. Algunos Miembros señalaron la propuesta de la Secretaría en el documento CCAMLR-43/19 para modificar la MC 23-01 para evitar que esto ocurra en el futuro (párrafos 110 y 111).

280. SCIC no alcanzó un consenso sobre el calificación de cumplimiento para el apéndice I, puntos 58, 59 y 60, señalando las fuertes divergencias de opinión entre los Miembros.

#### Medida de Conservación 41-09

281. SCIC consideró la implementación de la MC 41-09, párrafo 6, por parte del *Ocean Azul* (apéndice I, punto 61), barco de pabellón de Uruguay, que exige que el barco cese la pesca en una UIPE por el resto de la temporada cuando la captura de *Macrourus* spp. por un solo barco en dos períodos consecutivos de 10 días en cualquier UIPE supere los 1500 kg en cada período de 10 días y supere el 16 % de la captura de *Dissostichus* spp. por ese barco en esa UIPE.

282. En su respuesta al informe preliminar de cumplimiento para el *Ocean Azul*, Uruguay proporcionó la siguiente información:

‘Se excede la pesca de 1500kg de *Macrourus* spp. en periodo de 10 días por SSRU. Total de 4 oportunidades de incumplimiento, donde el *Ocean Azul* debió abandonar la pesca en área 88.1-I. Se reconoce incumplimiento.

Medidas adicionales: La empresa fue advertida y se condiciona renovación de la licencia de pesca.

Calificación preliminar: incumplimiento (nivel 2).’

283. SCIC se mostró de acuerdo con la calificación de “incumplimiento (nivel 2)” propuesta por Uruguay.

#### Medida de Conservación 91-05

284. SCIC consideró la implementación de la MC 91-05, párrafo 24, que requiere que los Estados de pabellón notifiquen a la Secretaría antes del ingreso de sus barcos de pesca al AMP de la Región del Mar de Ross por parte del *Helena Ndume* (puntos 62 y 63 del apéndice I),

barco de pabellón de Namibia; el *Alpha Crux* (punto 64 del apéndice I), barco de pabellón de Rusia; y el *Tronio* (punto 65 del apéndice I), barco de pabellón de España.

285. En su respuesta al caso del informe preliminar de cumplimiento identificado en el apéndice I, puntos 62 y 63, con relación al *Helena Ndume*, Namibia proporcionó la siguiente información:

‘Namibia informa que el barco experimentó un corte de comunicación durante estos períodos, lo cual afectó también los correos electrónicos. Esto estuvo fuera del control del capitán y el informe fue enviado tan pronto como se restableció la comunicación.

Medidas adicionales: Capacitación previa a la temporada sobre todas las MC para la gestión de barcos y tripulación para asegurar el cumplimiento total en la próxima temporada de pesca.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

286. SCIC mostró su acuerdo con la calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)” propuesta por Namibia.

287. En su respuesta al caso del informe preliminar de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 64, con relación al *Alpha Crux*, Rusia proporcionó la siguiente información:

‘Российская сторона рассмотрела данный случай и установила, что ввиду технической ошибки с судна уведомление направлено с задержкой. В этой связи проведен инструктаж по вопросам системы мониторинга.

La Federación de Rusia examinó el caso y determinó que la notificación fue enviada con retraso debido a un error técnico por parte del barco. En este sentido, se realizó una sesión informativa sobre el sistema de seguimiento.

Medidas adicionales: Не требуется. No se requiere acción.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

288. SCIC se mostró de acuerdo con la calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)” propuesta por Rusia.

289. En su respuesta al caso del informe preliminar de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 65, con relación al *Tronio*, España proporcionó la siguiente información:

‘De acuerdo con las investigaciones preliminares, la notificación previa de entrada no fue enviada a tiempo debido a un error humano. Las autoridades competentes han establecido contactos con el capitán y el propietario del barco para destacar la importancia de cumplir con el requisito de notificación previa de entrada y han instruido al personal a tener especial cuidado al enviar las notificaciones de entrada y salida para la ZEI del AMPRMR.

Medidas adicionales: No se requiere acción.

Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1).’

290. SCIC tomó nota de que la Unión Europea proporcionó una respuesta revisada al informe preliminar de cumplimiento sobre este asunto en el COMM CIRC 24/104, destacando que el barco envió su notificación de desplazamiento antes de entrar al AMP, y que se había propuesto una calificación preliminar actualizada de “cumple”.

291. SCIC llegó a un entendimiento común sobre una calificación de cumplimiento de “cumple”.

#### Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA

292. SCIC consideró la implementación por parte del *Alpha Crux*, barco de pabellón de Rusia (apéndice I, punto 66), del Texto del Sistema de Observación Científica de la CCRVMA, Parte D, párrafo (b)(i), el cual establece que el propietario, el capitán, el agente y la tripulación de un barco en el cual se despliega un observador científico no deben ofrecer a un observador científico, directa o indirectamente, ningún obsequio, favor, préstamo o cualquier cosa de valor monetario, salvo comidas, alojamiento o salario cuando estos sean proporcionados por el barco.

293. En su respuesta al caso del informe preliminar de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 66, con relación al *Alpha Crux*, Rusia proporcionó la siguiente información:

‘Российская сторона изучила информацию в отношении наличия на борту судна текста Меры по сохранению 26-01. Текст Мер по сохранению АНТКОМ на русском языке имелся на борту судна.

Российская сторона детально рассмотрела вопросы, обозначенные в отчете международного научного наблюдателя в отношении возможных неправомерных действий необозначенного представителя команды судна в должности навигатора (navigator). Исходя из представленных данных предположительно идентифицировано единственное лицо в данной должности, которое является гражданином Республики Корея, который был трудоустроен в период рейса и по его завершению убыл с судна. В ходе рейса международный наблюдатель не обращался к капитану судна и не информировал о таких действиях со стороны члена команды судна. Тем не менее, в виду необходимости установления всех обстоятельств дела предполагается продолжить взаимодействие с корейской стороной.

La Federación de Rusia examinó la información sobre la disponibilidad del texto de la MC 26-01 a bordo del barco. El texto de las medidas de conservación de la CCRVMA en ruso estaba disponible en el barco. La Federación de Rusia ha considerado detalladamente los problemas identificados en el informe del observador científico internacional con respecto a la posible conducta indebida de un miembro no identificado de la tripulación del barco en el rol de navegante. Según los datos notificados, la única persona en ese puesto fue presumiblemente un ciudadano de la República de Corea, contratado para el período de la campaña y que dejó el barco al finalizar el mismo. Durante la campaña, el observador internacional no contactó al capitán del barco ni reportó tales acciones por parte de un miembro de la tripulación del barco. Sin embargo, se planea continuar la cooperación con Corea, dada la necesidad de establecer todas las circunstancias del caso.

Medidas adicionales: Дальнейшая коммуникация между страной, назначавшей наблюдателя и принимающей стороной для установления всех обстоятельств. Comunicación posterior entre el país que designó al observador y el país anfitrión para establecer todas las circunstancias.

Calificación preliminar: se necesita información adicional’.

294. SCIC tomó nota de la explicación de que Rusia estaba investigando el asunto, pero dado que el individuo en cuestión, quien presuntamente ofreció el soborno al observador, podría ser un ciudadano coreano, Rusia enfrenta dificultades para identificarlo. Rusia reiteró que las personas en su jurisdicción serían procesadas por soborno o intento de soborno a un observador.

295. Corea hizo la siguiente declaración:

‘Como Miembro Designante, Corea ha participado en varias consultas con Rusia para ayudar al Estado de pabellón en la investigación del caso, y reconocemos que el Estado de pabellón ha llevado a cabo diligentemente su investigación. Como resultado de nuestra propia investigación, encontramos que ningún ciudadano coreano estuvo involucrado en el incidente, pero no pudimos identificar al “navegante” mencionado en el informe. Como Miembro designante del SOCI, Corea está trabajando activamente para fortalecer los protocolos para abordar situaciones similares, incluidos los incidentes de intento de soborno. Corea también desea destacar la importancia de fomentar un entorno a bordo donde los observadores puedan realizar sus funciones de manera segura y sin interferencias’.

296. Varios Miembros expresaron su preocupación por este informe de un presunto soborno, subrayando la seriedad de tal situación y destacaron la necesidad de garantizar la integridad del SOCI y salvaguardar a los observadores. Estos Miembros Solicitaron a Rusia que continuara investigando para identificar al individuo o las circunstancias relacionadas con la acusación y que proporcionara una actualización al SCIC. Estos Miembros instaron además a Rusia a hacer todos los esfuerzos posibles para proporcionar información adicional durante la reunión de la CCAML-43 o, a más tardar el 1 de febrero de 2025.

297. SCIC no alcanzó un consenso sobre la calificación de cumplimiento del caso del *Alpha Crux*, de pabellón de Rusia (apéndice I, punto 66).

298. SCIC consideró la implementación por parte del *Alpha Crux*, barco de pabellón de Rusia (punto 67 del apéndice I) del Texto del Sistema de Observación Científica de la CCRVMA, Parte D, párrafo (b)(ii), el cual establece que el propietario, el capitán, el agente y la tripulación de un barco en el que se despliega un observador científico no deben intimidar ni interferir con las funciones de un observador científico.

299. En su respuesta al caso del informe preliminar de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 67, con relación al *Alpha Crux*, Rusia proporcionó la siguiente información:

‘Se realizó una investigación exhaustiva sobre este asunto.

No está claro en el informe del observador cómo el observador internacional pudo identificar una amenaza contra él en una conversación entre miembros de la tripulación del barco en un idioma extranjero y en su ausencia.

Se alojó al observador internacional en el camarote del primer oficial, lo que indica respeto por su estatus. La puerta del camarote del observador contaba con una cerradura y una llave correspondiente.

No se permitió el acceso no autorizado a este camarote.

Durante la marea del barco, no se registró ningún caso de negativa de los miembros de la tripulación a asistir al observador internacional. El observador nacional tampoco informó sobre problemas del observador coreano con el procesamiento de TOA y el muestreo biológico.

No se registraron solicitudes (verbales o escritas) del observador internacional al capitán ruso para personal adicional ni su negativa. En vista de las diferencias en los enfoques respecto a las discrepancias en el contenido del informe del observador, se propone continuar la discusión con los representantes de la República de Corea. Calificación de cumplimiento: cumple

Medidas adicionales: Не требуется. No se requiere acción.

Calificación preliminar: cumple.’

300. Corea y Rusia señalaron que el observador no presencié directamente la pelea, y Rusia indicó que podría haber habido un malentendido al escuchar la palabra “observador” (*observer*), ya que suena similar a otra palabra en ruso. Rusia señaló que se le proporcionaron al observador las condiciones adecuadas para asegurarse en su cuarto personal y que, si lo hubiera solicitado, podría haber sido retirado del barco.

301. Corea hizo la siguiente declaración:

‘En este incidente, Corea mantuvo múltiples conversaciones con Rusia, durante las cuales el observador aclaró que no hubo intimidación directa hacia él, pero que se sentía inseguro debido a un fuerte altercado entre miembros de la tripulación fuera de su habitación. Como ya señalaron las respuestas de Rusia, el observador confirmó que en realidad no presencié la pelea. La autoridad designante dio al observador instrucciones claras para que informara inmediatamente de cualquier emergencia relacionada con su seguridad. Sin embargo, la autoridad designante no tuvo conocimiento del incidente hasta que el observador presentó su informe de campaña.

Lamentablemente, las consultas entre Corea y Rusia no condujeron a una resolución clara, y nuestra propia investigación no descubrió más pruebas que respaldaran la acusación, a pesar de las serias preocupaciones que albergamos al respecto. En todo caso, Corea desea subrayar la importancia de garantizar conductas seguras a bordo de los barcos, habida cuenta de las dificultades singulares que plantea el entorno de trabajo en un barco. También hacemos hincapié en la necesidad de crear un ambiente a bordo en el que los observadores puedan estar y desempeñar sus funciones sin ningún tipo de intimidación y en la importancia de que la seguridad de los observadores esté garantizada en cualquier circunstancia. Como Miembro designante, Corea colaborará estrechamente con todos los Miembros que son Estado del pabellón para garantizar la seguridad de los observadores.’

302. Reino Unido recordó la obligación de no intimidar ni interferir con las funciones de un observador y reiteró su opinión de que estas obligaciones no se cumplieron, dado que el observador reportó que se sintió amenazado y con poca seguridad. Reino Unido señaló que, aunque los detalles exactos de lo sucedido pueden no estar completamente claros, en ningún caso las pruebas respaldan una calificación de “cumple” y que los observadores tienen derecho a esperar que la CCRVMA tome en serio sus preocupaciones y problemas notificados. En tales circunstancias, el Reino Unido consideró que estos problemas constituyen un incumplimiento grave (nivel 3).

303. Varios Miembros señalaron que, independientemente de si el observador presencié la pelea o malinterpretó la palabra “observador”, se registró una pelea seria a bordo que resultó en la apuñalada en el abdomen de un miembro de la tripulación. Estos Miembros indicaron que esto también plantea una preocupación de seguridad en el mar para la tripulación, y que se debería haber presentado un informe bajo la MC 10-02, párrafo 9.

304. Algunos Miembros expresaron que, independientemente de lo que ocurrió en el barco, el observador informó que se sintió expuesto.

305. Algunos Miembros cuestionaron la práctica anterior de SCIC de asignar la calificación de “se necesita información adicional” a los problemas de cumplimiento. La Presidenta expresó su opinión de que este estado se había utilizado, en general, cuando SCIC necesitaba más información para asignar una calificación, y no en casos donde el Miembro relevante no tenía la información para presentarla a SCIC para su consideración.

306. Muchos Miembros reiteraron el valor probatorio de los informes de los observadores, que se elaboran tras el despliegue, y expresaron su preocupación ante las preguntas sobre la veracidad del informe, ya que ello podría socavar los hechos notificados. Estos Miembros también señalaron que, en temas de seguridad de los observadores, tales cuestionamientos podrían poner aún más en riesgo su seguridad.

307. Varios Miembros señalaron que el rol de un observador es observar y registrar lo que ocurre en un barco, y para que el SOCI funcione, se depende la realización de observaciones por los observadores capacitados, la mayoría de las cuales ocurren en tiempo real.

308. Algunos Miembros señalaron que la Comisión de Pesca del Pacífico Central y Occidental (WCPFC) ha adoptado normas mínimas y directrices en su programa regional de observadores que incluyen un requisito para que el proveedor del observador realice una entrevista formal con los observadores poco después de desembarcar de un barco, manteniendo la integridad del informe del observador y asegurando la seguridad del observador después de completar su puesto. Estos Miembros sugirieron que la CCRVMA considere desarrollar un procedimiento similar.

309. SCIC no alcanzó un consenso sobre la Calificación de cumplimiento del *Alpha Crux*, de pabellón de Rusia, en el apéndice I, punto 67.

310. SCIC consideró la implementación por parte del *Alpha Crux*, barco de pabellón de Rusia (apéndice I, punto 68) del Texto del Sistema de Observación Científica de la CCRVMA, Parte D, párrafo (b)(iv), el cual establece que el propietario, el capitán, el agente y la tripulación de un barco en el que se despliega un observador científico no deben interferir ni impedir que el observador se comunique con el Miembro designante, incluido el acceso del observador científico al equipo de comunicación del barco.

311. En su respuesta al caso del informe preliminar de cumplimiento identificado en el apéndice I, punto 68, con relación al *Alpha Cruх*, Rusia proporcionó la siguiente información:

‘Российская сторона детально рассмотрела вопросы, обозначенные в отчете международного научного наблюдателя, в том числе и затрагивающие проблемы коммуникации. По итогам рассмотрения установлено следующее. Предоставление услуг связи, несмотря на наличие договоров между судовладельцем и компанией-оператором связи имело определенные сбои, что могло влиять на качество связи. Однако наблюдатель имел свободный доступ к судовому компьютеру для коммуникации в служебных целях. Функция электронной почты на борту судна *ALPHA-CRUX* работала исправно. Все электронные письма на борту судна были отправлены лично их авторами. Отправка электронных писем в Национальный научно-исследовательский институт рыболовства осуществлялась корейским наблюдателем самостоятельно и установить причины сбоев в переписке с этим институтом не представляется возможным. Статус выполнение.

La Federación de Rusia ha considerado los problemas identificados en el informe del observador científico internacional, incluyendo problemas de comunicación. Como resultado de la evaluación, se determinó lo siguiente. A pesar de los acuerdos entre el armador y la empresa operadora de comunicaciones, los servicios de comunicación sufrieron ciertos fallos, lo que podría haber afectado la calidad de la comunicación. Sin embargo, el observador tenía pleno acceso a la computadora del barco para facilitar las comunicaciones oficiales. El correo electrónico a bordo del *Alpha Cruх* funcionaba normalmente. Todos los correos electrónicos en el barco fueron enviados personalmente por sus autores. El observador coreano envió correos electrónicos al Instituto Nacional de Investigación Pesquera de manera independiente, y no es posible determinar las razones de la interrupción de la correspondencia con dicho instituto.

Calificación de cumplimiento: cumple

Medidas adicionales: НЕ требуется. No se requiere acción.

Calificación preliminar: cumple.’

312. SCIC tomó nota de la explicación proporcionada por Corea, que sugirió que el problema podría haberse debido al dominio de correo electrónico utilizado por una de las dos autoridades relevantes a las que el observador presentaba sus informes semanales, ya que los correos electrónicos seguían siendo recibidos por la otra autoridad.

313. SCIC llegó a un entendimiento común sobre una calificación de cumplimiento de “cumple”, propuesta por Rusia.

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

314. SCIC consideró las actividades de pesca INDNR y las tendencias en 2023/24 en el Área de la Convención, así como las listas de barcos de pesca INDNR, de acuerdo a la información del documento CCAMLR-43/14 Rev. 1. SCIC observó que no se informó del avistamiento, por parte de los Miembros, de ningún barco incluido en las Listas de barcos INDNR de Partes contratantes (PC) o de Partes no contratantes (PNC) dentro del Área de la Convención en 2023/24.

315. SCIC consideró la información del documento CCAMLR-43/BG/18 Rev. 1, que proporciona una reseña de posibles métodos y oportunidades para mejorar el conocimiento de las actividades que se dan dentro del Área de la Convención de la CRVMA.

316. China solicitó aclarar el significado del término “conocimiento del dominio marítimo” en el contexto de este documento. SCIC señaló que este término, en este contexto, significa tener conocimiento de las actividades relacionadas con el seguimiento de la pesca para asegurar el cumplimiento de las medidas de conservación de la CCRVMA y la detección y disuasión de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) y actividades relacionadas con la pesca en el Área de la Convención de la CRVMA, e incluyó esta información en una nota al pie en el documento CCAMLR-43/BG/18 Rev. 1.

317. SCIC expresó su apoyo a los esfuerzos para mejorar las capacidades de seguimiento de las actividades en el Área de la Convención, incluyendo los recursos y la información proporcionados en el documento CCAMLR-43/BG/18 Rev. 1, apéndice I, que permiten a los barcos de los Miembros en misiones diversas contribuir a los esfuerzos para detectar y disuadir la pesca INDNR y hacer un seguimiento del cumplimiento de las actividades de pesca.

318. SCIC consideró la Nota Conceptual contenida en CCAMLR-43/BG/18 Rev. 1, apéndice I. Estados Unidos anunció su intención de probar ese enfoque y que el *Polar Star*, rompehielos de la Guardia Costera de los EE. UU., realizará una patrulla de vigilancia e informará de avistamientos de barcos durante su misión hacia y desde la estación McMurdo en la próxima temporada.

#### Nivel actual de la pesca INDNR

319. SCIC consideró el documento CCAMLR-43/BG/11 Rev. 1, que describe la colaboración de la CCRVMA con INTERPOL durante 2023 y 2024 para identificar y disuadir las actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), que se benefició de una subvención de 60 000 EUR de la Unión Europea (*EU Project 101092707-CCAMLRSupport2022*).

320. SCIC agradeció a la Unión Europea la concesión de esta subvención y acogió con agrado esta colaboración con INTERPOL, y tomó nota de la amenaza que representa el crimen organizado transnacional para el objetivo de la CCRVMA.

321. SCIC consideró el informe sobre la implementación de la MC 10-08 (CCAMLR-43/BG/19) y señaló que, en 2024, la Secretaría no había recibido informes nuevos en relación con la MC 10-08.

322. Uruguay expresó su voluntad de seguir investigando la inclusión de un capitán de barco de nacionalidad uruguaya en relación con el barco *El Shaddai*, de pabellón de Sudáfrica.

323. La Unión Europea facilitó a SCIC información actualizada sobre las acciones emprendidas contra ciudadanos españoles vinculados al *Cobija* y el *El Shaddai*, incluidos en la lista de barcos de pesca INDNR. En relación con el *El Shaddai*, la Unión Europea señaló que durante el período entre sesiones se hicieron varios intentos de obtener información del Estado del pabellón sobre la identidad del patrón de pesca, y que el primer día de CCAMLR-43 se recibió información, que sería objeto de seguimiento. En lo que respecta al *Cobija*, la Unión

Europea señaló que uno de los ciudadanos relacionados con el barco no estaba incluido en la lista de la tabla 1 (CCAMLR-43/BG/19) y facilitó a SCIC la información más reciente sobre las medidas adoptadas contra el capitán y el armador del barco, así como contra su representante legal. Se impusieron multas a ambas personas, se les imposibilitó el acceso a préstamos, subvenciones o asistencia pública durante un período de cinco años y se les impusieron inhabilitaciones para ejercer o realizar actividades de pesca durante un período de tres años.

324. SCIC señaló que la Secretaría había experimentado grandes dificultades para recopilar los datos de la tabla 1, debido a que muchas veces se encontraba con información no concluyente y que las deficiencias de información podrían reducirse, en gran medida, mediante una mayor participación de las Partes contratantes en las investigaciones pertinentes y la circulación de los resultados, tal y como exige la MC 10-08 y según proceda.

325. SCIC también indicó que la Secretaría sigue buscando el apoyo de INTERPOL y de la Célula Analítica Conjunta (JAC) para ampliar el ámbito de la información disponible, analizar las pruebas de que se dispone y compartir la información pertinente que resulte útil a las Partes contratantes para combatir la pesca INDNR en virtud de las MC 10-06 y 10-07, así como para apoyar la aplicación de la MC 10-08.

326. SCIC acogió con satisfacción los aportes adicionales de las Partes contratantes sobre las formas de mejorar la información, los recursos y los mecanismos disponibles para mejorar el intercambio de información y potenciar los análisis e investigaciones para la plena implementación de la MC 10-08.

## Listas de barcos de pesca INDNR

### Lista de barcos de pesca INDNR-PNC

327. SCIC dio consideración a la Lista provisional de barcos de pesca INDNR-PNC para 2024/25.

328. SCIC consideró una declaración de la República Islámica de Irán, que solicitaba la eliminación del barco *Koosha 4* de la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC. SCIC también señaló que la República Islámica de Irán había proporcionado a la Secretaría información que incluía imágenes y un video de un barco, que se declaraba que era el *Koosha 4*, en proceso de desguace, información que se facilitó a SCIC para su conocimiento.

329. SCIC tomó nota de los esfuerzos realizados por la República Islámica de Irán para intentar cumplir con los requisitos de la MC 10-07, párrafo 18.

330. Algunos Miembros expresaron la opinión de que SCIC debería retrasar la eliminación del *Koosha 4* de la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC para 2024/25, hasta que se reciba una confirmación definitiva del desguace del *Koosha 4*.

331. SCIC tomó nota de que no se había alcanzado un consenso para la eliminación del *Koosha 4* de la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC para 2024/25.

332. SCIC solicitó que la Secretaría continuara los contactos con la República Islámica de Irán para obtener más información sobre la supuesta retirada de servicio del *Koosha 4* o información que pudiera satisfacer de otro modo los requisitos establecidos en la MC 10-07.

333. La Unión Europea recordó que anteriormente la República Islámica de Irán había solicitado la eliminación del *Koosha 4* de la lista, en virtud de la MC 10-07, párrafo 18(iii), basándose en que había cambiado de propietario. La Unión Europea observó que, para que SCIC retire el *Koosha 4* de la Listas de barcos de pesca INDNR-PNC por ese motivo, la República Islámica de Irán deberá demostrar que el barco ha cambiado de armador, incluido el nombre del verdadero propietario si fuere distinto del propietario registrado, y establecer que el propietario anterior ya no tiene ningún interés legal, económico o real sobre el barco, y no ejerce control sobre el mismo, y que el nuevo propietario no ha participado en actividades de pesca INDNR.

#### Lista de barcos de pesca INDNR-PC

334. SCIC consideró la Lista provisional de barcos de pesca INDNR-PC para 2024/25, junto con la Lista de barcos de pesca INDNR-PC en vigor para 2023/24, y tomó nota de la propuesta de inclusión de los barcos *Argos Georgia*, *Argos Helena* y *Nordic Prince* en la Lista de barcos de pesca INDNR-PC, y de la petición de Sudáfrica de eliminar el *El Shaddai* de la misma.

335. SCIC expresó sus condolencias por las víctimas del hundimiento del *Argos Georgia*.

336. Argentina hizo la siguiente declaración:

‘Argentina quisiera aclarar el motivo por el cual incluyó los buques *Argos Georgia*, *Argos Helena* y *Nordic Prince* en la lista de buques que pescan de manera ilegal. Es muy claro que es pesca ilegal por el hecho de que no hay una medida de conservación que habilite dicha pesca, tal como requiere la medida de conservación 31-01. Por otro lado, la Argentina quiere expresar su preocupación por las consecuencias futuras que este incumplimiento tiene. La medida de conservación 31-01 se adoptó en el año 1986, con el objetivo de evitar que la subárea 48.3 quede fuera del régimen de la Convención y de su ordenamiento multilateral. Esa medida de conservación que el Reino Unido y algún otro país ahora quieren relativizar en cuanto a su aplicación, señala, tanto en su letra como su espíritu, todas las condiciones para pescar merluza negra en la subárea 48.3, incluyendo límite de captura, sobre la base de los mejores datos científicos disponibles, aprobada por consenso y no unilateralmente. Asimismo, ese mismo año, el párrafo 53 del informe de la Comisión dice que la medida de conservación 7/V, que hoy es la 31-01, permitiría que la Comisión en su reunión del año 1987, fijará límites de captura para la temporada 1987/88 como medida obligatoria, y que tal recomendación posibilitaría proceder de manera similar para temporadas posteriores. Dicha medida fue respetada por todas las partes desde que entró en vigor la 31-01, ya que siempre hubo una medida de conservación, la 41-02, que establecía los límites de captura y demás condiciones para pescar merluza negra en la subárea 48.3. Eso pasó hasta hace unos años, cuando una parte no dio consenso para que esta medida de conservación pueda volver a adoptarse. Ahora, al no haber una medida de conservación que habilite la pesca, no se debería pescar. Y eso lo entendieron casi todos los países, ya que varios países que pescaban allí dejaron de hacerlo porque entienden que no corresponde pescar, y quienes importaban esa pesca la dejaron de importar, también porque hay un incumplimiento de la medida de conservación 31-01.

El relativizar la obligatoriedad de una medida de conservación nos preocupa por el hecho mismo de que se esté pescando ilegalmente ahora, pero además como precedente a futuro. Destacamos que, de la misma manera que funciona la 31-01, que determina lineamientos para la pesca y necesita después de otras medidas de conservación, funciona, por ejemplo, la medida de conservación 21-02, la cual regula las pesquerías exploratorias, y sobre la cual todos los años la Comisión adopta medidas de conservación específicas en distintas subáreas. Si la Comisión tomara como válido el argumento del Reino Unido sobre la relatividad de la 31-01, por analogía tampoco importaría la adopción de una medida de conservación para pesquerías exploratorias, ya que los países estarían en libertad de tomar medidas unilaterales, en consecuencia, ello resultaría en la erosión grave de la Convención.’

337. Reino Unido hizo la siguiente declaración:

‘Reino Unido ya ha expuesto su posición a este respecto, la expresión más reciente de la cual consta en la COMM CIRC 24/69. El asunto también se ha debatido ampliamente en reuniones anteriores, tanto de SCIC como de la Comisión.

Reino Unido refuta totalmente cualquier afirmación de que los barcos de Reino Unido que operan dentro de la Subárea 48.3 puedan calificarse de ilegales, no declarados o no reglamentados, incluyendo a este respecto consideración de la Medida de Conservación (MC) 10-06. No existe base sobre la que se pueda decir que ninguno de estos barcos haya participado en cualquiera de las actividades a las que se refiere la MC 10-06, párrafo 5, y, por lo tanto, no deberían haberse incluido en la Lista provisional de barcos de pesca INDNR-PC.

Reino Unido no está de acuerdo con la inclusión de estos barcos en la versión final de la Lista de barcos de pesca INDNR-PC, posición basada en el hecho de que esos barcos participan en una pesquería con arreglo a la normativa nacional legal y en línea con la Convención.’

338. La Federación de Rusia hizo la siguiente declaración:

‘Los barcos *Argos Georgia*, *Argos Helena* y *Nordic Prince*, de pabellón de Reino Unido, realizaron actividades prohibidas en virtud de los subpárrafos (iii) y (viii) del párrafo 5 de la MC 10-06, ya que pescaron en un área cerrada y en contravención de la MC 31-01. En este sentido, Rusia recomienda incluir los mencionados barcos de pabellón de Reino Unido en la Lista de barcos de pesca INDNR-PC teniendo en cuenta la información distribuida a los Miembros (COMM CIRC 24/47, COMM CIRC 24/61) y la situación actual del *Argos Georgia*.’

339. Noruega expresó la opinión de que esta situación representaba un fracaso de la CCRVMA, no de un Miembro en particular, y que la ausencia de una medida de conservación consensuada para una subárea concreta no implicaba la prohibición de pescar en dicha subárea. Noruega expresó además la opinión de que el propósito de una medida de conservación es añadir una capa regulatoria adicional, no permitir una acción.

340. Ucrania señaló que no apoyaba la inclusión de los barcos *Argos Georgia*, *Argos Helena* y *Nordic Prince* en la Lista de barcos de pesca INDNR-PC.

341. Argentina hizo la siguiente declaración:

‘La preocupación de la Argentina se relaciona con el hecho de que haya interpretaciones de las medidas de conservación que procuren relativizar su obligatoriedad, lo cual permitiría que aquellas partes que quieran pescar en alguna determinada subárea podrían simplemente bloquear el consenso para hacerlo, y tomar medidas unilaterales afirmando que cumplen de manera amplia con algunas estipulaciones de la Convención.

En cuanto a la pretensión del Reino Unido de aplicar medidas unilaterales en la subárea 48.3, la Argentina reitera que la declaración del Presidente de 1980 no habilita al Reino Unido a tomar este tipo de medidas. Esto porque la declaración, en su punto 5, habilita a algunos países a tomar medidas sobre sus islas dentro de la zona de la Convención en casos donde todas las partes contratantes reconocen la existencia de una soberanía de Estado. Las únicas islas en las cuales no hay soberanía de Estado reconocida por todas las partes contratantes son las islas Georgias del sur y Sandwich del sur, porque hay una disputa de soberanía entre el Reino Unido y la Argentina, con lo cual al menos la Argentina no reconoce la soberanía del Reino Unido y el Reino Unido no reconoce la soberanía de la Argentina. Las medidas unilaterales del Reino Unido tampoco pueden justificarse en base al derecho internacional ya que cuando hay una controversia de soberanía, las partes en esa controversia están obligadas a no tomar medidas unilaterales que puedan afectar la cuestión. Al respecto, la Argentina recuerda y reafirma que en la subárea 48.3 solo es aplicable el régimen multilateral de la Convención.’

342. Reino Unido rechazó la declaración de Argentina y recordó sus declaraciones anteriores en relación con la Declaración del Presidente de 1980.

343. China expresó su preocupación con respecto a las implicaciones de que continúe la pesca en la Subárea 48.3 en estas circunstancias y señaló que si SCIC considera que la interpretación de Noruega de que la pesca está permitida sin límites de captura fijados por la Comisión es aceptable, dicha interpretación debería ser aplicable a todos los Miembros.

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

345. Sudáfrica presentó una declaración (apéndice IV) en la que expresó su opinión de que las deficiencias identificadas por el Director de la Fiscalía Pública, tal y como se exponen en la circular COMM CIRC 24/96, se han abordado, al igual que las preocupaciones planteadas anteriormente por los Miembros. Sudáfrica expresó su opinión de que las condiciones actuales son suficientes para demostrar el cumplimiento de la MC 10-06, párrafo 14(iv), y que las condiciones de los permisos y de las licencias se han revisado para definir claramente en qué parte de altamar está permitida la pesca, con el fin de que el Director de la Fiscalía Pública pueda tomar acciones judiciales. Sudáfrica declaró además que, aunque Braxton no fue procesada penalmente y su derecho de pesca de austromerluza negra no fue cancelado, su derecho de pesca ha sido efectivamente suspendido desde la inclusión en la Lista de barcos de pesca INDNR, lo que inhabilita a Braxton a pescar para sí misma o para ningún otro titular de derechos, lo que supone pérdidas económicas significativas que deberían actuar como un fuerte elemento disuasorio para la reiteración de cualquier contravención.

346. Muchos Miembros agradecieron a Sudáfrica por la información facilitada, tomaron nota de las medidas adoptadas por Sudáfrica para abordar las circunstancias que condujeron a la inclusión del barco *El Shaddai* en la Lista de barcos de pesca INDNR-PC y expresaron su apoyo a la eliminación del barco de la Lista de barcos de pesca INDNR-PC, de conformidad con la MC 10-06, párrafo 14(iv).

347. Algunos Miembros expresaron su preocupación por que las medidas adoptadas por Sudáfrica no fueran suficientes para garantizar que el barco *El Shaddai* no participara en actividades de pesca INDNR en el futuro.

348. Sudáfrica hizo otra declaración (apéndice V) en que reitera las medidas que se habían adoptado en relación con el barco *El Shaddai* y en que se ofrece información adicional sobre este asunto. Sudáfrica volvió a solicitar que SCIC refrendara la eliminación del barco *El Shaddai* de la Lista de barcos de pesca INDNR-PC.

349. La Unión Europea agradeció a Sudáfrica por la información facilitada, pero manifestó su desacuerdo con la idea de que las pérdidas económicas derivadas de la inclusión del barco *El Shaddai* en la Lista de barcos de pesca INDNR-PC pudieran considerarse una sanción, señalando que la imposición de sanciones es responsabilidad del Estado del pabellón. La Unión Europea señaló que habría sido preferible que se hubieran incoado procedimientos civiles o administrativos contra el operador del barco una vez que la acción penal no hubiera prosperado. La Unión Europea expresó su preocupación por que las nuevas condiciones del permiso de pesca no sean lo suficientemente claras en cuanto a dónde y en qué circunstancias se permitiría la pesca en el Área de la Convención. La Unión Europea manifestó su voluntad de seguir dialogando con Sudáfrica sobre la situación del *El Shaddai*, pero consideró que actualmente no se cumplían las condiciones para eliminar este barco de la Lista de barcos de pesca INDNR-PC.

350. SCIC no pudo llegar a un consenso sobre la eliminación del *El Shaddai* de la Lista de barcos de pesca INDNR-PC y recomendó que este asunto fuera considerado por CCAMLR-43.

351. Sudáfrica agradeció a los Miembros que apoyaron su solicitud de eliminación de la Lista y a la Unión Europea por su continua disposición para debatir el asunto.

352. Rusia expresó su preocupación por que algunas de las condiciones obligatorias para la eliminación del *El Shaddai* de la Lista de barcos de pesca INDNR-PC presentadas por la Unión Europea van más allá de los requisitos de las medidas de conservación pertinentes.

### **Notificaciones de pesquerías**

353. SCIC consideró el informe de la Secretaría sobre notificaciones de pesquerías para la temporada 2024/25 ([CCAMLR-43/BG/09 Rev. 1](#)).

354. Algunos Miembros solicitaron la exclusión de los tres barcos de pabellón de Reino Unido *Argos Georgia*, *Argos Helena* y *Nordic Prince* de todas las notificaciones de pesquerías, señalando la inclusión de esos barcos en el Proyecto de lista de barcos de pesca INDNR-PC para 2024/25. Rusia señaló que, en relación con el *Argos Georgia*, los Miembros deben presentar información de inmediato a la Secretaría sobre el reemplazo por caso de fuerza mayor, de conformidad con la MC 21-02, párrafo 11, pero que Reino Unido no cumplió con esta

obligación. Además, Rusia instó a Noruega a eliminar las notificaciones de pesquerías de los barcos de pesca que hubieran operado en un área cerrada en la temporada anterior.

355. Algunos Miembros afirmaron que el incumplimiento de Noruega era leve y que no estaban de acuerdo con que esto constituyera pesca INDNR.

356. Reino Unido señaló que cumpliría los requisitos de la MC 21-02, párrafo 11, con respecto a un barco en reemplazo del *Argos Georgia* y, a continuación, hizo la siguiente declaración:

‘Reino Unido alberga varias preocupaciones serias sobre las notificaciones de dos barcos de pabellón ruso para la próxima pesquería de austromerluza en el mar de Ross. Como ya expresamos el año pasado, hemos observado la repetición de casos de incumplimiento, y todavía están pendientes varias investigaciones en relación con barcos de pabellón ruso.

Este mismo año, hemos estado considerando numerosos casos de incumplimiento relacionados con el BP *Alpha Crux*, algunos de los cuales han sido abordados y otros requieren investigaciones adicionales. Respecto a estos últimos, esperaríamos que los resultados de estas investigaciones adicionales sean considerados por SCIC el próximo año.

Rusia también ha presentado notificación para el BP *Yantar 31*. Este barco ha experimentado anteriormente tasas de captura muy elevadas que todavía no han sido explicadas por Rusia. El barco hermano, *Yantar 35*, propiedad de la misma empresa y asimismo operado por ella, también experimentó tasas de captura significativamente elevadas, y posteriormente sus datos se pusieron en cuarentena; una vez más, Rusia no ha facilitado información ni análisis que expliquen estos índices de capturas extraordinariamente elevados. También observamos en SC-CAMLR-33, párrafo 5.75, que ninguna de las 1792 marcas liberadas por el *Yantar 35* en las Subáreas 48.5, 88.1 y 88.2 ha sido recapturada. En el documento CCAMLR-35/BG/29 Rev. 1, Rusia declaró que se había tomado la decisión de suspender la participación del armador en actividades de pesca en el Área de la Convención de la CRVMA; sin embargo, este operador (Orion Co Ltd) figura como actual armador/operador del *Yantar 31*.

Dados estos graves casos de incumplimiento, no podemos apoyar la inclusión de estos barcos en la pesquería de austromerluza en el mar de Ross para la próxima temporada.’

357. Rusia respondió que sus notificaciones seguían todos los requisitos de las medidas de conservación, que durante la evaluación del PECC se habla abiertamente de todos los casos de incumplimiento planteados y que las preocupaciones de Reino Unido son injustificadas.

358. Algunos Miembros señalaron que no se había llegado a un acuerdo respecto de que los barcos de Reino Unido que operaron en la Subárea 48.3 realizaran pesca INDNR. Recordaron que la raíz de esta situación tan complicada es el debilitamiento de los conocimientos científicos que fundamentan las decisiones de la CCRVMA respecto del límite de captura para la Subárea 48.3, e instaron a los Miembros a seguir trabajando para llegar a un consenso sobre un límite de captura para dicha área.

359. Argentina hizo la siguiente declaración:

‘La Argentina se alinea con lo señalado en el punto anterior en cuanto a la importancia y la necesidad de que podamos tener una medida de conservación en la subárea 48.3 para que termine la pesca ilegal que se está dando allí desde hace 3 temporadas. La pesca ilegal se da por el incumplimiento de la medida de conservación 31-01. Al respecto, destacamos que en el mismo informe de inspección realizado por el Reino Unido a los buques del Reino Unido, aparece dicha medida de conservación como de cumplimiento necesario. El informe plantea de manera errónea que los buques cumplen con esta medida de conservación, cuando no lo hacen, porque la 31-01 exige una medida de conservación como era la 41-02. Por esto esperamos contar con una medida de conservación para la pesca de merluza negra en la subárea 48.3 a fines de que se termine la pesca ilegal que se viene realizando hace ya 3 temporadas en esta subárea.

Asimismo, destacamos que, más allá de la razón por la cual no hay medida de conservación, si no hay medida de conservación, no podemos pescar.’

360. Algunos Miembros señalaron que Rusia ha asumido la responsabilidad por algunos casos incumplimiento en el marco del PECC, pero que continúan estando preocupados por el número de casos incumplimiento grave sin resolver. Expresaron su preocupación por los reiterados casos de incumplimiento grave y por las investigaciones pendientes en relación con barcos de pabellón de Rusia. Dichos Miembros instaron a Rusia a que se comprometiera a completar las investigaciones y a proporcionar información adicional a esta reunión con carácter de urgencia, con el fin de demostrar que Rusia puede ejercer un control efectivo sobre sus barcos y cumplir con las normas de la CCRVMA y que los observadores del SOCI pueden operar de forma segura.

361. El Reino Unido recordó sus posiciones anteriores sobre estas cuestiones.

362. Muchos Miembros recordaron que, en virtud de las MC 21-02 y 21-03, los únicos motivos para rechazar la notificación de un barco son su inclusión en la lista de barcos INDNR; el incumplimiento del procedimiento de pago por notificación de pesca de la CCRVMA o del de presentación de documentos pertinentes como planes de operaciones de pesca (POP) o evaluaciones de impactos sobre EMV; o su retirada formal por parte del Miembro. También se señaló que, de acuerdo con la MC 21-02, párrafo 11, el reemplazo de barcos debido a razones de operación legítimas o de fuerza mayor debe informarse de inmediato a la Secretaría.

363. SCIC tomó nota de las preocupaciones planteadas por algunos Miembros y convino en remitir el asunto a la Comisión para su mayor consideración.

364. La Secretaría presentó un informe sobre la descripción de los artes de pesca en las notificaciones de pesquerías (CCAMLR-43/12), en que se destacan las discrepancias entre las descripciones de artes que figuran en el sitio web de la CCRVMA y las proporcionadas en los planes de operaciones de pesca (POP) y en las evaluaciones de impactos en ecosistemas marinos vulnerables (EMV). Varios Miembros expresaron su agradecimiento por el informe de la Secretaría e indicaron su intención de mejorar la exactitud de los datos sobre artes de pesca presentados.

365. SCIC dio el visto bueno a las recomendaciones de la Secretaría de que:

- (i) la Comisión estudie la posibilidad de exigir la inclusión de un diagrama lineal técnico en el sitio web de la CCRVMA como información obligatoria para cada descripción de arte presentada por los Miembros;

- (ii) la Comisión confirme que debe haber una única descripción oficial del “arte notificado” a efectos de la MC 21-02, párrafos 6(ii)(b), 11(iii) y 13, y que esta será la descripción del arte que los Miembros presenten en el sitio web de la CCRVMA.

366. SCIC solicitó que la Secretaría elabore más detalladamente las instrucciones proporcionadas a los Miembros sobre cómo y cuándo presentar o actualizar la información relativa a los artes de pesca como parte de los procedimientos de notificación, incluyendo ejemplos descriptivos de la información técnica o los diagramas requeridos.

### **Asesoramiento del Comité Científico para SCIC**

367. SCIC dio consideración al asesoramiento del Presidente del Comité Científico, el Dr. C. Cárdenas (Chile), sobre diversos temas y le expresó su agradecimiento por el tiempo dedicado a ello.

### **Observadores científicos**

368. El Presidente del Comité Científico destacó el gran valor de los datos registrados por los observadores científicos, recordó las discusiones actuales en el Comité Científico sobre la estrategia de ordenación de la pesquería de kril y tomó nota de la necesidad de garantizar que todo recabado de datos adicional considere priorizar estos requisitos. El Presidente del Comité Científico señaló, además, la importancia de que los observadores científicos identifiquen y recaben datos precisos para disponer de más conocimientos sobre las pesquerías y los problemas actuales, tal como la captura secundaria de peces pequeños y larvas y la mortalidad incidental relacionada con la pesca.

369. SCIC y el Presidente del Comité Científico debatieron los comentarios sobre las propuestas de exigir una cobertura de observación científica del SOCI del 100 % en todos los barcos de pesca de kril y en las pesquerías nuevas. El Presidente del Comité Científico recordó las discusiones en curso para explorar y evaluar las diferencias entre los observadores científicos nacionales y los del SOCI, en relación con el recabado de datos. El Presidente del Comité Científico señaló que las directrices para los observadores del SOCI son claras y fáciles de seguir y dan prioridad a la labor del Comité Científico y de sus grupos de trabajo, y reconoció la necesidad de tener en cuenta la carga de trabajo actual cuando se responde a solicitudes.

370. China cuestionó en qué grado difieren los datos recabados por los observadores científicos nacionales y los recabados por los observadores científicos internacionales, dado que tanto los observadores científicos nacionales como los internacionales satisfacen los mismos requisitos y siguen los mismos protocolos científicos. El Presidente del Comité Científico respondió que los observadores científicos internacionales están también a cargo de otras labores adicionales, que incluyen avistamientos y seguimiento de mamíferos marinos. El Presidente del Comité Científico señaló que, en respuesta a requisitos adicionales futuros, podría ser necesario considerar medios para designar un segundo observador científico. Además, el Presidente del Comité Científico indicó que había cierta preocupación con respecto a la independencia de los observadores científicos nacionales.

371. China solicitó al Presidente del Comité Científico que proporcionara a SCIC información actualizada sobre el estado de las pesquerías en las Divisiones 58.4.1 y 58.4.2, y señaló que, anteriormente, se había considerado que estas eran “áreas de datos limitados”. El Presidente del Comité Científico confirmó que no se ha proporcionado ninguna información nueva sobre el estado de la pesca de investigación en esas áreas y señaló, además, que no se han recabado datos en esas áreas desde 2018, y de ahí la ausencia de datos. El Presidente del Comité Científico destacó que el Comité Científico continuará sus esfuerzos por recabar datos en esas áreas, a fin de proporcionar información para investigaciones futuras.

372. En respuesta a las preguntas de Australia, el Presidente del Comité Científico, en su segunda visita, informó que el Comité Científico había estudiado la propuesta de Australia, Corea y Japón (CCAMLR-43/38), pero que no había formulado recomendaciones concretas a SCIC. El Presidente del Comité Científico recordó que, en 2022 y 2023, el Comité Científico consideró la falta de claridad en la implementación de la MC 21-02, párrafo 6(iii), así como en la implementación de planes de investigación relacionados, y se refirió, entre otras cosas, a las recomendaciones de 2023 de que la Comisión (i) considere un nuevo anexo a la MC 21-02, que especifique los requisitos de los planes de investigación de especies ícticas que se desarrollen en virtud de la MC 21-02, párrafo 6(iii) (apéndice A); y que (ii) modifique el título de la MC 24-01, anexo 24-01/A, formato 2, para eliminar la referencia a la MC 21-02 (apéndice B), a fin de resolver dicha confusión (SC-CAMLR-42).

373. Rusia solicitó al Presidente del Comité Científico una aclaración sobre si las pesquerías que no han estado operativas durante las dos temporadas anteriores deben considerarse como pesquerías nuevas en virtud de la MC 21-01, párrafo 1(iii).

374. El Presidente del Comité Científico declaró que no había ninguna recomendación particular del Comité Científico sobre este tema en 2024, pero que estas áreas no cumplen con los requisitos de una pesquería nueva conforme a la MC 21-01, ya que estas áreas presentaban datos de captura y esfuerzo anteriores a las dos últimas temporadas, así como una medida de conservación vigente de pesquería exploratoria.

## Desechos

375. SCIC y el Presidente del Comité Científico tuvieron deliberaciones sobre la notificación de desechos al sur de 60° S en el formulario de datos de captura y esfuerzo a escala fina (C2, pesquerías de palangre), y señalaron que la captura que se desecha en el punto de extracción debe notificarse como “desechada” y la captura que se retiene, incluida aquella que solo se retiene para desechar al norte de 60° S, debe notificarse como “retenida”. SCIC consideró que, si bien las instrucciones para completar los formularios de datos C2 son relativamente claras, las descripciones de los campos de datos en los formularios en sí pueden interpretarse de manera errónea. SCIC reconoció las implicaciones que una notificación incorrecta de datos como consecuencia de una interpretación errónea de los requisitos de notificación de desechos puede tener sobre estos datos y las consiguientes evaluaciones de cumplimiento. SCIC señaló que aclarar las instrucciones o las descripciones de los campos de datos en el formulario C2 para distinguir entre capturas puede ayudar a remediar estas incoherencias. SCIC recomendó que la Comisión sugiera que el Comité Científico y sus grupos de trabajo relevantes consideren aclarar las instrucciones en el manual de datos de pesca comercial en relación con la notificación de datos de capturas descartadas o retenidas.

Virado tardío de los artes de pesca

376. Rusia pidió aclaraciones al Presidente del Comité Científico sobre los impactos sufridos como resultado del exceso de captura tras el cierre de la pesquería de *Euphausia superba* en la Subárea 48.1 y sobre si se habían realizado análisis adicionales de los datos C1 pertinentes.

377. El Presidente del Comité Científico señaló que, hasta el momento, no se había discutido este tema durante la reunión. El Comité Científico reconoce la importancia y la complejidad del problema. El Presidente del Comité Científico señaló, además, que la estrategia propuesta para avanzar con el enfoque de ordenación de la pesquería de kril podría mitigar dichos problemas en el futuro.

Simposio de Armonización

378. Corea recordó el informe del Simposio de Armonización (CCAMLR-43/29) y las recomendaciones acordadas, y solicitó al Presidente del Comité Científico que confirmara si se había dado consideración a este punto durante su reunión. El Presidente del Comité Científico señaló que, si bien se habían discutido parcialmente algunas recomendaciones, se sostendrían deliberaciones adicionales en la Comisión.

### **Consideración de la Segunda Evaluación del Funcionamiento**

379. SCIC consideró el informe de avance de la Segunda Evaluación del Funcionamiento (PR2) (CCAMLR-43/06), que aportó un resumen de las medidas implementadas desde CCAMLR-XXXVII. Se alentó a SCIC a que, junto con la Comisión y el Comité Científico, identifique cualquier medida adicional que no se hubiera incluido aún en el resumen.

380. SCIC expresó su agradecimiento a la Secretaría por haber compilado el informe y destacó la valía de hacer un seguimiento anual de los avances en la implementación de las recomendaciones de la PR2, y expresó su reconocimiento a quienes contribuyeron a los avances realizados hasta la fecha.

381. SCIC tomó nota de las áreas específicas en las que se ha avanzado y observó que la recomendación 11(ii), relativa al PECC, podría en realidad figurar como completada. SCIC también destacó áreas sobre las que se siguen presentando propuestas y aquellas con temas pendientes que deberían tratarse (p. ej., las recomendaciones 7 (AMP), 4(iii) (participación de RCTA) y 12 (transbordos) de la PR2.

### **Otros asuntos**

382. SCIC consideró el documento CCAMLR-43/31, que presenta una propuesta detallada para una tercera evaluación del funcionamiento (“PR3”) que se realizaría durante el período entre sesiones 2024-2025, y la presentación del informe sobre la PR3 se presentaría a CCAMLR-44.

383. SCIC agradeció a la Unión Europea y a sus Estados miembro por esta propuesta y señaló el valor que habían aportado los informes anteriores (correspondientes a la PR1 y la PR2) junto con sus recomendaciones, y destacó que han demostrado ser muy valiosos para la CCRVMA.

384. Algunos Miembros expresaron la opinión de que sería beneficioso disponer de datos adicionales sobre el alcance, la estructura y el calendario de la PR3 propuesta. China sugirió que la tercera evaluación del funcionamiento se revisara exhaustivamente en relación con la Convención, en particular con el artículo II, y que el Comité a cargo de la evaluación incluyera a dos expertos externos, al menos un representante de la industria. En este sentido, China opinó que deberían elaborarse términos de referencia exhaustivos para la PR3 propuesta, lo que llevaría tiempo.

385. SCIC no llegó a un consenso para respaldar la propuesta de realizar una tercera evaluación del funcionamiento durante el período entre sesiones de 2024-2025.

386. SCIC consideró el documento CCAMLR-43/BG/40, presentado por ASOC, en el que se señalan a la atención de SCIC hechos relacionados con la seguridad de los barcos de pesca y el medio ambiente.

387. ASOC hizo la siguiente declaración:

‘En los últimos años, ASOC ha señalado a la atención de SCIC los avances en materia de seguridad ambiental y de los barcos de pesca adoptados por la Organización Marítima Internacional. En los últimos años se han adoptado una serie de nuevas directrices y ahora normas que son directamente relevantes para los barcos de pesca que operan en el Área de la CCRVMA, y que incluyen requisitos sobre seguridad en la navegación y planificación de campañas que serán obligatorios para todos los barcos de pesca de más de 24 m de eslora a partir del 1 de enero de 2026.

ASOC desea subrayar la necesidad de que las Resoluciones 23 y 34 de la CCRVMA se actualicen para reflejar estos nuevos avances. Además, deseamos señalar a su atención la labor en curso de la OMI para hacer frente a la amenaza de los desechos plásticos marinos, que incluye temas como el marcado de artes de pesca y la notificación de artes de pesca perdidos o descartados. También me gustaría reiterar la recomendación de ASOC de que la CCRVMA desarrolle su propio plan de acción para reducir todas las fuentes de plásticos y microplásticos. Por último, ASOC recomienda que la CCRVMA considere la posibilidad de incluir la gestión de aguas grises de los barcos de pesca en el futuro plan de trabajo, lo que incluiría el debate sobre las prácticas actuales y, en última instancia, la consideración de la necesidad de regular las aguas grises no tratadas.’

388. SCIC tomó nota de la información presentada por ASOC en CCAMLR-43/BG/40.

389. SCIC refrendó la propuesta de añadir un punto permanente en su agenda denominado “Otros asuntos” para futuras reuniones. En este nuevo punto de la agenda, SCIC considerará las diversas tareas asignadas a la Secretaría, tanto en el marco de las medidas de conservación como a través del texto de los informes, y establecerá prioridades y posiblemente eliminará algunas tareas, dadas las limitaciones presupuestarias previstas.

390. La Presidenta hizo un llamado a candidaturas para designar un nuevo Presidente de SCIC para 2025-2026. Corea propuso al Sr. Adam Berry. Esta candidatura fue apoyada por Estados Unidos y refrendada por SCIC. SCIC felicitó al Sr. Berry por haber sido elegido como próximo Presidente de SCIC.

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

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

### **Cierre de la reunión**

393. La Presidenta expresó que había sido un privilegio presidir la reunión durante su permanencia en el cargo, y agradeció a los delegados por su paciencia, profesionalismo y experiencia. También agradeció a la Secretaría, a los intérpretes, a Congress Rental y al personal de apoyo por su contribución a una reunión productiva.

394. SCIC expresó su sincero agradecimiento a la Sra. Engelke-Ros por su excelente presidencia durante una reunión difícil para SCIC, y por su liderazgo cooperativo, paciente y su buen humor durante su tiempo como Presidenta.

## Casos de incumplimiento de 2023/24

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
<b>MC 10-03</b>			
01	Nueva Zelanda		<p>La <b>MC 10-03, párrafo 1</b>, exige que las Partes contratantes realicen inspecciones de todos los barcos que transporten <i>Dissostichus</i> spp. e ingresen en sus puertos.</p> <p>Con relación al informe de la inspección del <i>San Aotea II</i> realizada por Nueva Zelanda el 12-mar-2024 en Timaru, Nueva Zelanda, es de señalar que la última escala del barco fue en Dunedin el 11-mar-2024 y debida a una emergencia.</p> <p>No se presentó ningún informe de inspección en puerto para la escala del <i>San Aotea II</i> en Dunedin.</p> <p>En respuesta a una solicitud de información adicional, Nueva Zelanda declaró: “La escala en Dunedin el 11-mar-2024 fue una parada de emergencia no programada debido a que uno de los tripulantes necesitaba asistencia médica urgente. El barco atracó solo el tiempo necesario para que el miembro de la tripulación desembarcara antes de continuar con su plan de campaña previsto con destino Timaru”.</p>
02	Chile	<i>Puerto Ballena</i>	<p>La <b>MC 10-03, párrafo 4</b>, exige a los barcos que soliciten la entrada en puerto que presenten la información del formulario 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 inspección del <i>Puerto Ballena</i> correspondiente a la inspección realizada por Nueva Zelanda el 3 de enero de 2024 señalaba que el barco había entrado en puerto sin haber presentado la Parte A del Informe de inspección en puerto (anexo 10-03/A).</p> <p>Información adicional enviada por correo electrónico señalaba lo siguiente, que fue comunicado por el inspector al funcionario pertinente:  <i>“Hubo un problema con el barco al no proporcionarnos este la Parte A 48 horas antes de entrar en puerto. Cuando subí a bordo una hora después de que llegara a muelle, no se había completado. Pedí al capitán que completara la Parte A y se completó una versión electrónica en español, que fue impresa por la tripulación (adjunto). Añadí fecha y hora de recepción y la firmé. Hice saber al capitán mi preocupación por el</i></p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
			<p><i>incumplimiento de la MC 10/03, y él redactó una declaración en español a propuesta mía. La explicación que me dieron fue que se trataba de un error de comunicación y que este se había dado porque tuvieron que desembarcar a un tripulante herido que se había cortado las puntas de dos dedos. Este fue llevado al hospital por el agente de la compañía. Si bien se necesitaba atención médica, el caso ya había dejado de ser urgente”.</i></p> <p>Asimismo, en la comunicación del funcionario a la Secretaría también se señaló: “Pequeño problema de ausencia de notificación requerida, si bien es un asunto interno de Nueva Zelandia que hemos remediado. La seguridad del miembro de la tripulación era primordial en esta situación”.</p>
03	República de Corea		<p>La <b>MC 10-03, párrafo 5</b>, exige que las inspecciones se realicen dentro del plazo de las 48 h desde la entrada en puerto.</p> <p>El barco <i>Procyon</i>, de pabellón panameño, entró en el puerto coreano de Busan el 16-sep-2023, a las 06:00 h y fue inspeccionado el 18-sep-2023 a las 10:00 h.</p> <p>Retraso tras cumplido el plazo de inspección de 48 h: 4 h.</p>
04	Uruguay		<p>La <b>MC 10-03, párrafo 5</b>, exige que las inspecciones se realicen dentro del plazo de las 48 h desde la entrada en puerto.</p> <p>El <i>Ainhoa</i>, barco de pabellón de Uruguay, entró en el puerto uruguayo de Montevideo el 28-oct-2023 a las 21:00 h y fue inspeccionado el 31-oct-2023 a las 11:00 h.</p> <p>Retraso tras cumplido el plazo de inspección de 48 h: 14 h.</p>
05	Francia		<p>La <b>MC 10-03, párrafo 8</b>, exige la remisión del informe de inspección en puerto a la Secretaría dentro de los 30 días desde la fecha de inspección (o a la mayor brevedad cuando haya instancias de incumplimiento).</p> <p>La inspección del <i>Sainte Rose</i>, barco de pabellón de Francia, se llevó a cabo el 08-mar-2024 por funcionarios portuarios de Francia y el informe de inspección en puerto se envió el 16-abr-2024. La actividad de pesca se desarrolló en la División 58.4.2 y en las Subáreas 88.1 y 88.2.</p> <p>Retraso tras cumplido el plazo de inspección de 30 días: 9 días.</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
06	Sudáfrica		<p>La <b>MC 10-03, párrafo 8</b>, 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 Secretaría identificó que Sudáfrica no había presentado ningún informe de inspección en puerto con relación al barco de pabellón coreano <i>Southern Ocean</i>, que se correspondería con la emisión del DCD KR-24-0009-E.</p> <p>El 9-jul-2024, la Secretaría envió un correo electrónico a los contactos sudafricanos del PECC solicitando una copia del informe de inspección en puerto.</p> <p>El 29-jul-2024 se presentó el informe de inspección en puerto, que declaraba que la inspección se realizó el 10-mar-2024.</p> <p>Retraso tras cumplido el plazo de 30 días para la presentación del informe: 111 días.</p>
<b>MC 10-04</b>			
07	Chile	<i>Antarctic Endeavour</i>	<p>La <b>MC 10-04, párrafo 13</b>, exige a los Estados del pabellón enviar a la Secretaría la correspondiente notificación de desplazamiento dentro del plazo de las 24 horas de efectuado todo ingreso a, salida de o desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.</p> <p>A las 02:25 UTC del 21-mar-2024, el <i>Antarctic Endeavour</i> envió una notificación de desplazamiento a la Secretaría para ingresar a la Subárea 48.1, en que comunica como hora de ingreso las 01:26 UTC del 20-mar-2024.</p> <p>Retraso tras cumplido el plazo de 24 h: 59 min.</p>
08	Francia	<i>Albius</i>	<p>La <b>MC 10-04, párrafo 13</b>, exige a los Estados del pabellón enviar a la Secretaría la correspondiente notificación de desplazamiento dentro del plazo de las 24 horas de efectuado todo ingreso a, salida de o desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.</p> <p>El 1-ago-2023, 13:00 UTC, se presentó a la Secretaría una notificación de desplazamiento del <i>Albius</i> (entrada a la Subárea 58.6), siendo la fecha y hora de entrada notificadas el 31-jul-2023, 08:12 UTC.</p> <p>Retraso tras cumplido el plazo de 24 h: 4 h 48 min.</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
09	Francia	<i>Albius</i>	<p>La <b>MC 10-04, párrafo 13</b>, exige a los Estados del pabellón enviar a la Secretaría la correspondiente notificación de desplazamiento dentro del plazo de las 24 horas de efectuado todo ingreso a, salida de o desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.</p> <p>El 2-oct-2023, 06:35 UTC, se presentó a la Secretaría una notificación de desplazamiento del <i>Albius</i> (entrada a la División 58.5.1), siendo la fecha y hora de entrada notificadas el 1-oct-2023, 04:00 UTC.</p> <p>Retraso tras cumplido el plazo de 24 h: 2 h 35 min.</p>
10	Francia	<i>Sainte Rose</i>	<p>La <b>MC 10-04, párrafo 13</b>, exige a los Estados del pabellón enviar a la Secretaría la correspondiente notificación de desplazamiento dentro del plazo de las 24 horas de efectuado todo ingreso a, salida de o desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.</p> <p>El análisis de los datos VMS reveló que el <i>Sainte Rose</i> no había proporcionado una notificación de desplazamiento para entrar en la Subárea 48.1. El 04-feb-2024, 23:13 UTC, la Secretaría solicitó a los funcionarios de contacto para el VMS de Francia la notificación de desplazamiento.</p> <p>El 05-feb-2024, 08:03 UTC, se presentó a la Secretaría una notificación de desplazamiento del <i>Sainte Rose</i> (entrada a la Subárea 48.1), siendo la fecha y hora de entrada notificadas el 02-feb-2024, 10:30 UTC.</p> <p>Retraso tras cumplido el plazo de 24 h: 45 h 33 min.</p>
11	República de Corea	<i>Greenstar</i>	<p>La <b>MC 10-04, párrafo 13</b>, exige a los Estados del pabellón enviar a la Secretaría la correspondiente notificación de desplazamiento dentro del plazo de las 24 horas de efectuado todo ingreso a, salida de o desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.</p> <p>El 16-abr-2024, 09:49 UTC, se presentó a la Secretaría una notificación de desplazamiento del <i>Greenstar</i> (entrada a la Subárea 48.1), siendo la fecha y hora de entrada notificadas el 13-abr-2024, 22:45 UTC.</p> <p>La Secretaría identificó la ausencia de notificación de entrada y la solicitó a Corea el 16-abr-2024. Corea proporcionó la siguiente explicación junto con la notificación:  El <i>Greenstar</i> consideraba que seguía en la 88.3 cuando estaba entrando en la Subárea 48.1.  Por eso informó (v. correo electrónico que figura a continuación) que había salido del Área de la CCRVMA desde la Subárea 88.3. Fue nuestro error.  La responsabilidad de nuestro servicio incluye la supervisión de los desplazamientos de nuestros barcos y la capacitación de nuestras tripulaciones.</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
			Sin embargo, nuestra oficina no monitoreó los desplazamientos del barco durante el fin de semana. Les pedimos disculpas por este error.
			Retraso tras cumplido el plazo de 24 h: 35 h 04 min.
12	España	<i>Tronio</i>	<p data-bbox="842 424 1944 512">La <b>MC 10-04, párrafo 13</b>, exige a los Estados del pabellón enviar a la Secretaría la correspondiente notificación de desplazamiento dentro del plazo de las 24 horas de efectuado todo ingreso a, salida de o desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.</p> <p data-bbox="842 547 2007 635">El análisis de los datos VMS identificó que no se había presentado notificación del desplazamiento (salida de la División 58.4.4a y entrada a la División 58.4.4b) realizado por el <i>Tronio</i> el 28-oct-2023, 09:16 UTC, aproximadamente.</p> <p data-bbox="842 670 2018 783">La Secretaría se puso en contacto con España para aclarar las notificaciones de desplazamiento facilitadas por el <i>Tronio</i> en la temporada 2023/24. España comunicó a la Secretaría que investigó el asunto y había concluido que el patrón del barco utilizó el mapa de las UIPE de la MC 41-01 e informado de los desplazamientos basándose en las UIPE allí incluidas.</p>
13	Reino Unido	<i>Nordic Prince</i>	<p data-bbox="842 807 1944 895">La <b>MC 10-04, párrafo 13</b>, exige a los Estados del pabellón enviar a la Secretaría la correspondiente notificación de desplazamiento dentro del plazo de las 24 horas de efectuado todo ingreso a, salida de o desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.</p> <p data-bbox="842 930 2011 987">El 18-abr-2024, 14:44 UTC, se presentó a la Secretaría una notificación de desplazamiento del <i>Nordic Prince</i> (entrada a la Subárea 48.3), siendo la fecha y hora de entrada notificadas el 13-abr-2024, 15:33 UTC.</p> <p data-bbox="842 1023 1962 1046">La Secretaría identificó la ausencia de notificación de entrada y la solicitó a Reino Unido el 18-abr-2024.</p> <p data-bbox="842 1082 1397 1106">Retraso tras cumplido el plazo de 24 h: 95 h 11 min.</p>
<b>MC 10-05</b>			
14	Argentina		<p data-bbox="842 1182 2018 1302">La <b>MC 10-05, párrafo 6</b>, exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exija que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.</p> <p data-bbox="842 1337 1995 1393">La <b>MC 10-05, párrafo 7</b>, 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</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
			<p>DRED no se completa ni se valida en el SDCe sin la verificación proporcionada por un funcionario del Estado correspondiente en la sección 5 del formulario tipo del DED ('paso 4: confirmación del Estado de exportación' en el SDCe). Sin esta validación, el Estado importador no tendrá acceso al documento en el SDCe.</p> <p>El análisis de los datos del SDCe identificó que Argentina validó 1 DED después de la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, ese cargamento no tenía un DED completo que lo acompañara en el momento de la exportación.</p> <p>El DED identificado representa &lt; 1 % de las exportaciones de Australia y &lt; 1 % de todas las exportaciones del SDC.</p> <p>Diferencia de tiempo entre la exportación y la validación del documento identificado: 1 DED se emitió entre 11 y 20 días después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>El número del documento DED está disponible como anexo a este registro en el sitio web.</p>
15	Chile		<p>La <b>MC 10-05, párrafo 6</b>, exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exija que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.</p> <p>La MC 10-05, párrafo 7, exige que los DED y DRED se completen como se describe en el anexo 10-05/A. La utilización del SDCe para generar, validar y rellenar un DED o un DRED es obligatoria. Un DED y/o DRED no se completa ni se valida en el SDCe sin la verificación proporcionada por un funcionario del Estado correspondiente en la sección 5 del formulario tipo del DED ('paso 4: confirmación del Estado de exportación' en el SDCe). Sin esta validación, el Estado importador no tendrá acceso al documento en el SDCe.</p> <p>El análisis de los datos del SDCe identificó que Chile validó 75 DED después de la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, estos cargamentos no tenían DED completos que los acompañaran en el momento de la exportación.</p> <p>Los DED identificados representan el 2,6 % de las exportaciones de Chile y &lt; 1,5 % de todas las exportaciones del SDC.</p> <p>Diferencia de tiempo entre la exportación y la validación del documento identificado: 5 DED se emitieron entre 1 y 2 días después de la fecha de exportación declarada.</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
			<p>68 DED se emitieron entre 6 y 10 días después de la fecha de exportación declarada.  1 DED se emitió entre 11 y 20 días después de la fecha de exportación declarada.  1 DED se emitió entre 51 y 100 días después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>En el sitio web figura un listado de los números de los DED, que hace la función de archivo adjunto a este registro.</p>
16	Francia		<p>La <b>MC 10-05, párrafo 6</b>, exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exija que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.</p> <p>La MC 10-05, párrafo 7, exige que los DED y DRED se completen como se describe en el anexo 10-05/A. La utilización del SDCE para generar, validar y rellenar un DED o un DRED es obligatoria. Un DED y/o DRED no se completa ni se valida en el SDCE sin la verificación proporcionada por un funcionario del Estado correspondiente en la sección 5 del formulario tipo del DED ('paso 4: confirmación del Estado de exportación' en el SDCE). Sin esta validación, el Estado importador no tendrá acceso al documento en el SDCE.</p> <p>El análisis de los datos del SDCE identificó que Francia validó 3 DED después de la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, estos cargamentos no tenían DED completos que los acompañaran en el momento de la exportación.  Los DED identificados representan el 1 % de las exportaciones de Francia y &lt; 1 % de todas las exportaciones del SDC.</p> <p>Diferencia de tiempo entre la exportación y la validación del documento identificado:  2 DED se emitieron entre 11 y 20 días después de la fecha de exportación declarada.  1 DED se emitió entre 21 y 50 días después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>En el sitio web figura un listado de los números de los DED, que hace la función de archivo adjunto a este registro.</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
17	Países Bajos		<p>La <b>MC 10-05, párrafo 6</b>, exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exija que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.</p> <p>La MC 10-05, párrafo 7, exige que los DED y DRED se completen como se describe en el anexo 10-05/A. La utilización del SDCE para generar, validar y rellenar un DED o un DRED es obligatoria. Un DED y/o DRED no se completa ni se valida en el SDCE sin la verificación proporcionada por un funcionario del Estado correspondiente en la sección 5 del formulario tipo del DED ('paso 4: confirmación del Estado de exportación' en el SDCE). Sin esta validación, el Estado importador no tendrá acceso al documento en el SDCE.</p> <p>El análisis de los datos del SDCE identificó que Países Bajos validó 2 DRED después de la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, estos cargamentos no tenían DRED completos que los acompañaran en el momento de la exportación.</p> <p>Los DRED identificados representan el 13 % de las exportaciones de Países Bajos y &lt; 1 % de todas las exportaciones del SDC.</p> <p>Diferencia de tiempo entre la exportación y la validación del documento identificado:  1 DRED se emitió entre 3 y 5 días después de la fecha de exportación declarada.  1 DRED se emitió entre 11 y 20 días después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>En el sitio web figura un listado de los números de los DED, que hace la función de archivo adjunto a este registro.</p>
18	Perú		<p>La <b>MC 10-05, párrafo 6</b>, exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exija que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.</p> <p>La MC 10-05, párrafo 7, exige que los DED y DRED se completen como se describe en el anexo 10-05/A. La utilización del SDCE para generar, validar y rellenar un DED o un DRED es obligatoria. Un DED y/o DRED no se completa ni se valida en el SDCE sin la verificación proporcionada por un funcionario del Estado correspondiente en la sección 5 del formulario tipo del DED ('paso 4: confirmación del Estado de exportación' en el SDCE). Sin esta validación, el Estado importador no tendrá acceso al documento en el SDCE.</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
			<p>El análisis de los datos del SDCE identificó que Perú validó 6 DED después de la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, estos cargamentos no tenían DED completos que los acompañaran en el momento de la exportación. Los DED identificados representan el 6 % de las exportaciones de Perú y &lt; 1 % de todas las exportaciones del SDC.</p> <p>Diferencia de tiempo entre la exportación y la validación del documento identificado:  3 DED se emitieron entre 1 y 5 días después de la fecha de exportación declarada.  1 DED se emitió entre 3 y 5 días después de la fecha de exportación declarada.  1 DED se emitió entre 11 y 20 días después de la fecha de exportación declarada.  1 DED se emitió entre 21 y 50 días después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>En el sitio web figura un listado de los números de los DED, que hace la función de archivo adjunto a este registro.</p>
19	Sudáfrica		<p>La <b>MC 10-05, párrafo 6</b>, exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exija que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.</p> <p>La MC 10-05, párrafo 7, exige que los DED y DRED se completen como se describe en el anexo 10-05/A. La utilización del SDCE para generar, validar y rellenar un DED o un DRED es obligatoria. Un DED y/o DRED no se completa ni se valida en el SDCE sin la verificación proporcionada por un funcionario del Estado correspondiente en la sección 5 del formulario tipo del DED ('paso 4: confirmación del Estado de exportación' en el SDCE). Sin esta validación, el Estado importador no tendrá acceso al documento en el SDCE.</p> <p>El análisis de los datos del SDCE identificó que Sudáfrica validó 18 DED después de la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, estos cargamentos no tenían DED completos que los acompañaran en el momento de la exportación. Los DED identificados representan el 38 % de las exportaciones de Sudáfrica y &lt; 1 % de todas las exportaciones del SDC.</p> <p>Diferencia de tiempo entre la exportación y la validación del documento identificado:  8 DED se emitieron entre 6 y 10 días después de la fecha de exportación declarada.  10 DED se emitieron entre 21 y 50 días después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>En el sitio web figura un listado de los números de los DED, que hace la función de archivo adjunto a este registro.</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
20	España		<p data-bbox="842 280 2033 403">La <b>MC 10-05, párrafo 6</b>, exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exija que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.</p> <p data-bbox="842 435 2033 619">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 data-bbox="842 651 2033 738">Señalando el informe de CCAMLR-42, párrafo 90, SCIC asesoró que se debería introducir una moratoria para las evaluaciones del cumplimiento de los DED y DRED con más de dos años de antigüedad, ya que se trata de un asunto administrativo.</p> <p data-bbox="842 770 2033 866">El análisis de los datos del SDCe identificó que España validó 4 DRED después de la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, estos cargamentos no tenían DRED completos que los acompañaran en el momento de la exportación.</p> <p data-bbox="842 866 2033 930">Los DRED identificados representan el 2 % de las exportaciones de España y &lt; 1 % de todas las exportaciones del SDC.</p> <p data-bbox="842 962 2033 1058">Diferencia de tiempo entre la exportación y la validación del documento identificado: 3 DRED se emitieron entre 201 y 300 días después de la fecha de exportación declarada. 1 DRED se emitió entre 501 y 600 días después de la fecha de exportación declarada.</p> <p data-bbox="842 1090 2033 1145">En el sitio web figura un listado de los números de los DRED, que hace la función de archivo adjunto a este registro.</p>
21	Estados Unidos de América		<p data-bbox="842 1158 2033 1281">La <b>MC 10-05, párrafo 6</b>, exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exija que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.</p> <p data-bbox="842 1313 2033 1378">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</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
			<p>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>Señalando el informe de CCAMLR-42, párrafo 90, SCIC asesoró que se debería introducir una moratoria para las evaluaciones del cumplimiento de los DED y DRED con más de dos años de antigüedad, ya que se trata de un asunto administrativo.</p> <p>El análisis de los datos del SDCE identificó que EE. UU. validó 1 DRED después de la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, ese cargamento no tenía un DRED completo que lo acompañara en el momento de la exportación. Los DRED identificados representan &lt; 1 % de las exportaciones de EE. UU. y &lt; 1 % de todas las exportaciones del SDC.</p> <p>Diferencia de tiempo entre la exportación y la validación del documento identificado: 1 DRED se emitió entre 501 y 600 días después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>En el sitio web figura un listado de los números de los DED, que hace la función de archivo adjunto a este registro.</p>
22	Uruguay		<p>La <b>MC 10-05, párrafo 6</b>, exige que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exija que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.</p> <p>La MC 10-05, párrafo 7, exige que los DED y DRED se completen como se describe en el anexo 10-05/A. La utilización del SDCE para generar, validar y rellenar un DED o un DRED es obligatoria. Un DED y/o DRED no se completa ni se valida en el SDCE sin la verificación proporcionada por un funcionario del Estado correspondiente en la sección 5 del formulario tipo del DED ('paso 4: confirmación del Estado de exportación' en el SDCE). Sin esta validación, el Estado importador no tendrá acceso al documento en el SDCE.</p> <p>El análisis de los datos del SDCE identificó que Uruguay validó 31 DED después de la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, estos cargamentos no tenían DED completos que los acompañaran en el momento de la exportación.</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
			<p>Los DED identificados representan el 29 % de las exportaciones de Uruguay y &lt; 1 % de todas las exportaciones del SDC.</p> <p>Diferencia de tiempo entre la exportación y la validación del documento identificado:  10 DED se emitieron entre 1 y 2 días después de la fecha de exportación declarada.  8 DED se emitieron entre 3 y 5 días después de la fecha de exportación declarada.  9 DED se emitieron entre 6 y 10 días después de la fecha de exportación declarada.  3 DED se emitieron entre 11 y 20 días después de la fecha de exportación declarada.  1 DED se emitió entre 21 y 50 días después de la fecha de exportación declarada.</p> <p>En el sitio web figura un listado de los números de los DED, que hace la función de archivo adjunto a este registro.</p>
<b>MC 10-09</b>			
23	Panamá	<i>Frio Aegean</i>	<p>La <b>MC 10-09, párrafo 2</b>, estipula que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, debe notificar a la Secretaría con una antelación mínima de 72 horas si alguno de sus barcos proyecta efectuar un transbordo dentro del Área de la Convención. La MC 10-09, párrafo 3, explicita que este requisito de notificación incluye el transbordo de artículos que sean recursos vivos marinos recolectados, carnada o combustible.</p> <p>El 4-abr-2024, 10:32 UTC, la Secretaría recibió una notificación del <i>Frio Aegean</i> en la que declaraba su intención de transbordar kril y combustible con el <i>Sejong</i> el 7-abr-2024, 07:00 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 68 h y 28 mins.</p>
24	Panamá	<i>Frio Aegean</i>	<p>La <b>MC 10-09, párrafo 2</b>, estipula que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, debe notificar a la Secretaría con una antelación mínima de 72 horas si alguno de sus barcos proyecta efectuar un transbordo dentro del Área de la Convención. La MC 10-09, párrafo 3, explicita que este requisito de notificación incluye el transbordo de artículos que sean recursos vivos marinos recolectados, carnada o combustible.</p> <p>El 13-abr-2024, 12:43 UTC, la Secretaría recibió una notificación del <i>Frio Aegean</i> en la que declaraba su intención de transbordar combustible con el <i>Shen Lan</i> el 16-abr-2024, 12:00 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 71 h y 17 mins.</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
25	Panamá	<i>Frio Marathon</i>	<p>La <b>MC 10-09, párrafo 2</b>, estipula que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, debe notificar a la Secretaría con una antelación mínima de 72 horas si alguno de sus barcos proyecta efectuar un transbordo dentro del Área de la Convención. La MC 10-09, párrafo 3, explicita que este requisito de notificación incluye el transbordo de artículos que sean recursos vivos marinos recolectados, carnada o combustible.</p> <p>El 13-jul-2023, 15:31 UTC, la Secretaría recibió una notificación del <i>Frio Marathon</i> en la que declaraba su intención de transbordar kril y combustible con el <i>Sejong</i> el 16-jul-2024, 10:30 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 66 h y 59 mins.</p>
26	Panamá	<i>Frio Oceanic</i>	<p>La <b>MC 10-09, párrafo 2</b>, estipula que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, debe notificar a la Secretaría con una antelación mínima de 72 horas si alguno de sus barcos proyecta efectuar un transbordo dentro del Área de la Convención. La MC 10-09, párrafo 3, explicita que este requisito de notificación incluye el transbordo de artículos que sean recursos vivos marinos recolectados, carnada o combustible.</p> <p>El 24-feb-2024, 16:54 UTC, la Secretaría recibió una notificación del <i>Frio Oceanic</i> en la que declaraba su intención de transbordar kril con el <i>Sejong</i> el 27-feb-2024, 14:00 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 69 h y 06 mins.</p>
27	Panamá	<i>Procyon</i>	<p>La <b>MC 10-09, párrafo 2</b>, estipula que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, debe notificar a la Secretaría con una antelación mínima de 72 horas si alguno de sus barcos proyecta efectuar un transbordo dentro del Área de la Convención. La MC 10-09, párrafo 3, explicita que este requisito de notificación incluye el transbordo de artículos que sean recursos vivos marinos recolectados, carnada o combustible.</p> <p>El 22-abr-2024, 12:47 UTC, la Secretaría recibió una notificación del <i>Procyon</i> en la que declaraba su intención de transbordar combustible con el <i>Fu Xing Hai</i> el 25-abr-2024, 11:00 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 70 h y 13 mins.</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
28	Ucrania	<i>More Sodruzhestva</i>	<p>La <b>MC 10-09, párrafo 2</b>, estipula que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, debe notificar a la Secretaría con una antelación mínima de 72 horas si alguno de sus barcos proyecta efectuar un transbordo dentro del Área de la Convención. La MC 10-09, párrafo 3, explicita que este requisito de notificación incluye el transbordo de artículos que sean recursos vivos marinos recolectados, carnada o combustible.</p> <p>El 23-ene-2024, 19:37 UTC, la Secretaría recibió una notificación del <i>More Sodruzhestva</i> en la que declaraba su intención de transbordar combustible con el <i>Antarctic Provider</i> el 26-ene-2024, 18:00 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 70 h y 23 mins.</p>
29	Noruega		<p>La <b>MC 10-09, párrafo 3</b>, establece que el Estado del pabellón pertinente deberá notificar a la Secretaría, con al menos 2 h de antelación a la hora prevista de la operación, todo transbordo de artículos que no sean recursos vivos marinos recolectados, carnada o combustible.</p> <p>El 29-mar-2024, 16:01 UTC, la Secretaría recibió notificación del barco de pabellón noruego <i>Antarctic Provider</i> de su intención de transbordar tripulación y provisiones con el <i>Saga Sea</i> el 29-mar-2024, 16:30 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 29 mins.</p>
30	Uruguay	<i>Ocean Azul</i>	<p>La <b>MC 10-09, párrafo 3</b>, establece que el Estado del pabellón pertinente deberá notificar a la Secretaría, con al menos 2 h de antelación a la hora prevista de la operación, todo transbordo de artículos que no sean recursos vivos marinos recolectados, carnada o combustible.</p> <p>El 12-dic-2023, 08:38 UTC, la Secretaría recibió una notificación del <i>Ocean Azul</i> que comunicaba su intención de transbordar piezas de recambio con el <i>Helena Ndume</i> el 12-dic-2023, 10:00 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 1 h y 22 mins.</p>
31	Noruega		<p>La <b>MC 10-09, párrafo 5</b>, establece que el Estado del pabellón pertinente confirmará a la Secretaría la información proporcionada sobre todo transbordo de conformidad con los párrafos 2 y 3, en un plazo de 3 días hábiles después de haberse realizado el transbordo.</p> <p>El 29-mar-2024, 16:01 UTC, la Secretaría recibió notificación del barco de pabellón noruego <i>Antarctic Provider</i> de su intención de transbordar tripulación y provisiones con el <i>Saga Sea</i> el 29-mar-2024, 16:30 UTC.</p> <p>Ni el <i>Antarctic Provider</i>, ni el <i>Saga Sea</i> ni Noruega confirmaron este transbordo.</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
32	Vanuatu	<i>Hai Feng 718</i>	<p>La <b>MC 10-09, párrafo 8</b>, prohíbe a cualquier barco realizar transbordos dentro del Área de la Convención para los cuales no se haya enviado notificación previa.</p> <p>El 9-feb-2024, 12:43 UTC, la Secretaría recibió una notificación del <i>Hai Feng 718</i> en la que se confirmaba la realización de un transbordo de kril y de combustible con el <i>Hua Xiang 9</i> el 7 y el 8-feb-2024.</p> <p>No se envió la notificación previa.</p>
<b>MC 22-07</b>			
33	Reino Unido	<i>Argos Georgia</i>	<p>La <b>MC 22-07, párrafo 8</b>, establece que los barcos deberán notificar diariamente de conformidad con la MC 23-07 la cantidad total de bentos extraída.</p> <p>En los datos C2 del <i>Argos Georgia</i> de diciembre de 2023, se notificaron 8,1 unidades indicadoras de EMV correspondientes al 19-dic-2023. El informe diario de captura y esfuerzo correspondiente no incluía capturas de ninguna especie de EMV.</p>
34	Federación de Rusia	<i>Alpha Crux</i>	<p>La <b>MC 22-07, párrafo 9</b>, establece que las Zonas de Riesgo de EMV permanecerán cerradas para todas las pesquerías hasta que los detalles sean examinados por el Comité Científico y la Comisión determine las acciones de ordenación.</p> <p>La MC 22-07, párrafo 2(v), define “Zona de Riesgo” como aquella definida por un radio de 1 M con centro en el punto medio del segmento de línea del cual se recuperaron 10 o más unidades indicadoras de EMV. El Registro de EMV de la CCRVMA se encuentra disponible en: <a href="https://www.ccamlr.org/es/document/data/ccamlr-vme-registry">https://www.ccamlr.org/es/document/data/ccamlr-vme-registry</a></p> <p>Los datos C2 del <i>Alpha Crux</i> del 24-dic-2023 informaron que el lance 9 intersectó la Zona de Riesgo de EMV “CCAMLR_VMERiskArea_881” (72.321 S–176.272 E).</p> <p>Se adjunta al registro del PECC de este caso un mapa que muestra las actividades de pesca dentro de la zona de riesgo de EMV. Leyenda del mapa – negro: palangre calado; verde: palangre virado; azul: punto medio de segmentos de EMV</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
35	Federación de Rusia	<i>Alpha Crux</i>	<p>La <b>MC 22-07, párrafo 9</b>, establece que las Zonas de Riesgo de EMV permanecerán cerradas para todas las pesquerías hasta que los detalles sean examinados por el Comité Científico y la Comisión determine las acciones de ordenación.</p> <p>La MC 22-07, párrafo 2(v), define “Zona de Riesgo” como aquella definida por un radio de 1 M con centro en el punto medio del segmento de línea del cual se recuperaron 10 o más unidades indicadoras de EMV. El Registro de EMV de la CCRVMA se encuentra disponible en: <a href="https://www.ccamlr.org/es/document/data/ccamlr-vme-registry">https://www.ccamlr.org/es/document/data/ccamlr-vme-registry</a></p> <p>Los datos C2 del <i>Alpha Crux</i> del 27-dic-2023 informaron que el lance 15 intersectó la Zona de Riesgo de EMV “CCAMLR_VMERiskArea_881” (72.321 S–176.272 E). Los datos C2 también indicaron que el punto medio de un segmento intersectó con la Zona de Riesgo de EMV.</p> <p>Se adjunta al registro del PECC de este caso un mapa que muestra las actividades de pesca dentro de la zona de riesgo de EMV. Leyenda del mapa – negro: palangre calado; verde: palangre virado; azul: punto medio de segmentos de EMV</p>
36	Federación de Rusia	<i>Alpha Crux</i>	<p>La <b>MC 22-07, párrafo 9</b>, establece que las Zonas de Riesgo de EMV permanecerán cerradas para todas las pesquerías hasta que los detalles sean examinados por el Comité Científico y la Comisión determine las acciones de ordenación.</p> <p>La MC 22-07, párrafo 2(v), define “Zona de Riesgo” como aquella definida por un radio de 1 M con centro en el punto medio del segmento de línea del cual se recuperaron 10 o más unidades indicadoras de EMV. El Registro de EMV de la CCRVMA se encuentra disponible en: <a href="https://www.ccamlr.org/es/document/data/ccamlr-vme-registry">https://www.ccamlr.org/es/document/data/ccamlr-vme-registry</a></p> <p>Los datos C2 del <i>Alpha Crux</i> del 3-ene-2024 informaron que el lance 26 intersectó con la Zona de Riesgo de EMV “CCAMLR_VMERiskArea_881” (72.321 S–176.272 E). Los datos C2 también indicaron que el punto medio de un segmento intersectó con la Zona de Riesgo de EMV.</p> <p>Se adjunta al registro del PECC de este caso un mapa que muestra las actividades de pesca dentro de la zona de riesgo de EMV. Leyenda del mapa – negro: palangre calado; verde: palangre virado; azul: punto medio de segmentos de EMV</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
37	Federación de Rusia	<i>Alpha Crux</i>	<p>La <b>MC 22-07, párrafo 9</b>, establece que las Zonas de Riesgo de EMV permanecerán cerradas para todas las pesquerías hasta que los detalles sean examinados por el Comité Científico y la Comisión determine las acciones de ordenación.</p> <p>La MC 22-07, párrafo 2(v), define “Zona de Riesgo” como aquella definida por un radio de 1 M con centro en el punto medio del segmento de línea del cual se recuperaron 10 o más unidades indicadoras de EMV. El Registro de EMV de la CCRVMA se encuentra disponible en: <a href="https://www.ccamlr.org/es/document/data/ccamlr-vme-registry">https://www.ccamlr.org/es/document/data/ccamlr-vme-registry</a></p> <p>Los datos C2 del <i>Alpha Crux</i> del 4-ene-2024 informaron que el lance 29 intersectó con la Zona de Riesgo de EMV “CCAMLR_VMERiskArea_881” (72.321 S–176.272 E). Los datos C2 también indicaron que el punto medio de un segmento intersectó con la Zona de Riesgo de EMV.</p> <p>Se adjunta al registro del PECC de este caso un mapa que muestra las actividades de pesca dentro de la zona de riesgo de EMV. Leyenda del mapa – negro: palangre calado; verde: palangre virado; azul: punto medio de segmentos de EMV</p>
38	Uruguay	<i>Proa Pioneer</i>	<p>La <b>MC 22-07, párrafo 9</b>, establece que las Zonas de Riesgo de EMV permanecerán cerradas para todas las pesquerías hasta que los detalles sean examinados por el Comité Científico y la Comisión determine las acciones de ordenación.</p> <p>La MC 22-07, párrafo 2(v), define “Zona de Riesgo” como aquella definida por un radio de 1 M con centro en el punto medio del segmento de línea del cual se recuperaron 10 o más unidades indicadoras de EMV. El Registro de EMV de la CCRVMA se encuentra disponible en: <a href="https://www.ccamlr.org/es/document/data/ccamlr-vme-registry">https://www.ccamlr.org/es/document/data/ccamlr-vme-registry</a></p> <p>Los datos C2 del <i>Proa Pioneer</i> del 21-dic-2023 informaron que el lance 16 intersectó con la Zona de Riesgo de EMV “CCAMLR_VMERiskArea_882_205028” (74.17 S–112.7933 O). Los datos C2 también indicaron que el punto medio de un segmento intersectó con la Zona de Riesgo de EMV.</p> <p>Se adjunta al registro del PECC de este caso un mapa que muestra las actividades de pesca dentro de la zona de riesgo de EMV. Leyenda del mapa – negro: palangre calado; verde: palangre virado; azul: punto medio de segmentos de EMV</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
39	Uruguay	<i>Proa Pioneer</i>	<p>La <b>MC 22-07, párrafo 9</b>, establece que las Zonas de Riesgo de EMV permanecerán cerradas para todas las pesquerías hasta que los detalles sean examinados por el Comité Científico y la Comisión determine las acciones de ordenación.</p> <p>La MC 22-07, párrafo 2(v), define “Zona de Riesgo” como aquella definida por un radio de 1 M con centro en el punto medio del segmento de línea del cual se recuperaron 10 o más unidades indicadoras de EMV. El Registro de EMV de la CCRVMA se encuentra disponible en: <a href="https://www.ccamlr.org/es/document/data/ccamlr-vme-registry">https://www.ccamlr.org/es/document/data/ccamlr-vme-registry</a></p> <p>Los datos C2 del <i>Proa Pioneer</i> del 22-dic-2023 informaron que el lance 19 intersectó con la Zona de Riesgo de EMV “CCAMLR_VMERiskArea_882_205028” (74.17 S–112.7933 O).</p> <p>Se adjunta al registro del PECC de este caso un mapa que muestra las actividades de pesca dentro de la zona de riesgo de EMV. Leyenda del mapa – negro: palangre calado; verde: palangre virado; azul: punto medio de segmentos de EMV</p>
<b>MC 22-08</b>			
40	Federación de Rusia	<i>Alpha Cruz</i>	<p>La <b>MC 22-08, párrafo 1</b>, prohíbe que en las pesquerías exploratorias de <i>Dissostichus</i> spp. se realicen actividades de pesca con fines que no sean de investigación científica en aguas de menos de 550 m de profundidad.</p> <p>El observador del SOCI en la campaña del 16-nov-2023 al 5-mar-2024 del barco de pabellón ruso <i>Alpha Cruz</i> refirió, en el informe de campaña número 2518, la siguiente información:</p> <p>En la sección 10: “El 17-dic-2023, a las 09:50 (UTC), se inició un arrastre a 491 m de profundidad (lance 4) y posteriormente la profundidad y la ubicación del arrastre se ajustaron para reflejar la realización del arrastre a 563 m.”</p>
<b>MC 23-04</b>			
41	Federación de Rusia	<i>Alpha Cruz</i>	<p>La <b>MC 23-04, párrafo 3</b>, estipula que la captura total de la especie objetivo deberá ser notificada por especie, y la captura total de especies de captura secundaria deberá ser notificada por especie o al nivel taxonómico más bajo posible (v.g., especie o género).</p> <p>El observador del SOCI en la campaña del 16-nov-2023 al 5-mar-2024 del barco de pabellón ruso <i>Alpha Cruz</i> refirió, en el informe de campaña número 2518, la siguiente información:</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
			<p>En la sección 10: “Si bien se registraron 86 lances, en realidad se realizaron 87. El primer lance se caló el 11-dic-2023, a las 15:30 (UTC), siendo virado a las 19:15 (UTC) del mismo día. Sin embargo, debido a los daños sufridos por la línea de anzuelos, que impidieron recuperar todas las líneas, el lance se eliminó sin notificación esta pérdida.”</p> <p>La Sección 7.2 del Manual de recabado de datos de pesquerías comerciales de Palangre (versión 2023) informa del procedimiento de notificación de datos C2 cuando se ha perdido un arte.</p> <p>La Secretaría fue notificada de conformidad con el SOCI, párrafo A(h), de las comunicaciones del 29-may-2024 entre Rusia (Miembro aceptante) y Corea (Miembro designante) sobre las discrepancias relacionadas con este caso de cumplimiento. La Secretaría no ha recibido notificación de ninguna de las partes que confirme que no hubieran podido resolver el asunto en cuestión, tal y como exige el SOCI, párrafo A(h).</p>
42	Federación de Rusia	<i>Alpha Cruz</i>	<p>La <b>MC 23-04, párrafo 3</b>, estipula que toda la captura secundaria deberá ser notificada por especie o al nivel taxonómico más bajo posible (v.g., especie o género).</p> <p>El observador del SOCI en la campaña del 16-nov-2023 al 5-mar-2024 del barco de pabellón ruso <i>Alpha Cruz</i> refirió, en el informe de campaña número 2518, la siguiente información:</p> <p>En la sección 4: “CHW extraído en un punto de la estación de virado y transportado a la cocina para su consumo (figura 3). El peso y el número no se registraron. En algunos lances se observó la exclusión intencionada de capturas secundarias. Ni el capitán ruso ni la tripulación desalentaron esta práctica.”</p> <p>La figura 2 muestra una fotografía de la captura secundaria.</p> <p>La figura 3 muestra una fotografía de <i>Chionobathyscus dewitti</i> (draco de Dewitt) en un estanque marcado con el texto ‘CHW comestible’.</p> <p>El pie de foto de la figura 4 muestra el texto ‘captura secundaria para descartar’.”</p> <p>En la sección 10: “La investigación sobre las especies de la captura secundaria no se llevó a cabo correctamente. Intencionadamente, sin confirmar ni el número ni el peso, la captura secundaria extraída deliberadamente durante las operaciones de pesca o introducida en la factoría se trituraba y descargaba o se liberaba intacta sin inspeccionar. Ni el capitán ruso, ni los oficiales rusos, ni miembro ruso de la tripulación alguno intervino en el descarte intencional de especies de la captura secundaria. En cuanto a los CHW, no se enviaban a la factoría para su consumo, sino que se almacenaban en la cubierta intermedia y se utilizaban para</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
			<p>el consumo sin que se estableciera ni su número ni su peso. También se observó que los datos del formulario de Observación de la captura secundaria por lance relacionados con la captura secundaria se alteraron arbitrariamente sin el conocimiento del [sic.]”</p> <p>La Secretaría fue notificada de conformidad con el SOCI, párrafo A(h), de las comunicaciones del 29-may-2024 entre Rusia (Miembro aceptante) y Corea (Miembro designante) sobre las discrepancias relacionadas con este caso de cumplimiento. La Secretaría no ha recibido notificación de ninguna de las partes que confirme que no hubieran podido resolver el asunto en cuestión, tal y como exige el SOCI, párrafo A(h).</p>
<b>MC 25-02</b>			
43	Federación de Rusia	<i>Alpha Crux</i>	<p>La <b>MC 25-02, párrafo 6</b>, prohíbe el vertido de restos y descartes de pescado durante la operación de calado de palangres.</p> <p>El observador del SOCI en la campaña del 16-nov-2023 al 5-mar-2024 del barco de pabellón ruso Alpha Crux refirió, en el informe de campaña número 2518, la siguiente información:</p> <p>En la sección 6, en respuesta a la pregunta ‘¿Cuál fue el porcentaje de los lances en que se vertieron desechos durante el calado?’, el observador indicó “1,15”</p> <p>El pie de foto de la figura 15 dice: “Había actividad de vertido de restos y descartes de pescado durante el calado de la línea”.</p>
44	Nueva Zelanda	<i>Janas</i>	<p>La <b>MC 25-02, párrafo 8</b>, requiere que se despliegue una línea espantapájaros durante el calado de palangres.</p> <p>El observador del SOCI en la campaña del 14-nov-2023 al 15-feb-2024 del barco de pabellón neozelandés <i>Janas</i> refirió, en el informe de campaña número 2455, la siguiente información:</p> <p>“Al calar el lance 108, se observó que el barco había retrocedido hasta tocar la línea espantapájaros (esta se enganchó en la hélice) antes de iniciar el calado. No hubo línea espantapájaros durante el calado de los cajones 1 a 5. La tripulación respondió rápidamente al incidente y montó otra.”</p>
45	Federación de Rusia	<i>Alpha Crux</i>	<p>La <b>MC 25-02, párrafo 8</b>, requiere que se despliegue una línea espantapájaros durante el calado de palangres.</p> <p>El observador del SOCI en la campaña del 16-nov-2023 al 5-mar-2024 del barco de pabellón ruso <i>Alpha Crux</i> refirió, en el informe de campaña número 2518, la siguiente información:</p> <p>Sección 6.1: “El primer lance se caló sin línea espantapájaros debido a las condiciones de hielo abundante.”</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
46	Francia	<i>Sainte Rose</i>	<p>La <b>MC 25-02, anexo A, párrafo 3</b>, establece que la línea espantapájaros deberá tener una longitud mínima de 150 m.</p> <p>El observador del SOCI en la campaña del 26-nov-2023 al 7-mar-2024 del barco de pabellón francés <i>Sainte Rose</i> refirió, en el informe de campaña número 2500, la siguiente información:</p> <p>“Longitud de la línea espantapájaros (m): 120 m La línea espantapájaros alcanzó una extensión horizontal de 60 m, calculada mediante el número de cuerdas secundarias visibles. La línea espantapájaros es de polipropileno de 10 mm y tiene una longitud de 120 m. Las líneas secundarias son de PEBD doble de 6 mm, de 1 a 8 metros de largo y con 3 metros de separación entre ellas.”</p>
47	Federación de Rusia	<i>Alpha Crux</i>	<p>La <b>MC 25-02, anexo A, párrafo 3</b>, establece que la línea espantapájaros deberá tener una longitud mínima de 150 m.</p> <p>El observador del SOCI en la campaña del 16-nov-2023 al 5-mar-2024 del barco de pabellón ruso <i>Alpha Crux</i> refirió, en el informe de campaña número 2518, la siguiente información:</p> <p>En la figura 11 – Configuración de las líneas espantapájaros: se indica que la longitud de la línea espantapájaros es de 70 m.</p>
48	República de Corea	<i>Sunstar</i>	<p>La <b>MC 25-02, anexo A, párrafo 4</b>, estipula que las cuerdas secundarias deben estar compuestas cada una de dos chicotes o cuelgas de un diámetro mínimo de 3 mm.</p> <p>El observador del SOCI en la campaña del 26-oct-2023 al 14-feb-2024 del barco de pabellón coreano <i>Sunstar</i> refirió, en el informe de campaña número 2506, la siguiente información:</p> <p>“La longitud total de la línea espantapájaros del barco fue de 157 m, compuesta por una línea de polipropileno de 1,5 mm que constaba de 10 líneas secundarias separadas por intervalos de 4,5 m, figura 16.”</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
<b>MC 26-01</b>			
49	Chile	<i>Puerto Ballena</i>	<p>La <b>MC 26-01, párrafo 8</b>, prohíbe el vertido o el descarte en el mar de desechos o restos de pescado al sur de los 60° S.</p> <p>El párrafo 7.3 del <i>Manual de recabado de datos de las pesquerías comerciales de palangre</i> (versión 2023) establece que cualquier especie capturada y almacenada a bordo para su posterior descarte debe reportarse en los datos C2 como “almacenada”, mientras cualquier especie subida al barco y luego descartada por la borda sin procesamiento debe reportarse como “descartada”.</p> <p>El <i>Puerto Ballena</i> notificó en sus datos C2 el vertido al sur de los 60°S de 4659 ejemplares (6665,92 kg) de 22 especies diferentes entre el 2-dic-2023 y el 3-feb-2024.</p>
50	Namibia	<i>Helena Ndume</i>	<p>La <b>MC 26-01, párrafo 8</b>, prohíbe el vertido o el descarte en el mar de desechos o restos de pescado al sur de los 60° S.</p> <p>El párrafo 7.3 del <i>Manual de recabado de datos de las pesquerías comerciales de palangre</i> (versión 2023) establece que cualquier especie capturada y almacenada a bordo para su posterior descarte debe reportarse en los datos C2 como “almacenada”, mientras cualquier especie subida al barco y luego descartada por la borda sin procesamiento debe reportarse como “descartada”.</p> <p>El <i>Helena Ndume</i> notificó en sus datos C2 el vertido al sur de los 60°S de 10 108 ejemplares (5224,73 kg) de 6 especies diferentes entre el 13-dic-2023 y el 29-ene-2024.</p>
51	Federación de Rusia	<i>Alpha Crux</i>	<p>La <b>MC 26-01, párrafo 8</b>, prohíbe el vertido o el descarte en el mar de desechos o restos de pescado al sur de los 60° S.</p> <p>Todo el esfuerzo de pesca del <i>Alpha Crux</i> dentro del Área de la Convención ocurrió al sur de 60°S en la Subárea 88.1.</p> <p>El observador del SOCI en la campaña del 16-nov-2023 al 5-mar-2024 del barco de pabellón ruso <i>Alpha Crux</i> refirió, en el informe de campaña número 2518, la siguiente información:  En la sección 1: “70 % del pescado descartado fue 분쇄한 뒤 calado y virado por el lado de babor, 30 % del pescado descartado fue empacado en bolsas y almacenado en congeladores o bodegas para su descarte en tierra.”</p> <p>En la sección 4: “70% del pescado descartado fue triturado para su descarte a babor. No se registró ni número ni peso.”</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
52	Reino Unido	<i>Argos Georgia</i>	<p>En la sección 6, en respuesta a la pregunta ‘¿Cuál fue el porcentaje de los lances en que se vertieron desechos durante el calado?’, el observador indicó “1,15”</p> <p>En la sección 6, en respuesta a la pregunta ‘¿Cuál fue el porcentaje de los lances en que se vertieron desechos durante el virado?’, el observador indicó “70”</p> <p>En la sección 8: “70 % del pescado descartado fue triturado para su descarte por el lado de babor. 30 % del pescado descartado fue empaquetado en bolsas y almacenado en congeladores o bodegas para su descarte en tierra.”</p> <p>La figura 14 contiene una foto del observador con descartes dispuestos sobre hielo.</p> <p>El pie de foto de la figura 15 dice: “Había actividad de vertido de restos y descartes de pescado durante el calado de la línea”.</p>
53	Uruguay	<i>Ocean Azul</i>	<p>La <b>MC 26-01, párrafo 8</b>, prohíbe el vertido o el descarte en el mar de desechos o restos de pescado al sur de los 60° S.</p> <p>El párrafo 7.3 del <i>Manual de recabado de datos de las pesquerías comerciales de palangre</i> (versión 2023) establece que cualquier especie capturada y almacenada a bordo para su posterior descarte debe reportarse en los datos C2 como “almacenada”, mientras cualquier especie subida al barco y luego descartada por la borda sin procesamiento debe reportarse como “descartada”.</p> <p>El <i>Argos Georgia</i> notificó en sus datos C2 el vertido al sur de los 60°S de 3835 ejemplares (5404.94 kg) de 6 especies diferentes entre el 9-dic-2023 y el 1-ene-2024.</p> <p>La <b>MC 26-01, párrafo 8</b>, prohíbe el vertido o el descarte en el mar de desechos o restos de pescado al sur de los 60° S.</p> <p>El párrafo 7.3 del <i>Manual de recabado de datos de las pesquerías comerciales de palangre</i> (versión 2023) establece que cualquier especie capturada y almacenada a bordo para su posterior descarte debe reportarse en los datos C2 como “almacenada”, mientras cualquier especie subida al barco y luego descartada por la borda sin procesamiento debe reportarse como “descartada”.</p> <p>El <i>Ocean Azul</i> notificó en sus datos C2 el vertido al sur de los 60°S de 39 220 ejemplares (33 082,02 kg) de 11 especies diferentes entre el 11-dic-2023 y el 28-ene-2024.</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
54	Uruguay	<i>Proa Pioneer</i>	<p>La <b>MC 26-01, párrafo 8</b>, prohíbe el vertido o el descarte en el mar de desechos o restos de pescado al sur de los 60° S.</p> <p>El párrafo 7.3 del <i>Manual de recabado de datos de las pesquerías comerciales de palangre</i> (versión 2023) establece que cualquier especie capturada y almacenada a bordo para su posterior descarte debe reportarse en los datos C2 como “almacenada”, mientras cualquier especie subida al barco y luego descartada por la borda sin procesamiento debe reportarse como “descartada”.</p> <p>El <i>Proa Pioneer</i> notificó en sus datos C2 el vertido al sur de los 60°S de 481 ejemplares (1763,75 kg) de <i>Dissostichus mawsoni</i> entre el 19-dic-2023 y el 25-ene-2024.</p>
<b>MC 31-01</b>			
55	Reino Unido	<i>Argos Georgia</i>	<p>De acuerdo a las CIRC COMM 24/61 y 24/70: La MC 31-01 establece que la Comisión establecerá para cada temporada límites de captura u otras medidas necesarias en las aguas de las Georgias del Sur (Subárea 48.3).</p> <p>Se identificó al <i>Argos Georgia</i> pescando <i>Dissostichus eleginoides</i> en la Subárea 48.3 en 2024, lo que, según las COMM CIRC 24/61 y 24/70 es en contravención de la MC 31-01.</p> <p>La respuesta de Reino Unido se circuló mediante la COMM CIRC 24/69.</p> <p>Este hecho se consideró en más detalle con relación a la propuesta de Lista de barcos de pesca INDNR (COMM CIRC 24/68).</p>
56	Reino Unido	<i>Argos Helena</i>	<p>De acuerdo a las CIRC COMM 24/61 y 24/70: La MC 31-01 establece que la Comisión establecerá para cada temporada límites de captura u otras medidas necesarias en las aguas de las Georgias del Sur (Subárea 48.3).</p> <p>Se identificó al <i>Argos Helena</i> pescando <i>Dissostichus eleginoides</i> en la Subárea 48.3 en 2024, lo que, según las COMM CIRC 24/61 y 24/70, es en contravención de la MC 31-01.</p> <p>La respuesta de Reino Unido se circuló mediante la COMM CIRC 24/69.</p> <p>Este hecho se consideró en más detalle con relación a la propuesta de Lista de barcos de pesca INDNR (COMM CIRC 24/68).</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
57	Reino Unido	<i>Nordic Prince</i>	<p>De acuerdo a las CIRC COMM 24/61 y 24/70: La MC 31-01 establece que la Comisión establecerá para cada temporada límites de captura u otras medidas necesarias en las aguas de las Georgias del Sur (Subárea 48.3).</p> <p>Se identificó al <i>Nordic Prince</i> pescando <i>Dissostichus eleginoides</i> en la Subárea 48.3 en 2024, lo que, según las COMM CIRC 24/61 y 24/70, es en contravención de la MC 31-01.</p> <p>La respuesta de Reino Unido se circuló mediante la COMM CIRC 24/69.</p> <p>Este hecho se consideró en más detalle con relación a la propuesta de Lista de barcos de pesca INDNR (COMM CIRC 24/68).</p>
<b>MC 31-02</b>			
58	Noruega	<i>Antarctic Endurance</i>	<p>La <b>MC 31-02, párrafo 1</b>, estipula que, tras recibir la notificación por la Secretaría del cierre de una pesquería, todos los barcos en el área a los que afecte esa notificación deberán sacar del agua sus artes de pesca a más tardar en la fecha y hora de cierre notificadas.</p> <p>La <b>MC 31-02, párrafo 4</b>, estipula que un barco deberá notificar a la Secretaría si parece probable que no pueda sacar del agua todos sus artes de pesca antes de la fecha y hora de cierre notificadas; y que el barco deberá hacer todo lo posible para sacarlos del agua tan pronto como sea posible.</p> <p>En la COMM CIRC 24/53, la Secretaría notificó que la pesquería de arrastre dirigida a <i>Euphausia superba</i> en la Subárea 48.1 cerraría el 18-may-2024 a las 23:59 UTC.</p> <p>Tras el cierre de la pesquería, los datos C1 del <i>Antarctic Endurance</i> mostraron 17 arrastres de dos redes entre las 00:00 h del 19-may-2024 y las 10:00 h del 20-may-2024, con una captura de <i>Euphausia superba</i> de 2 106 749 kg (peso en vivo). Los barcos de arrastre continuo notifican un arrastre o lance por cada dos horas que la red está en el agua. Las fechas y horas del calado y el virado de la red también figuran en los datos C1. La red se caló antes de la fecha de cierre y se viró a las 10:00 h del 20-may-2024.</p> <p>Noruega facilitó un informe sobre el retraso en la recuperación del arte de pesca mediante la COMM CIRC 24/58.</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
59	Noruega	<i>Antarctic Sea</i>	<p>La <b>MC 31-02, párrafo 1</b>, estipula que, tras recibir la notificación por la Secretaría del cierre de una pesquería, todos los barcos en el área a los que afecte esa notificación deberán sacar del agua sus artes de pesca a más tardar en la fecha y hora de cierre notificadas.</p> <p>La <b>MC 31-02, párrafo 4</b>, estipula que un barco deberá notificar a la Secretaría si parece probable que no pueda sacar del agua todos sus artes de pesca antes de la fecha y hora de cierre notificadas; y que el barco deberá hacer todo lo posible para sacarlos del agua tan pronto como sea posible.</p> <p>En la COMM CIRC 24/53, la Secretaría notificó que la pesquería de arrastre dirigida a <i>Euphausia superba</i> en la Subárea 48.1 cerraría el 18-may-2024 a las 23:59 UTC.</p> <p>Tras el cierre de la pesquería, los datos C1 del <i>Antarctic Sea</i> mostraron 9 arrastres de dos redes y un arrastre de una red entre las 00:00 h y las 19:22 h del 19-may-2024, con una captura de <i>Euphausia superba</i> de 1 077 404 kg (peso en vivo).</p> <p>Los barcos de arrastre continuo notifican un arrastre o lance por cada dos horas que la red está en el agua. Las fechas y horas del calado y el virado de la red también figuran en los datos C1. La red se caló antes de la fecha de cierre y se viró a las 19:22 h del 19-may-2024.</p> <p>Noruega facilitó un informe sobre el retraso en la recuperación del arte de pesca mediante la COMM CIRC 24/58.</p>
60	Noruega	<i>Saga Sea</i>	<p>La <b>MC 31-02, párrafo 1</b>, estipula que, tras recibir la notificación por la Secretaría del cierre de una pesquería, todos los barcos en el área a los que afecte esa notificación deberán sacar del agua sus artes de pesca a más tardar en la fecha y hora de cierre notificadas.</p> <p>La <b>MC 31-02, párrafo 4</b>, estipula que un barco deberá notificar a la Secretaría si parece probable que no pueda sacar del agua todos sus artes de pesca antes de la fecha y hora de cierre notificadas; y que el barco deberá hacer todo lo posible para sacarlos del agua tan pronto como sea posible.</p> <p>En la COMM CIRC 24/53, la Secretaría notificó que la pesquería de arrastre dirigida a <i>Euphausia superba</i> en la Subárea 48.1 cerraría el 18-may-2024 a las 23:59 UTC.</p> <p>Tras el cierre de la pesquería, los datos C1 del <i>Saga Sea</i> mostraron 16 arrastres de dos redes y un arrastre de una red entre las 00:00 h del 19-may-2024 y las 10:00 h del 20-may-2024, con una captura de <i>Euphausia superba</i> de 1 143 056 kg (peso en vivo).</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
			<p>Los barcos de arrastre continuo notifican un arrastre o lance por cada dos horas que la red está en el agua. Las fechas y horas del calado y el virado de la red también figuran en los datos C1. La red se caló antes de la fecha de cierre y se viró a las 10:00 h del 20-may-2024.</p> <p>Noruega facilitó un informe sobre el retraso en la recuperación del arte de pesca mediante la COMM CIRC 24/58.</p>
<b>MC 41-09</b>			
61	Uruguay	<i>Ocean Azul</i>	<p>La <b>MC 41-09, párrafo 6</b>, estipula que si la captura de <i>Macrourus</i> spp. extraída por un solo barco en dos periodos cualesquiera de 10 días en cualquier UIPE excede de 1 500 kg en cada uno de esos periodos de 10 días y excede del 16 % de la captura de <i>Dissostichus</i> spp. de ese barco en esa UIPE, el barco deberá cesar la pesca en esa UIPE por el resto de la temporada.</p> <p>Se identificaron dos infracciones de esta regla de traslado por el <i>Ocean Azul</i> en la UIPE 881_I. Los datos C2 mostraban la siguiente información:</p> <p>Para el periodo de diez días a partir del 21-dic-2023  <i>Macrourus</i> spp. total: 2 053,60 kg  <i>Dissostichus</i> spp. total: 2 877,97 kg  Porcentaje de capturas de <i>Macrourus</i> spp./<i>Dissostichus</i> spp: 71,36 %</p> <p>Para el periodo de diez días a partir del 01-ene-2024  <i>Macrourus</i> spp. total: 2 189 kg  <i>Dissostichus</i> spp. total: 5 858,23 kg  Porcentaje de capturas de <i>Macrourus</i> spp./<i>Dissostichus</i> spp: 37,37 %</p> <p><i>Regla de traslado activada, el barco debería haber abandonado la UIPE 881_I</i></p> <p>Para el periodo de diez días a partir del 11-ene-2024  <i>Macrourus</i> spp. total: 4 245 kg  <i>Dissostichus</i> spp. total: 6 951,92 kg  Porcentaje de capturas de <i>Macrourus</i> spp./<i>Dissostichus</i> spp: 61,06 %</p> <p>Para el periodo de diez días a partir del 21-ene-2024  <i>Macrourus</i> spp. total: 4 635,50 kg  <i>Dissostichus</i> spp. total: 11 360,59 kg  Porcentaje de capturas de <i>Macrourus</i> spp./<i>Dissostichus</i> spp: 40,80 %</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
<b>MC 91-05</b>			
62	Namibia	<i>Helena Ndume</i>	<p>La <b>MC 91-05, párrafo 24</b>, exige que los Estados del pabellón presenten notificación a la Secretaría antes del ingreso de uno de sus barcos de pesca en el área marina protegida.</p> <p>El 15-dic-2023, 02:10 UTC, se recibió una notificación de la entrada del <i>Helena Ndume</i> en la ZEI del AMPRMR, entrada que se realizó el 14-dic-2023, 22:40 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 3 h 30 mins. después de la entrada.</p>
63	Namibia	<i>Helena Ndume</i>	<p>La <b>MC 91-05, párrafo 24</b>, exige que los Estados del pabellón presenten notificación a la Secretaría antes del ingreso de uno de sus barcos de pesca en el área marina protegida.</p> <p>El 19-dic-2023, 01:41 UTC, se recibió una notificación de la entrada del <i>Helena Ndume</i> en la ZPG(i) del AMPRMR, entrada que se realizó el 18-dic-2023, 21:43 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 3 h 58 mins. después de la entrada.</p>
64	Federación de Rusia	<i>Alpha Crux</i>	<p>La <b>MC 91-05, párrafo 24</b>, exige que los Estados del pabellón presenten notificación a la Secretaría antes del ingreso de uno de sus barcos de pesca en el área marina protegida.</p> <p>El 14-dic-2023, 05:17 UTC, se recibió una notificación de la entrada del <i>Alpha Crux</i> en la ZEI del AMPRMR, entrada que se realizó el 14-dic-2023, 01:37 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo: 3 h 40 mins. después de la entrada.</p>
65	España	<i>Tronio</i>	<p>La <b>MC 91-05, párrafo 24</b>, exige que los Estados del pabellón presenten notificación a la Secretaría antes del ingreso de uno de sus barcos de pesca en el área marina protegida.</p> <p>El 26-dic-2023, 16:14 UTC, se recibió una notificación de la entrada del <i>Tronio</i> en la ZEI del AMPRMR, entrada que se realizó el 26-dic-2023, 03:40 UTC.</p> <p>Posteriormente, el 26-dic-2023, 19:55 UTC, se recibió una rectificación de la fecha y hora de entrada, que pasó a ser el 26-dic-2023, 04:47 UTC.</p> <p>Diferencia de tiempo entre la primera notificación a la Secretaría y la hora final del desplazamiento: 11 h y 27 mins. después de la entrada.</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
66	Federación de Rusia	<i>Alpha Cruz</i>	<p><b>El texto del Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA, párrafo D(b)(i)</b>, estipula que ni el propietario, ni el capitán, ni el agente ni miembro alguno de la tripulación de un barco en que haya un observador científico deberá ofrecer a este, directa o indirectamente, ninguna propina, obsequio, favor, préstamo o cosa alguna de valor monetario, con excepción de las comidas, el alojamiento o el salario, cuando estos sean proporcionados por el barco.</p> <p>El observador del SOCI en la campaña del 16-nov-2023 al 5-mar-2024 del barco de pabellón ruso <i>Alpha Cruz</i> refirió, en el informe de campaña número 2518, la siguiente información:</p> <p>En la sección 10: “Durante el período de investigación del barco, el 10-ene-2024, se intentó comunicar con el capitán ruso en relación con la MC 26-01 de la CCRVMA, pero no se transmitió correctamente. Posteriormente, se solicitó al Instituto Nacional de Ciencias Pesqueras recibir la versión más reciente de la MC 26-01 por correo electrónico. Sin embargo, el correo electrónico no fue entregado al observador coreano, sólo confirmado por el capitán ruso. Unos días más tarde, el navegante sugirió en dos ocasiones que podían fingir no saber nada de la situación de la pesca en el barco si se les proporcionaba un soborno de entre 10 000 y 20 000 USD. Naturalmente, ambas ofertas fueron rechazadas.”</p>
67	Federación de Rusia	<i>Alpha Cruz</i>	<p><b>El texto del Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA, párrafo D(b)(ii)</b>, estipula que ni el propietario, ni el capitán, ni el agente, ni miembro de la tripulación alguno de un barco donde haya un observador científico podrán intimidarlo o interferir en el desempeño de sus labores.</p> <p>El observador del SOCI en la campaña del 16-nov-2023 al 5-mar-2024 del barco de pabellón ruso <i>Alpha Cruz</i> refirió, en el informe de campaña número 2518, la siguiente información:</p> <p>En la sección 10: “El 1-ene-2024, mientras los miembros de la tripulación rusa estaban reunidos y bebiendo en el puente de mando, se produjo un altercado. Durante el altercado se intercambiaron insultos y violencia física, y se mencionó la palabra “OBSERVADOR” en dos ocasiones. Poco después, mientras el observador coreano dormía, un miembro ruso de la tripulación abrió la puerta de su camarote, entró, observó en silencio durante 1-2 minutos y se marchó. Tras la investigación, se descubrió que durante el altercado, un trabajador ruso de la factoría, que ayudaba al observador coreano a tomar muestras biológicas, fue apuñalado en el abdomen por otro miembro ruso de la tripulación. En consecuencia, el trabajador ruso quedó incapacitado, por lo que no pudo desempeñar sus funciones. En consecuencia, el observador coreano se quedó solo en las labores de procesamiento de TOA y de muestreo biológico. Las peticiones de personal adicional fueron rechazadas (capitán del barco).”</p>

Número referencia	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento Secretaría
			<p>La Secretaría fue notificada de conformidad con el SOCI, párrafo A(h), de las comunicaciones del 29-may-2024 entre Rusia (Miembro aceptante) y Corea (Miembro designante) sobre las discrepancias relacionadas con este caso de cumplimiento. La Secretaría no ha recibido notificación de ninguna de las partes que confirme que no hubieran podido resolver el asunto en cuestión, tal y como exige el SOCI, párrafo A(h).</p>
68	Federación de Rusia	<i>Alpha Cruz</i>	<p><b>El texto del Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA, párrafo D(b)(vii)</b>, estipula que ni el propietario, ni el capitán, ni el agente, ni miembro de la tripulación alguno de un barco donde haya un observador científico podrán obstaculizar al observador o impedir las comunicaciones del observador con su Miembro designante, y esto incluye impedir que el observador científico tenga acceso al equipo de comunicación del barco.</p> <p>El observador del SOCI en la campaña del 16-nov-2023 al 5-mar-2024 del barco de pabellón ruso <i>Alpha Cruz</i> refirió, en el informe de campaña número 2518, la siguiente información:</p> <p>En la sección 10: “Los métodos de comunicación a bordo del barco se limitaban al teléfono por cable y al correo electrónico, pero el correo electrónico no funcionaba correctamente. Si bien los correos electrónicos enviados a la Autoridad de Gestión de Recursos se transmitían sin problema, los enviados al Instituto Nacional de Investigación de Pesquerías no llegaban a destino por razones desconocidas.”</p>

Apéndice II

**Lista de barcos de pesca INDNR de Partes no contratantes propuesta para 2024/25 (Medida de Conservación 10-07)**

**SCIC no recomienda hacer cambios a la [Lista de barcos de pesca INDNR-PNC de 2023/24](#)**

Apéndice III

**Lista de barcos de pesca INDNR-PC propuesta para 2024/25 (Medida de Conservación 10-06)**

**SCIC no recomienda hacer cambios a la [Lista de barcos de pesca INDNR-PC de 2023/24](#)**

### Declaración de la delegación de Sudáfrica

Sudáfrica hizo la siguiente declaración:

‘El barco *El Shaddai* figura actualmente en la Lista de barcos de pesca INDNR de la CCRVMA, a raíz de una presunta actividad de pesca ilegal en el área 51 del Acuerdo de Pesca del Océano Índico del Sur (SIOFA) y en áreas cerradas de la CCRVMA.

Cuando estas transgresiones de 2015 y 2016 llegaron a conocimiento del Departamento en agosto de 2020, este llevó a cabo una investigación exhaustiva al respecto. Los resultados de esta investigación se presentaron al Director de la Fiscalía Pública para que tomara una decisión sobre el procesamiento de *Braxton Security Services* como armador del barco.

El 18 de abril de 2023, el Director de la Fiscalía Pública informó al Departamento de que había decidido no procesar a Braxton. El 19 de junio de 2023 el Director de la Fiscalía Pública proporcionó su evaluación completa de las pruebas y las deficiencias del caso. Se adjunta una copia como apéndice 1.

En su decisión de no procesar a Braxton, el Director de la Fiscalía Pública señaló, entre otras cosas, que las condiciones del permiso de pesca de austromerluza expedido en virtud del artículo 13 de la Ley de Recursos Vivos Marinos no definían claramente el lugar de altamar en el que Braxton estaba autorizado a pescar. Además, se afirmó que no había condiciones vinculadas a la licencia para barcos de altamar de Braxton expedida en virtud de la sección 41 de la Ley de Recursos Vivos Marinos, que explica las áreas de pesca permitidas y no permitidas.

Durante octubre de 2023, Sudáfrica asistió a CCAMLR-42 y a las reuniones de SCIC y de la Comisión, en las que los representantes sudafricanos ofrecieron una visión general de las acciones emprendidas por Sudáfrica con respecto al *El Shaddai*. Sudáfrica solicitó formalmente y motivó la eliminación del barco de la Lista de barcos de pesca INDNR de Partes contratantes, de conformidad con la Medida de Conservación 10-06, párrafo 14 (ii) y (iv).

La motivación de Sudáfrica se basaba en las medidas adoptadas por el país tras la decisión de no procesar a Braxton debido a la falta de claridad de las condiciones del permiso en relación con el lugar en que el barco tenía y no tenía permiso para pescar. Estas medidas incluyen:

- la inclusión de un amplio conjunto de condiciones de licencia como parte de las licencias de pesca en altamar;
- una evaluación completa de las condiciones del permiso de pesca de austromerluza que estipula claramente las medidas internacionales aplicables, incluidas las de la CCRVMA;
- la actualización del sistema de seguimiento de barcos del Departamento para incluir específicamente los límites de las OROP, de modo que se pueda determinar inmediatamente, por ejemplo, cuándo un barco puede estar pescando dentro de un área cerrada;
- contactos con los armadores, titulares de derechos y representantes del El Shaddai, con una explicación clara de la naturaleza de los incumplimientos y la gravedad de la conducta;
- el compromiso de enmendar la Ley de Recursos Vivos Marinos.

En las reuniones de SCIC del año pasado, algunos países Miembros indicaron que la eliminación de la lista del El Shaddai se consideraría más adecuadamente en el marco de la Medida de Conservación 10-06, párrafo 14(iv), y no en el de la Medida de Conservación 10-06, párrafo 14(ii), ya que los Miembros consideraban que Sudáfrica no había emprendido acciones eficaces en respuesta a las actividades INDNR, ya que no se había producido ningún procedimiento judicial ni se había impuesto ninguna sanción. También se expresaron inquietudes, entre otras, sobre si las medidas adoptadas por Sudáfrica eran suficientes para garantizar que el barco no volviese a realizar actividades de pesca INDNR y sobre que las condiciones de las licencias y permisos de pesca en altamar presentadas por Sudáfrica seguían sin estar claras, incluida su aplicación al Área de la CCRVMA. Posteriormente se observó que no había base suficiente para eliminar el barco de la Lista de barcos de pesca INDNR de Partes contratantes.

En CCAMLR-42 no se alcanzó consenso para la eliminación del *El Shaddai* de la Lista de barcos de pesca INDNR de Partes contratantes.

A pesar de esto, los Miembros de SCIC alentaron a Sudáfrica a seguir explorando vías para tomar medidas de ejecución, incluyendo medidas administrativas y civiles contra el propietario del barco, e invitaron a Sudáfrica a informar a esta sesión de SCIC sobre los cambios efectuados en las condiciones de las licencias y permisos de pesca en altamar y sobre las enmiendas en la legislación pertinente para demostrar que se han cumplido los requisitos de la MC 10-06 (ii) y (iv).

Tras los intercambios en CCAMLR-42, Sudáfrica exploró ampliamente todas las vías por las que se podría actuar y, en consecuencia, por la presente desea informar de dichas acciones emprendidas a la CCRVMA y a los países Miembros que son Partes contratantes.

Se han enmendado las condiciones de las licencias para barcos de altamar de acuerdo con los aportes de los Miembros. Estas condiciones, entre otras cosas, dejaban claro dónde se podía pescar y dónde no, así como dónde se necesitaban autorizaciones adicionales antes de poder pescar. Se adjunta una copia de estas condiciones de licencias actualizadas como apéndice 2 y se remite a los Miembros específicamente a la condición 2, que trata de las áreas de pesca.

También se evaluaron y mejoraron las condiciones impuestas a los permisos de pesca de austromerluza. Estas condiciones de los permisos establecen ahora específicamente que los titulares del permiso no pueden pescar en ningún área sujeta a una OROP o a un acuerdo o tratado internacional que se encuentre fuera de la ZEE de las islas del Príncipe Eduardo (sin seguir la notificación pertinente y otras normas y medidas de dicho organismo), incluso si parte de esa área se encuentra dentro de la ZEE de las de las islas del Príncipe Eduardo, en cuyo caso, el titular del permiso solo puede pescar en la parte del área sujeta a una OROP o a un acuerdo o tratado internacional que se encuentre dentro de la ZEE de las islas del Príncipe Eduardo. También se han incorporado enlaces a los servicios cartográficos disponibles. Al igual que en el caso de las condiciones de las licencias, se han tenido en cuenta los comentarios de los Miembros de la CCRVMA a la hora de actualizar estas condiciones de los permisos, que han sido revisadas por nuestro Departamento Jurídico. Se adjunta una copia de estas condiciones actualizadas como apéndice 3 y se remite a los Miembros específicamente a la condición 3 que trata de las áreas de pesca (COMM CIRC 24-96).

El Departamento hace un seguimiento de los desplazamientos de los barcos por VMS y a través de un sistema electrónico de gestión de la información de los océanos y las costas (OCIMS), para incluir específicamente los límites de las OROP, incluidos los que antes estaban excluidos, como el área 51 de SIOFA (FAO), de modo que los barcos que se encuentren en estas áreas puedan ser supervisados por funcionarios desde la sala de operaciones.

También se informó a estos funcionarios y se les encargó que dieran prioridad al seguimiento de los barcos sudafricanos que operan en el área de competencia de la CCRVMA y de otras OROP. Se ha insistido y reforzado la importancia de hacer un seguimiento estricto de los desplazamientos de estos barcos e informar al respecto mientras se encuentren en estas áreas.

Sudáfrica también ha visitado el Departamento de pesquerías comerciales del Gobierno noruego en abril de 2024 y actualmente coopera para mejorar la concienciación sobre el dominio marino con el fin de detectar, abordar, disuadir y prevenir la pesca INDNR y las actividades relacionadas.

A lo largo de los años, el Departamento ha colaborado ampliamente con los propietarios y representantes del *El Shaddai*.

Como saben los Miembros, la vía penal se agotó sin éxito. Otra opción de que dispondría Sudáfrica sería iniciar un procedimiento administrativo para cancelar o suspender el derecho de pesca de austromerluza de Braxton, lo que significaría que, si el barco es eliminado de la lista, Braxton solo podría pescar para otros titulares de derechos en el *El Shaddai* pero no para sí misma. Se consideró realizar procedimientos administrativos pero no se procedió con ellos, ya que Sudáfrica opinó que se plantearían argumentos similares relacionados con la interpretación y la claridad de las condiciones del permiso. Por lo tanto, estos procedimientos administrativos habrían estado sujetos a las mismas limitaciones y vulnerabilidades que un caso penal.

Sin embargo, desde la inclusión del barco en la Lista de barcos de pesca INDNR, el Departamento no ha expedido a Braxton un permiso de pesca para operar y, como tal, esto ha significado de hecho que el derecho de Braxton ha estado suspendido durante unos tres años desde su inclusión en la lista en 2021, que es una de las sanciones probables que se habrían impuesto si el procedimiento administrativo hubiera finalizado como se ha descrito anteriormente. Además, Braxton no pudo pescar en nombre de los

cuatro titulares de derechos para los que había pescado anteriormente. Como consecuencia de la inclusión del barco en la Lista de barcos de pesca INDNR, Braxton sufrió perjuicios económicos durante un largo período.

Teniendo esto en cuenta, el Departamento solicitó a Braxton que presentara estados financieros para explicar sus pérdidas financieras estimadas causadas por la inclusión del barco en la Lista de barcos de pesca INDNR. Se pidió específicamente a Braxton que presentara los estados financieros correspondientes al período de las contravenciones respecto de la CCRVMA y SIOFA, acompañados de una declaración jurada firmada en la que explicara sus estados financieros y las pérdidas previstas. Esta declaración jurada también es necesaria para explicar y considerar los beneficios de la venta de austromerluza vendida durante la contravención específica respecto de la CCRVMA y SIOFA. Esto se remitió a las partes a través de la COMM CIRC 24-101.

El Departamento ha emprendido un procedimiento para modificar la Ley de Recursos Vivos Marinos, que es la principal legislación que regula la pesca en Sudáfrica. En este sentido, el Departamento ha estado cooperando e interactuando con socios internacionales, incluida la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO).

Si bien este procedimiento ha comenzado, es largo y requiere aprobación parlamentaria, por lo que es poco probable que finalice pronto. No obstante, en este procedimiento se tendrán en cuenta los comentarios de los Miembros realizados durante CCAMLR-43 y se incluirán las referencias oportunas a las OROP y las leyes internacionales pertinentes.

Cabe señalar que la sección 42 de la Ley se ocupa actualmente de la implementación de medidas internacionales de conservación y ordenación, y la subsección 4 establece que el Ministro puede publicar periódicamente en la Gaceta los detalles de cualquier medida internacional de conservación y ordenación o acuerdo internacional relativo a los recursos vivos marinos. Además, el artículo 58 (2)(a) de la Ley de Recursos Vivos Marinos tipifica como delito la infracción de cualquier medida internacional de conservación u ordenación. Por ello, en la actualidad existen referencias expresas en la Ley de Recursos Vivos Marinos a los acuerdos internacionales. No obstante, como se ha indicado anteriormente, estas disposiciones se aclararán más con referencia específica a las OROP y, en su caso, a la propia CCRVMA.

Sudáfrica opina que se han abordado las deficiencias identificadas por el Director de la Fiscalía Pública según lo expuesto anteriormente, al igual que las preocupaciones

planteadas previamente por los Miembros. Las condiciones ahora especifican claramente dónde está permitida la pesca y dónde no, y Braxton ha sido advertido en repetidas ocasiones de la naturaleza del incumplimiento y la gravedad de las contravenciones, incluida la correcta interpretación de las OROP pertinentes, lo que hace improbable que se produzcan futuras transgresiones. Sin embargo, en caso de que se produzca una contravención de una medida de conservación en el futuro, Sudáfrica opina que los desafíos interpretativos a los que se enfrentó el Director de la Fiscalía Pública en el caso Braxton no se plantearán durante el enjuiciamiento y cualquier otro proceso que pueda incoarse.

Además, aunque Braxton no fue procesada penalmente y su derecho de pesca de austromerluza no fue cancelado, su derecho de pesca ha sido suspendido de hecho desde que la inclusión en la Lista de barcos de pesca INDNR, lo que ha impedido a Braxton pescar para sí misma o para cualquier otro titular de derechos, con las consiguientes pérdidas económicas significativas, que deberían actuar como un fuerte elemento disuasorio de repetir cualquier contravención.

A la luz de lo anteriormente expuesto, Sudáfrica solicita por la presente a la CCRVMA que considere la eliminación del *El Shaddai* de todas las listas de barcos de pesca INDNR en virtud de la MC 10-06 (14)(iv).

Confiamos en que todo lo anterior les resulte útil. Si tienen alguna pregunta, no duden en comunicarse con nosotros.’

### Declaración de la delegación de Sudáfrica

Sudáfrica hizo la siguiente declaración:

‘Como saben los Miembros, el *El Shaddai* fue incluido en la Lista de barcos de pesca INDNR de la CCRVMA hace tres años, en 2021. En la reunión de SCIC del año pasado, Sudáfrica solicitó que se eliminara el barco de la Lista de barcos de pesca INDNR y explicó las medidas que había adoptado tanto en relación con la adopción de medidas efectivas como para protegerse de cualquier futura actividad de pesca INDNR por parte de un barco de pabellón sudafricano.

A continuación, Australia señaló que la solicitud debía referirse al párrafo 14(ii) de la MC 10-06 y no al 14(iv), ya que se afirmaba que Sudáfrica no había emprendido acciones eficaces porque la fiscalía se había negado a iniciar procedimientos judiciales. Se observó que, en virtud del párrafo 14(ii), algunas acciones estaban en curso (como las enmiendas a las condiciones de las licencias y los permisos) y, por lo tanto, SCIC decidió que no había base suficiente para eliminar el barco de la Lista de barcos de pesca INDNR en ese momento.

Los Miembros pidieron a Sudáfrica que siguiera trabajando en las condiciones y que informara sobre las nuevas acciones emprendidas, incluidos los cambios en las condiciones de las licencias y los permisos y cualquier acción civil o administrativa emprendida.

El 14 de diciembre de 2023, Sudáfrica respondió por correo electrónico a las preguntas planteadas por Miembros de SCIC en torno a las condiciones de las licencias y los permisos. Se envió correspondencia al respecto a Australia, Corea, Estados Unidos y la Unión Europea. Sudáfrica informó que había incorporado algunas de las enmiendas sugeridas a las condiciones y proporcionó una respuesta a cada una de las preguntas. No se recibieron respuestas ni preguntas de seguimiento.

Tras la falta de consenso en la reunión de SCIC del año pasado, el 18 de septiembre de 2024 se distribuyó a todos los Miembros de la Comisión la circular COMM CIRC 24/96, que detallaba una lista exhaustiva de las medidas que Sudáfrica había adoptado hasta la fecha para evitar que en el futuro se incluyera en la lista a un

barco de pabellón sudafricano y se informaba de los motivos por los que no se había seguido formalmente el procedimiento administrativo de ejecución.

Sudáfrica esperaba que, al distribuir el extenso documento a los Miembros 30 días antes de la reunión de SCIC, se pudieran abordar por adelantado y antes de la reunión todas las preocupaciones de los Miembros. Lamentablemente, Sudáfrica no ha recibido ningún comentario sobre la COMM CIRC.

Sin embargo, durante esta reunión de SCIC, celebrada el 15 de octubre de 2024, se plantearon tres preguntas a Sudáfrica, a las que este país respondió con prontitud. La primera pregunta se refería a las multas impuestas por este tipo de infracciones en caso de acción judicial exitosa; la segunda, a las razones por las que Sudáfrica no había emprendido acciones administrativas o civiles (lo que ya se había respondido en la circular); y la tercera, a las razones por las que seguía sin haber una referencia explícita a SIOFA en las condiciones de las licencias para barcos de altamar. Se ha dado respuesta a todas estas preguntas y se ha presentado a la Unión Europea un conjunto de condiciones modificado que prohíbe explícitamente la pesca en las áreas de SIOFA.

Tras la reunión, la Unión Europea presentó extensos comentarios sobre las condiciones de las licencias de altamar y las condiciones de los permisos de pesca de austromerluza, la mayoría de los cuales no guardaban relación con la transgresión específica que condujo a la inclusión del *El Shaddai* en la lista.

Sudáfrica ha hecho todo lo posible por responder a los extensos comentarios de la Unión Europea sobre las condiciones de los permisos y las licencias en un plazo muy breve (menos de 24 horas) y, en aras de la buena fe, Sudáfrica también ha introducido, y aceptado introducir, algunas enmiendas adicionales en las condiciones de los permisos y las licencias.

Este compromiso y la voluntad de Sudáfrica de seguir cooperando con la Unión Europea deben entenderse a la luz del hecho de que la enmienda de las condiciones de los permisos no es un ejercicio rápido y de que lleva tiempo garantizar que las enmiendas propuestas no tengan consecuencias no deseadas teniendo en cuenta el marco jurídico más amplio de Sudáfrica. A pesar de ello, Sudáfrica opina que las condiciones actuales son más que suficientes para demostrar el cumplimiento del párrafo 14(iv) de la MC 10-06 y ha incorporado los comentarios realizados por los Miembros en la reunión de SCIC del año pasado.

En este contexto, Sudáfrica considera que ha cooperado ampliamente con los Miembros y agradece la orientación proporcionada por estos a lo largo de este procedimiento. En este punto, Sudáfrica opina que ha abordado las preocupaciones planteadas por SCIC el año pasado y que ha hecho todo lo posible para evitar cualquier transgresión futura y para garantizar que, en caso de que se produzca, se impondrá el castigo adecuado.

Además, Sudáfrica se ha comprometido a enmendar su marco legislativo para aclarar y ampliar aún más el marco con respecto a los acuerdos y medidas internos durante el actual procedimiento de enmienda, en curso junto con la FAO.

En este momento, la posición de Sudáfrica es que las enmiendas adicionales a las condiciones de los permisos y las licencias propuestas en esta etapa avanzada por la Unión Europea no deberían ser determinantes a la hora de apoyar o no la eliminación de la lista. Las condiciones siempre pueden mejorarse, y por eso Sudáfrica actualiza todas sus condiciones anualmente (se actualizará antes de la próxima temporada, que comienza el 1 de diciembre, y tendrá en cuenta los aportes de la Unión Europea recibidos en esta reunión de SCIC). Sudáfrica cree que las condiciones son ahora sólidas, pero a pesar de ello se ha comprometido a colaborar con la Unión Europea para mejorarlas cuando sea necesario.

Aunque Sudáfrica ha solicitado la eliminación del barco en virtud del párrafo 14(iv) y no del 14(ii) de la MC 10-06, la Unión Europea volvió a plantear la cuestión de que Sudáfrica no canceló el derecho de Braxton en virtud de la sección 28 de la Ley de Recursos Vivos Marinos por incumplimiento de una disposición de dicha Ley.

Como saben los Miembros, Sudáfrica exploró ampliamente todas las vías por las que se podía actuar, tal y como se describió en la circular COMM CIRC 24/96. La vía penal se agotó sin éxito, según las razones detalladas por el Director de la Fiscalía Pública en la circular COMM CIRC 24/96.

Como se indicó, otra opción de que dispondría Sudáfrica habría sido iniciar un procedimiento administrativo para cancelar o suspender el derecho de pesca de austromerluza de Braxton (en virtud de la sección 28 de la Ley de Recursos Vivos Marinos), lo que significaría que, si el barco es eliminado de la lista, Braxton solo podría pescar para otros titulares de derechos en el *El Shaddai* pero no para sí misma. El procedimiento administrativo se consideró pero no se examinó detenidamente, ya que Sudáfrica opinaba que se plantearían argumentos similares relacionados con la interpretación y la claridad de las condiciones del permiso. Por lo tanto, estos

procedimientos administrativos habrían estado sujetos a las mismas limitaciones y vulnerabilidades que un caso penal. La Unión Europea no está de acuerdo y afirma que Sudáfrica podría tener éxito en el procedimiento de la sección 28 para cancelar el derecho si en lugar de basarse en las condiciones de los permisos, se basa en la sección 58(2) de la Ley de Recursos Vivos Marinos.

La sección 58(2) es la disposición sobre infracciones y establece lo siguiente. (2) Toda persona que infrinja—

- (a) una disposición de una medida internacional de conservación u ordenación dentro o fuera de aguas de Sudáfrica o que incumpla cualquier otra disposición de la parte 7 del capítulo 3, por medio de un barco registrado en la República; o
- (b) las condiciones impuestas en un permiso de pesca en altamar o en una licencia para barco de pesca en altamar, será culpable de una infracción y podrá ser responsable en caso de condena a una multa de hasta tres millones de rands.

será culpable de una infracción y podrá ser responsable en caso de condena a una multa de hasta tres millones de rands.

Cabe señalar que la sección 58(2) se invocó en gran medida en el procedimiento penal y se incluyó como acusación independiente en la causa penal. Nada impedía al fiscal proceder sobre la base de esta infracción discreta y excluir las infracciones relativas al incumplimiento de las condiciones del permiso. Sin embargo, se negó a hacerlo ya que, en su opinión, las condiciones del permiso no estaban claras e influían en la culpabilidad de Braxton. El Departamento planteó la máxima jurídica de que la ignorancia de la ley no era excusa, pero no la aceptó por la opinión que le merecían las condiciones del permiso. Por lo tanto, Sudáfrica opina, especialmente a la luz de la decisión del fiscal, que los mismos argumentos se plantearán en cualquier procedimiento administrativo y que cualquier decisión de cancelar el derecho en términos de la sección 28 sería susceptible de ser objetada con éxito si se lleva a revisión ante el tribunal superior, que probablemente compartiría la perspectiva del fiscal, ya que ese documento formaría parte del expediente. Este proceso judicial tardaría unos 3 años en concluir.

Además, hubo una sanción en el sentido de que a Braxton no se le concedieron permisos para ejercer su derecho durante un período de tres años, lo que supuso pérdidas para la empresa. El Departamento podría haber expedido tales permisos, nada en la ley lo impedía

incluso mientras el caso penal estaba en curso, y Braxton podría haber ejercido su derecho en otro barco, pero esto no sucedió. El derecho quedó efectivamente suspendido.

Sin embargo, como ya se ha mencionado, Sudáfrica no ha solicitado la eliminación del barco de la Lista de barcos de pesca INDNR según el párrafo 14(ii), sino según el 14(iv), como se sugirió en SCIC el año pasado. La impresión que se creó en esa reunión de SCIC fue que la eliminación podía solicitarse en virtud de cualquiera de los dos incisos y, de hecho, así es como entendemos el párrafo 14.

En vista de ello, Sudáfrica vuelve a solicitar formalmente la eliminación de la Lista del *El Shaddai* con el apoyo de todos los Miembros.’

