

**Informe del Comité Permanente de
Ejecución y Cumplimiento (SCIC-2025)**

Índice

	Página
Apertura de la reunión	1
Organización de la reunión	1
Examen de las medidas y políticas relacionadas con la ejecución y el cumplimiento	1
Sistema de Documentación de Capturas (SDC).....	1
Evaluación de propuestas de gasto con cargo al Fondo del SDC	1
Implementación del SDC	3
Inspección de barcos	4
Sistema de Seguimiento de Barcos y desplazamientos de barcos en el Área de la Convención	5
Fomento del cumplimiento en la CCRVMA	6
Transbordos	7
Implementación del Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA (SOCI)	8
Estrategia para la participación de las PNC	8
Propuestas de nuevas medidas de conservación y de modificación de medidas de conservación relacionadas con el cumplimiento	9
Medida de Conservación 10-03	9
Medida de Conservación 10-04	10
Medida de Conservación 10-09	10
Medida de Conservación 10-10	11
Medidas de Conservación 21-01 y 21-02	12
Medida de Conservación 31-02	12
Medida de Conservación 51-06	12
Áreas de nidificación de peces	13
Procedimiento de Evaluación del Cumplimiento de la CCRVMA (PECC)	13
Informe provisional del cumplimiento	16
Informe provisional del cumplimiento – Parte A	16
Medida de Conservación 10-03	16
Medida de Conservación 10-04	17
Medida de Conservación 10-05	17
Medida de Conservación 10-09	18
Medida de Conservación 22-08	19
Medida de Conservación 26-01	19
Medida de Conservación 31-01	19
Medida de Conservación 91-05	20
Informe provisional del cumplimiento – Parte B	20
Revisión de la MC 10-10	21
Pesca INDNR en el Área de la Convención	21
Nivel actual de la pesca INDNR	21
Listas de barcos de pesca INDNR	22

Lista de barcos de pesca INDNR-PC	22
Lista de barcos de pesca INDNR-PNC	26
Notificaciones de pesquerías	27
Asesoramiento del Comité Científico para SCIC	29
Retrasos en el virado de artes de pesca	29
Capturas en exceso del límite acordado	29
Descripciones de artes de pesca notificados	30
Entrada temprana de barcos a la pesquería de austromerluza de la región del mar de Ross (Subáreas 88.1 y 88.2)	30
Definición de calibración y estandarización	31
Áreas de nidificación de peces	31
Segunda Evaluación del Funcionamiento de la CCRVMA	31
Otros asuntos	32
Tareas asignadas a la Secretaría	35
Clausura de la reunión	35
Apéndice I: Tabla del procedimiento de Evaluación del Cumplimiento de la CCRVMA de 2024/25	36
Apéndice II: Lista de barcos de pesca INDNR de Partes no contratantes propuesta para 2025/26	104
Apéndice III: Lista de barcos de pesca INDNR de Partes contratantes propuesta para 2025/26	105
Apéndice IV: Tareas asignadas a la Secretaría	106

**Informe del Comité Permanente de
Ejecución y Cumplimiento (SCIC-2025)**
(Hobart, Australia, 20 a 24 de octubre de 2025)

Apertura de la reunión

1. La reunión del Comité Permanente de Ejecución y Cumplimiento (SCIC) se celebró en Hobart, Australia, del 20 al 24 de octubre de 2025.
2. El Presidente de SCIC, el Sr. A. Berry (Nueva Zelanda), dio inicio a la reunión, dio la bienvenida a los Miembros y a los Observadores, y expresó su agradecimiento a la Secretaría por su apoyo y a los Miembros por la labor de preparación realizada durante el período entre sesiones en pos de una reunión productiva y eficiente.
3. Si bien todas las secciones de este informe proporcionan información importante para la Comisión, se han sombreado los párrafos que resumen el asesoramiento de SCIC a la Comisión.

Organización de la reunión

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

**Examen de las medidas y políticas relacionadas
con la ejecución y el cumplimiento**

Sistema de Documentación de Capturas (SDC)

Evaluación de propuestas de gasto con cargo al Fondo del SDC

5. SCIC consideró el documento CCAMLR-44/12, que presenta un informe de situación sobre los gastos relacionados con el Sistema de Documentación de Capturas (SDC) de *Dissostichus* spp. en 2025, y tres propuestas para su aprobación por el Comité de Evaluación del Fondo del SDC.
6. SCIC recordó varias propuestas aprobadas en CCAMLR-43, que se habían adoptado con éxito para fortalecer el SDCe y ofrecer actividades presenciales de capacitación para el SDC en Singapur. SCIC recordó la aprobación por la Comisión (CCAMLR-42, párrafo 18) de fondos para la financiación de actividades en línea de capacitación para el SDC en 2024 y 2025 y señaló que esas actividades tuvieron lugar en diciembre de 2024 y que hay otros talleres programados para finales de 2025. SCIC recordó, además, que no se había recibido ninguna solicitud de realización de actividades de capacitación ni de Partes contratantes ni de Partes no contratantes (PNC) que colaboran con el SDC.
7. SCIC tomó nota de que no se han gastado fondos en la aplicación de la Estrategia y el Plan de acción para la participación de PNC (2025-26) mediante su cooperación con el SDC, y señaló, además, que se prevé que estos fondos se utilicen a fines de 2025 y en 2026.

8. SCIC dio consideración a las siguientes conclusiones y recomendaciones del Taller sobre el SDC y las inspecciones en puerto, que tuvo lugar en Ciudad del Cabo, Sudáfrica, en mayo de 2025 (CCAMLR-44/BG/07). SCIC felicitó a Sudáfrica por el éxito del taller e indicó que este contó con la asistencia de 44 participantes de 9 Partes contratantes y 1 Parte no contratante (PNC) que coopera con el SDC, y que las reacciones al mismo fueron positivas. SCIC tomó nota de las 24 recomendaciones sobre diversos temas que formularon los participantes en el taller y que serán consideradas por SCIC en el punto correspondiente de la agenda.

9. Tomando en consideración el requisito de la MC 10-05, anexo 10-05/B, de designar un Comité de Evaluación para que considere las propuestas de gasto con cargo al Fondo del SDC y para que formule recomendaciones a la Comisión, SCIC convocó al Comité de Evaluación del Fondo del SDC, que estuvo integrado por representantes de Australia, Francia, Estados Unidos (EE. UU.), Nueva Zelandia, Reino Unido y República de Corea (Corea).

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

- (i) Talleres de capacitación en línea sobre el SDC, con un coste de 10 000 AUD en 2026 y 2027. El Comité de Evaluación recordó las deliberaciones de SCIC sobre la elaboración de módulos de capacitación en línea para el SDC y solicitó a la Secretaría que continúe desarrollando este tipo de módulos en 2026 y 2027. El Comité de Evaluación señaló que las actuales limitaciones de personal impiden seguir desarrollando módulos de capacitación electrónica y solicitó a la Secretaría que formule un plan de trabajo intersesional sobre cómo implementar esta solicitud en 2027.
- (ii) Actividades presenciales de capacitación para el SDC por un valor de 60 000 AUD, monto que se destinaría a la organización en 2026 y 2027 de dos talleres presenciales de capacitación del SDC solicitados por Partes contratantes o Partes no contratantes (PNC) que cooperan con el SDC.
- (iii) Un taller regional para la participación de PNC en el SDC, a celebrarse en Medio Oriente en 2026 o 2027, por un valor de 120 000 AUD. El Comité de Evaluación indicó la necesidad de incorporar a Partes contratantes, en particular la de aquellas con conexiones comerciales con la región. El Comité de Evaluación tomó nota de que la propuesta contempla la financiación de gastos de viaje para Partes contratantes (CCAMLR-44/12, párrafo 15). Además, el Comité de Evaluación recomendó que las Partes contratantes que deseen asistir al taller del SDC podrían presentar una solicitud para hacer uso de los 60 000 AUD aprobados para talleres presenciales de capacitación sobre el SDC.

11. SCIC expresó su agradecimiento al Comité de Evaluación del Fondo del SDC por su labor y avaló las propuestas de gasto para que fueran consideradas por la Comisión.

Implementación del SDC

12. SCIC tomó nota del informe sobre la implementación del Sistema de Documentación de Capturas de *Dissostichus* spp. (CCAMLR-44/13) y observó que no se había emitido ningún Documento de Captura de *Dissostichus* de Certificación Especial (DCDCE) ni tampoco se habían identificado documentos fraudulentos.

13. SCIC dio consideración a las siguientes recomendaciones remitidas por los participantes del Taller sobre el SDC y las inspecciones en puerto, celebrado en Ciudad del Cabo:

- (i) mejorar los resúmenes y los extractos de datos del SDCe;
- (ii) reforzar las reglas de control de los códigos de producto y de los factores de conversión, lo que requerirá que la Comisión o sus grupos de trabajo acuerden factores de conversión estandarizados;
- (iii) introducir un campo, ya sea opcional u obligatorio, en los formatos del Documento de exportación de *Dissostichus* (DED)/Documento de reexportación de *Dissostichus* (DRED) para registrar la verificación del peso en el punto de importación;
- (iv) introducir en los formatos un campo de número de unidades de producto;
- (v) permitir a los usuarios cerrar documentos o a un funcionario superior bloquearlos para que no puedan ser utilizados para la exportación/reexportación;
- (vi) reconsiderar la configuración actual de la caducidad anual de las cuentas de usuario (1 de marzo);
- (vii) introducir el envío automático de recordatorios para los documentos incompletos; y
- (viii) añadir un campo de comentarios en los documentos del SDC.

14. En relación con la recomendación (ii) de “reforzar las reglas de control de los códigos de producto y de los factores de conversión”, SCIC señaló que será necesario convocar un grupo de trabajo intersesional en el que participen expertos en la materia. SCIC indicó, además, que los factores de conversión también forman parte de los temas que se discuten en el Comité Científico y alentó a los Miembros a colaborar con sus colegas científicos al respecto.

15. SCIC recomendó crear un grupo de debate intersesional para consultar con expertos en la materia, con el fin responder a las recomendaciones relativas al SDC emanadas del taller celebrado en Ciudad del Cabo, y encargó a la Secretaría que haga las coordinaciones necesarias y que presente a SCIC-2026 un informe sobre la implementación de las recomendaciones relacionadas con el SDC.

16. De conformidad con la MC 10-05, anexo 10-05/C, párrafo C9, SCIC dio consideración a la actual condición de Parte no contratante que coopera con el SDC concedida a Colombia, México, Singapur y Tailandia.

17. SCIC señaló con preocupación que la Secretaría lleva cuatro años intentando que México designe un punto de contacto para organizar las actividades de capacitación para el SDC. SCIC reflexionó sobre la revocación de la condición de PNC que coopera con la CCRVMA a Seychelles en 2017 y a Singapur en 2011. SCIC recomendó a la Comisión que encargue a la Secretaría que escriba a México solicitándole que cumpla con sus obligaciones con respecto a la MC 10-05 y participe de la capacitación para el SDC en el período entre sesiones 2025-2026, al tiempo que señaló que el no hacerlo sería motivo para revocar su condición de PNC que coopera con el SDC en CCAMLR-45.

18. COLTO señaló con gran preocupación que un conocido operador que participa de la pesca INDNR ha reanudado sus actividades de pesca de austromerluza en aguas internacionales al norte del Área de la Convención y que ha notificado su intención de participar en la pesquería del mar de Ross. COLTO señaló, además, que el barco *Altar 11*, del pabellón de Ecuador, ha estado pescando austromerluza en la región suroccidental del océano Atlántico desde marzo de 2025 con redes de enmalle, como se señala en el documento sobre la implementación del SDC (CCAMLR-44/13) preparado por la Secretaría. COLTO instó a SCIC a aplicar con rigurosidad el procedimiento debido a toda notificación relacionada con estos barcos u operadores y también alentó al Estado del pabellón a que demuestre total transparencia respecto de la propiedad, la concesión de licencias y la supervisión de las operaciones de esos barcos.

19. SCIC dio las gracias a COLTO por poner esta información en su conocimiento y recordó a los Miembros que la administración de los barcos es responsabilidad del Estado del pabellón correspondiente.

Inspección de barcos

20. SCIC dio consideración a la implementación de la MC 10-03 y del Sistema de Inspección en 2024/25 descrita en CCAMLR-44/15, donde se indica que se llevaron a cabo 124 inspecciones en puerto y 24 inspecciones en el mar.

21. SCIC respaldó la propuesta de la Secretaría de convocar un comité intersesional sobre recursos de inspección. Este comité dará prioridad tanto al desarrollo de recursos basándose en los resultados de la encuesta a los inspectores (CCAMLR-44/15, anexo 1) como a la prestación de orientación técnica y apoyo a la Secretaría durante su preparación. SCIC tomó nota de que el comité intersesional implementará su labor a través de un grupo de discusión en línea específico y de reuniones virtuales que contarán con la participación de expertos en la materia. SCIC encomendó a la Secretaría realizar las coordinaciones necesarias para facilitar y brindar apoyo a la labor de este comité.

22. SCIC también dio consideración a las recomendaciones del Taller sobre el SDC y las inspecciones en puerto (CCAMLR-44/BG/07), celebrado en Sudáfrica, y recomendó que el comité intersesional sobre recursos de inspección considere las siguientes recomendaciones emanadas del taller en relación con las actividades de inspección:

- (i) elaboración de una lista estandarizada de recursos de inspección;
- (ii) mejoras en los formatos o formularios de los informes de inspección;
- (iii) mayor claridad en cuanto a la remisión al barco inspeccionado de los informes de inspección en puerto y en el mar;

- (iv) desarrollo de una tarjeta electrónica de identidad para los inspectores del Sistema de Inspección de la CCRVMA y publicación de los números identificativos en el sitio web de la CCRVMA;
- (v) una evaluación estandarizada del riesgo a utilizar para la evaluación de los barcos que ingresan en puerto.

23. SCIC tomó nota de los progresos realizados en el desarrollo del proyecto de notificación electrónica y expresó su respaldo a que se dé continuidad a su implementación. SCIC solicitó que, al continuar elaborando el proyecto, se tenga en cuenta la integración con los conjuntos de datos internos de la CCRVMA y la necesidad de poder añadir datos incluso cuando no se disponga de una conexión a Internet, así como la interoperabilidad con los sistemas de datos externos pertinentes, incluido el Sistema mundial de intercambio de información (GIES) en el marco del Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto (AMERP).

24. SCIC afirmó que, en lo que respecta a las responsabilidades de notificación de la Parte A del informe de inspección, esta debe ser cumplimentada por el capitán del barco en el momento de notificar su intención de ingresar en puerto con 48 horas de antelación.

25. SCIC consideró la labor de la Secretaría de conciliación entre los datos AIS y los datos de la CCRVMA sobre inspecciones en puerto (CCAMLR-44/BG/13) y señaló que este análisis aporta una variable indirecta para evaluar las tasas de inspección de las Partes Contratantes, en virtud de la MC 10-03. SCIC reconoció los beneficios de este análisis y recomendó que la Secretaría efectúe un análisis de este tipo anualmente. SCIC señaló, además, que los análisis futuros deberían reconocer las limitaciones de la precisión de los datos AIS y confirmó que tales análisis no se deben utilizar a los propósitos de la evaluación del cumplimiento.

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

26. SCIC consideró el informe de implementación del Sistema de Seguimiento de Barcos (VMS) presentado por la Secretaría (CCAMLR-44/17) y tomó nota de la aplicación de la MC 10-04 por las Partes contratantes. El documento también presenta información sobre las pruebas realizadas por la Secretaría para crear un prototipo de sistema de generación automática de notificaciones de desplazamiento.

27. SCIC recordó a los barcos y a los Miembros que deben asegurarse de que las notificaciones de desplazamiento de barcos se envíen a la Secretaría en el formato que se especifica en el anexo 10-04/A.

28. SCIC refrendó los cambios a la MC 10-04 propuestos por la Secretaría (CCAMLR-44/17, anexo 1) para dejar claro el requisito de utilizar el formato del anexo 10-04/A para las notificaciones de desplazamiento de barcos y para mejorar el envío de datos.

29. SCIC respaldó la labor continua de la Secretaría de desarrollo de un sistema de generación automática de notificaciones de desplazamiento basadas en datos VMS y destacó sus posibles beneficios. SCIC recomendó que la Secretaría dé carácter prioritario a este proyecto. Algunos Miembros manifestaron su interés por participar en las pruebas de este nuevo sistema y solicitaron establecer un cronograma para avanzar en este proyecto.

30. SCIC avaló la recomendación de la Secretaría de dejar de pagar por los informes de posición de Inmarsat a partir de la temporada 2025/26 y de solicitar a las Partes contratantes cuyos barcos sigan notificando datos a la CCRVMA a través de la dirección de correo electrónico de Inmarsat que se aseguren de redirigir esos datos de posición o de dar instrucciones a los operadores de los barcos de que así lo hagan.

Fomento del cumplimiento en la CCRVMA

31. SCIC acogió favorablemente la presentación por Chile de un informe (CCAMLR-44/01) sobre actividades de seguimiento, control y vigilancia llevadas a cabo por este Miembro en la Subárea 48.1 durante la temporada de pesca 2024/25. Como parte de estas actividades en alta mar, el barco de la armada *ATF-60 Lientur* inspeccionó un barco en enero, mientras que el *OPV-83 Marinero Fuentealba* inspeccionó diez barcos de pabellón extranjero en abril–mayo, todos los cuales cumplían plenamente con las medidas de conservación de la CCRVMA. Además, dos vuelos de investigación que realizaron también actividades de seguimiento, control y vigilancia, durante las cuales no se detectaron barcos de pesca ni artes de pesca abandonados.

32. SCIC expresó su agradecimiento a Chile las exhaustivas operaciones desarrolladas en la Subárea 48.1 en las adversas condiciones antárticas. SCIC reiteró la importancia del liderazgo mostrado en la realización de este tipo de operaciones y de los esfuerzos conjuntos de las Partes, y señaló que la coherencia y la imparcialidad en la implementación refuerzan la confianza colectiva en el cumplimiento por todos los barcos de la flota de la CCRVMA.

33. SCIC tomó nota del documento CCAMLR-44/BG/15, que proporciona un informe de estado sobre la labor entre sesiones realizada por Chile como líder del Grupo de Debate para el Desarrollo de Guías sobre Sistemas de Seguimiento Electrónico (SSE).

34. SCIC señaló que muchos Miembros ya aplican SSE a través de regímenes nacionales y señaló, además, que los barcos que pertenecen al grupo de clientes del Comité de Seguridad Marítima del Mar de Ross y todos los barcos que forman parte de COLTO aplican SSE a bordo en cierta medida. SCIC subrayó la importancia de que la CCRVMA complemente las prácticas establecidas de seguimiento, control y vigilancia y brinde asistencia a las observaciones científicas mediante la aplicación de SSE.

35. SCIC incentivó a todos los Miembros a completar la encuesta sobre los SSE para proporcionar información para futuras deliberaciones, con la ambición de que esto conduzca a un enfoque de implementación por etapas guiado por una hoja de ruta clara que tenga en cuenta las opiniones de los diferentes Miembros y partes interesadas.

36. SCIC expresó su agradecimiento a Nueva Zelandia por realizar patrullas de vigilancia aérea durante la temporada 2024/25 (CCAMLR-44/BG/21) y por su compromiso de realizar patrullas regulares en la región del mar de Ross en el futuro. No se detectó ningún barco o actividad INDNR, ni se identificaron posibles casos de incumplimiento entre los 13 barcos observados.

37. SCIC acogió favorablemente el informe de Argentina (CCAMLR-44/BG/25) sobre sus actividades de seguimiento, control y vigilancia en la Subárea 48.2 durante la temporada 2024/25. SCIC tomó nota de que se identificaron 10 barcos que participaban en actividades de

pesca de kril y de que se notificó su pleno cumplimiento con las medidas de conservación de la CCRVMA. Asimismo, SCIC tomó nota de que los inspectores de la CCRVMA desplegados en el rompehielos *Almirante Irizar* no pudieron realizar inspecciones en el mar debido a condiciones meteorológicas extremas y, en consecuencia, se estableció comunicación por radio con cuatro barcos con licencia de pesca de la CCRVMA para obtener información sobre sus operaciones de pesca, la cual se verificó con las bases de datos de la CCRVMA.

38. SCIC expresó su agradecimiento a Argentina por sus esfuerzos por realizar patrullas de vigilancia y actividades de inspección en nombre de la CCRVMA.

39. SCIC reconoció la valía de actividades adicionales de control del cumplimiento que podrían fortalecer el conjunto de herramientas de cumplimiento existentes y asistir a los Miembros en sus esfuerzos de supervisión del cumplimiento de las medidas de conservación, especialmente en circunstancias en que las inspecciones en el mar puedan verse limitadas por condiciones meteorológicas adversas. SCIC recordó el documento CCAMLR-43/BG/25 Rev. 1, que describe el desarrollo de protocolos de inspección por radio. El Comité Científico expresó su agradecimiento a Reino Unido por su ofrecimiento de colaborar con las Partes interesadas durante el período entre sesiones para continuar desarrollando estos mecanismos.

40. Algunos Miembros recordaron que, a pesar de que la MC 10-04 establece que, con relación a la pesca de kril, los barcos tienen hasta 10 días hábiles desde su salida del Área de la Convención para enviar los datos VMS a la Secretaría, la mayoría de los barcos de pesca que se observaron estaban notificando datos VMS en tiempo real.

41. SCIC tomó nota del informe de situación remitido por EE. UU. sobre la misión de patrulla de vigilancia emprendida durante la temporada 2024/25 por el rompehielos *Polar Star*, perteneciente a la guardia costera de EE. UU., y señaló que la misión había proporcionado información sobre avistamientos de barcos dentro del Área de la Convención mientras navegaba hacia y desde la Base McMurdo. SCIC señaló además que, a la luz del éxito de esta misión inicial, EE. UU. tiene la intención de continuar estos esfuerzos esta temporada.

Transbordos

42. SCIC dio consideración a la aplicación de la MC 10-09 (CCAMLR-44/16) y tomó nota de que, en el período del 1 de diciembre de 2024 al 1 de agosto de 2025, hubo 314 transbordos, de los cuales 160 fueron de productos de kril.

43. SCIC consideró la disminución del grado de cumplimiento de la MC 10-09, pero señaló que la tasa de cumplimiento general sigue siendo relativamente alta, a saber, del 92 %. Asimismo, SCIC mostró su preocupación por que algunos barcos de Partes contratantes hayan consultado a la Secretaría sobre el cambio del pabellón de sus barcos a Partes no contratantes, lo cual podría abrir una vía para evitar el cumplimiento de las medidas de conservación de la CCRVMA. SCIC señaló que podría ser necesario adoptar medidas adicionales para tratar esta situación.

44. SCIC consideró la aplicación de la MC 10-09 en relación con el transbordo de tripulación, observadores y otro personal, incluidos sus efectos personales. SCIC tomó nota de que existen discrepancias en las interpretaciones con respecto a la aplicación de la MC 10-09 y convino en que la medida no especifica claramente si dichas actividades están contempladas en ella.

45. SCIC señaló los largos períodos contemplados en las notificaciones de transbordo y consideró la aplicación del requisito exigido por la MC 10-09, párrafo 2, de presentar una notificación 72 horas antes de que se tenga previsto realizar un transbordo. SCIC consideró que hay diversos factores de operación y medioambientales que los operadores de barcos en el Área de la Convención deben enfrentar y señaló que esos factores podrían llevar a que las Partes contratantes soliciten extensiones de los períodos de notificación.

46. SCIC convino en que la MC 10-09 debe ser objeto de una revisión exhaustiva que incluya la aclaración y resolución de las cuestiones pendientes relativas a los requisitos de seguimiento exigibles y a las dificultades de operación relacionadas.

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

47. SCIC tomó nota de WG-FSA-2025/02, que presenta un informe de estado sobre la implementación del Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA (SOCI), durante la temporada 2024/25. Recordando las deliberaciones sostenidas en SCIC-2024 (párrafo 88), SCIC indicó que no se habían identificado acciones específicas que requirieran de su consideración en este momento y subrayó que la importancia que sigue revistiendo el SOCI.

Estrategia para la participación de las PNC

48. SCIC tomó nota de la evaluación de la implementación de la Estrategia para la participación de las Partes no contratantes (PNC) actual y del plan de acción de 2025–26 (CCAMLR-44/BG/11), que fue aprobado por la Comisión en CCAMLR-43 (párrafo 7.30).

49. SCIC reconoció la importancia de los esfuerzos continuos de la Secretaría por forjar relaciones con las Partes no contratantes (PNC) a fin de promover su cooperación con la CCRVMA y alentó a la Secretaría a continuar con estos esfuerzos.

50. SCIC expresó su preocupación por la escasa participación de muchas PNC, señaló que el no responder a las correspondencias enviadas por el Secretario Ejecutivo limita la eficacia de la Estrategia y alentó a todas las Partes contratantes a apoyar activamente estos esfuerzos de participación a través de canales diplomáticos y de contactos comerciales.

51. SCIC tomó nota de los contactos positivos entablados con Kuwait y con Emiratos Árabes Unidos (EAU) y encomendó a la Secretaría que continúe fomentando estos diálogos y otros con las PNC interesadas en la región de Medio Oriente. Asimismo, SCIC avaló los continuos contactos entablados con PNC en la región del Sudeste Asiático.

52. SCIC señaló la importancia de los transbordos en el contexto de la participación de las PNC y solicitó a la Secretaría que establezca contactos con las PNC que prestan servicios de transbordo en el Área de la Convención, con el fin de consolidar su conocimiento de las medidas de conservación de la CCRVMA y apoyarlas en el cumplimiento de estas.

53. SCIC señaló, además, que se podría considerar establecer un mecanismo para conceder la condición de cooperante a los barcos del pabellón de PNC que realizan transbordos y que esto requeriría discusiones más extensas (párrafo 43).

Propuestas de nuevas medidas de conservación y de modificación
de medidas de conservación relacionadas con el cumplimiento

Medida de Conservación 10-03

54. SCIC dio consideración a la propuesta presentada por Australia, Corea, Nueva Zelandia y EE. UU. de modificación de la MC 10-03 y del anexo 10-03/B (CCAMLR-44/02, Rev. 1), propuesta que tiene por finalidad exigir a las Partes contratantes que inspeccionen todos los barcos que transporten cualquier recurso vivo marino antártico, incluido el kril o sus productos derivados, que haya sido extraído en el Área de la Convención. Los autores de la propuesta subrayaron que estas modificaciones mejorarían los conocimientos de la CCRVMA sobre qué Estados del pabellón están desembarcando kril y productos derivados del kril y fortalecería la capacidad de la CCRVMA de hacer el seguimiento del comercio y de evaluar el cumplimiento de las medidas de conservación pertinentes.

55. SCIC no llegó a un consenso para aumentar la tasa de inspección en puerto de todos los barcos que ingresan en puerto transportando especies distintas de *Dissostichus* spp. China señaló que apoyaba las estrategias de ordenación sostenible, pero mostró preocupación por que esta propuesta fuera consecuencia de una sobreestimación del riesgo. China declaró que las capturas en las Subáreas 48.1, 48.2 y 48.3 son razonables, están por debajo del límite de captura y coinciden con el período de baja demanda de los depredadores. China también hizo hincapié en que algunas Partes contratantes no estaban cumpliendo con sus obligaciones de realizar inspecciones en puerto de *Dissostichus* spp. y expresó preocupación por que el aumento de la tasa de inspecciones en puerto de barcos de kril implicara una carga de trabajo adicional para los Estados del puerto y supusiera un posible riesgo de apertura de una ventana de oportunidad para las actividades de pesca INDNR de *Dissostichus* spp. China recalcó que las inspecciones en puerto de los dispositivos de exclusión de mamíferos marinos en los artes de arrastre y de las medidas de mitigación de la mortalidad de las aves marinas son innecesarias, ya que las inspecciones a bordo de los barcos ya cubren estos dispositivos y los controles en puerto no pueden verificar su uso en el mar.

56. SCIC consideró la inclusión de códigos de productos adicionales en el anexo 10-03/B del informe de inspección en puerto y señaló que estos nuevos códigos indican diferentes tipos de productos presentes en los barcos inspeccionados y hacen aumentar la transparencia de las actividades de pesca. Las modificaciones propuestas fueron aprobadas por SCIC y remitidas a la Comisión para su aprobación. SCIC no pudo alcanzar un consenso sobre el resto de las modificaciones a la propuesta y la remitió a la Comisión para su ulterior consideración.

57. SCIC también dio consideración a una propuesta de modificación de la MC 10-03, impulsada por Australia, que tiene por finalidad mejorar los conocimientos de la Secretaría sobre los desembarques en puerto, al exigir a los barcos que remitan la información requerida en virtud de la MC 10-03, anexo 10-03/A tanto a la Parte contratante como a la Secretaría de manera simultánea. Australia señaló que la propuesta permitiría aumentar la transparencia y conocer mejor el número de entradas a puerto de barcos, y ayudaría a determinar el número y la ubicación de los desembarques. SCIC tomó nota de las deliberaciones habidas sobre esta propuesta y señaló que los Miembros continuarán desarrollando la propuesta durante el período entre sesiones.

Medida de Conservación 10-04

58. SCIC consideró la propuesta de las delegaciones de Australia, Nueva Zelandia, Noruega, Corea, Reino Unido y EE. UU. de modificación de la MC 10-04 (CCAMLR-44/19, Rev. 2) con el fin de que exija 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 después de su recepción. Los autores de la propuesta señalaron que esta modificación haría que el requisito de notificación de datos VMS para las pesquerías de kril y otras pesquerías de la CCRVMA se alinee con los requisitos de notificación para las pesquerías exploratorias de palangre de la CCRVMA, factor que, junto con el desarrollo del Sistema de Documentación de Capturas, ha sido efectivo para la prevención del comercio de austromerluza proveniente de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). Asimismo, indicaron que la extensión de este requisito a todas las pesquerías de la CCRVMA garantizaría la integridad y la legalidad de todos los productos de las pesquerías que se ajustan a la normativa de la CCRVMA y repercutirían en un aumento de la capacidad de seguimiento y ordenación de la pesquería de kril de la CCRVMA.

59. Corea hizo hincapié en la importancia de la transmisión de datos VMS en tiempo real para la eficacia de los esfuerzos de seguimiento de las actividades de pesca y destacó que la mayoría de los barcos ya transmiten dichos datos directamente a la Secretaría. Corea subrayó, además, que garantizar la transmisión de datos en tiempo real desde todos los barcos es fundamental desde el punto de vista de la seguridad.

60. Algunos Miembros consideraron que la propuesta plantea una relación de causalidad inexistente entre la frecuencia de transmisión de datos y las mejoras en los resultados de la ordenación del kril. Estos Miembros señalaron también que no se ha identificado ningún riesgo de pesca INDNR que justifique el cambio propuesto y que las prácticas existentes ya garantizan un nivel adecuado de seguridad y supervisión de los barcos que operan en el Área de la Convención.

61. SCIC tomó nota del asesoramiento de la Secretaría de que la notificación de datos en tiempo real no aumentaría los costes financieros ni supondría una mayor carga de trabajo para la Secretaría.

62. SCIC no pudo alcanzar un consenso sobre la propuesta de modificación de la MC 10-04 y la remitió a la Comisión para continuar las discusiones.

63. SCIC recordó sus deliberaciones sobre las mejoras en las notificaciones de desplazamientos de barcos (párrafos 27 y 28) e hizo alusión a la propuesta de modificación de la MC 10-04 (CCAMLR-44/17, anexo 1) que tiene por fin dejar claro el requisito de utilizar el formato del anexo 10-04/A en las notificaciones de desplazamiento de barcos. Las modificaciones propuestas fueron aprobadas por SCIC y remitidas a la Comisión para su aprobación.

Medida de Conservación 10-09

64. SCIC dio consideración a la propuesta presentada por Corea de modificación de la MC 10-09 (CCAMLR-44/29) con el fin de alentar tanto a las Partes contratantes como a las Partes no contratantes a que, en la medida de lo posible, proporcionen la información indicada

en la MC 10-02, párrafo 2, con relación a los barcos cargueros de su pabellón que realicen actividades de transbordo en el Área de la Convención de la CRRVMA y de crear de un registro de la CRRVMA de barcos cargueros.

65. En una reflexión sobre el procedimiento del informe del PECC (párrafos 100 y 116 a 122), SCIC también dio consideración a:

- (i) la aplicación del plazo de notificación de 72 horas exigido para los transbordos de recursos vivos marinos recolectados, carnada y combustible;
- (ii) la notificación a la Secretaría del transbordo de tripulación, observadores u otro personal, junto con los efectos personales correspondientes; y
- (iii) la incorporación de una cláusula de fuerza mayor, dificultades o emergencia médica.

66. SCIC dio el visto bueno a la modificación propuesta de la MC 10-09 y la refirió a la Comisión para su adopción.

Medida de Conservación 10-10

67. SCIC consideró la propuesta de Corea de modificar la tabla de la MC 10-10, anexo 10-10/B (CCAMLR-44/30) para incluir una nueva categoría: “Discrepancias no resueltas”. Esta categoría se aplicaría cuando SCIC no pueda alcanzar un acuerdo para asignar una calificación de cumplimiento tras haber realizado todos los esfuerzos razonables. En estos casos, el posible caso de incumplimiento se remitiría a la Comisión junto con el resumen de los debates pertinentes reflejados en el informe de SCIC. Este enfoque garantiza que SCIC pueda registrar con precisión sus deliberaciones, asignar calificaciones de cumplimiento en los casos en los que haya acuerdo y también adoptar un Informe Provisional de la CRRVMA sobre el Cumplimiento.

68. Muchos Miembros expresaron su apoyo a las modificaciones propuestas y señalaron que se trata de una cuestión de eficiencia y que permitirían hacer un mejor uso del tiempo de SCIC. Estos Miembros hicieron reflexiones y mostraron su decepción por el hecho de que en años anteriores no se hubiera podido adoptar informes de cumplimiento.

69. China señaló que respeta el propósito de la propuesta, pero expresó preocupación por que no dé tratamiento a la causa fundamental de los casos de incumplimiento y por que pueda conducir a que las Partes contratantes eludan sus responsabilidades. China también se mostró preocupada por que las Partes contratantes se nieguen a reconocer sus obligaciones.

70. Rusia reconoció la intención de mejorar el proceso y el procedimiento de cumplimiento, pero expresó preocupación por que la categoría adicional propuesta no resolvería las dificultades que en el pasado impidieron la adopción un Informe del cumplimiento de la CRRVMA. Rusia señaló que es competencia de la Presidencia de SCIC decidir si un caso puede resolverse o no y reiteró que la regla del consenso se aplica al PECC.

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

Medidas de Conservación 21-01 y 21-02

72. SCIC dio consideración a la propuesta presentada por la Unión Europea de modificar las MC 21-01 y 21-02 (CCAMLR-44/18). Esta propuesta sugiere especificar en la MC 21-01 la exigencia de contar con un observador científico a bordo de los barcos en las pesquerías nuevas y en la MC 21-02, la de que los observadores científicos se designen de conformidad con el SOCI.

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

74. La Unión Europea explicó que sería deseable establecer el requisito de contar con un observador del SOCI a bordo de los barcos para las pesquerías nuevas, antes de que se reciba cualquier notificación para una pesquería de este tipo y señaló que la cobertura de observación científica del SOCI es un elemento relevante a considerar por el Comité Científico en su evaluación del plan de operaciones de pesca y el desarrollo del plan de recabado de datos. La Unión Europea señaló que contar con un observador del SOCI a bordo es esencial para garantizar el recabado de datos objetivos y de alta calidad e información de otro tipo con respecto a las pesquerías nuevas.

75. SCIC no pudo alcanzar consenso sobre las modificaciones a las MC 21-01 y MC 21-02. La propuesta se remitió a la Comisión para su ulterior consideración.

Medida de Conservación 31-02

76. SCIC consideró las propuestas de Rusia (CCAMLR-44/31) 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. Algunos Miembros recordaron que este tema ya fue tratado durante las reuniones de SCIC-2023 y SCIC-2024 y señalaron que toda propuesta futura debería incorporar las propuestas de redacción de esta medida ya presentadas en el pasado.

77. SCIC no pudo alcanzar un consenso sobre la modificación de la MC 31-02, y la propuesta se remitió a la Comisión para su ulterior consideración.

Medida de Conservación 51-06

78. SCIC consideró la propuesta presentada por las delegaciones de Australia, Nueva Zelanda, Noruega, Reino Unido y EE. UU. de modificar la MC 51-06 (CCAMLR-44/20, Rev. 2) a fin de exigir la presencia de un mínimo de un observador científico por barco, designado de conformidad con el SOCI. Los autores de la propuesta señalaron la necesidad de exigir la estandarización del recabado de datos entre los barcos de pesca, con el fin de asegurar que los datos recabados sean robustos y coherentes en toda la pesquería de kril. Además, el texto del SOCI incluye disposiciones específicas para garantizar la seguridad de los observadores científicos del SOCI.

79. China expresó su opinión de que la propuesta discrimina a los observadores nacionales y recordó que un observador nacional chino había sido galardonado con un premio del SOCI en CCAMLR-43. Además, Rusia señaló que las tareas de los observadores difieren entre las pesquerías de kril y de austromerluza e indicó que desplegar un observador científico del SOCI en lugar de un observador nacional no representa ninguna ventaja.

80. SCIC no pudo alcanzar un consenso sobre la modificación de la MC 51-06. La propuesta se remitió a la Comisión para su ulterior consideración.

Áreas de nidificación de peces

81. SCIC dio tratamiento a la propuesta de la Unión Europea y sus Estados miembro (CCAMLR 44/21) de una nueva medida de conservación (MC 32-XX) que tendría por finalidad proteger las áreas de nidificación de peces y promover actividades de investigación no destructivas con miras a obtener un conocimiento más detallado de su importancia en el Área de la Convención.

82. La Unión Europea recordó que la propuesta se había desarrollado tras el descubrimiento de zonas de nidificación de draco de Jonás (*Neopagetopsis ionah*) en la región meridional del mar de Weddell y señaló que la propuesta adopta un enfoque circumpolar, tal y como recomendó el Comité Científico.

83. Muchos Miembros recibieron con agrado la propuesta, recordaron que este tema se había debatido en profundidad en años anteriores, destacaron la necesidad de proteger los hábitats esenciales y reiteraron que proteger de estas áreas de nidificación es una medida fundamental para la conservación. Algunos Miembros indicaron que este tema había sido considerado en profundidad por el Presidente del Comité Científico (párrafo 212) y declararon que no podían respaldar la propuesta en este momento, ya que consideran que requiere de desarrollo ulterior.

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

Procedimiento de Evaluación del Cumplimiento de la CCRVMA (PECC)

85. SCIC dio tratamiento al informe y al análisis del PECC (CCAMLR-44/11 Rev. 2) elaborado por la Secretaría y tomó nota de que los niveles de cumplimiento habían superado el 95 % para la mayoría de las medidas de cumplimiento analizadas. SCIC señaló, además, que un análisis comparativo de los informes recientes del PECC indica una estabilidad general en el cumplimiento de las MC 10-04, 10-05, 26-01 y 91-05. Sin embargo, SCIC observó que se produjo un aumento de los casos de incumplimiento de la MC 10-09 durante el período comprendido entre 2023 y 2025.

86. SCIC tomó nota de que se había notificado a la Secretaría del uso de fuegos artificiales por parte de un barco de un Miembro de la CCRVMA en la región del Mar de Ross, en diciembre de 2024. Algunos Miembros consideraron que dicho uso dentro del Área de la Convención podría constituir una posible contravención de la MC 26-01 y la MC 91-05. Por lo tanto, SCIC recomendó que la Comisión evaluara su autoridad en esta materia y que, al hacerlo, considerara la posibilidad de redactar una medida de conservación para regular el uso de fuegos artificiales y explosivos.

87. SCIC recordó las COMM CIRC 24/138, 25/01 y 25/12, relativas a varios incidentes de conflictos relativos a artes de pesca, y señaló que la evaluación de las medidas de conservación por parte de la Secretaría no había identificado que se hubiera producido ningún incumplimiento. SCIC tomó nota, asimismo, de la preocupación de Ucrania por este asunto y de su énfasis, con carácter de prioridad nacional, en el establecimiento de relaciones, al tiempo que señaló que en el incidente no se había virado ningún arte de pesca y que Ucrania continuaría haciendo un seguimiento de cerca de las actividades de sus barcos de cara al futuro.

88. SCIC señaló que el desarrollo de un protocolo sobre la conducta entre barcos en el ámbito de la CCRVMA sería útil en tales circunstancias y solicitó que COLTO y ARK consideren liderar una iniciativa de la industria sobre este asunto. COLTO recordó que aproximadamente el 90 % de los pescadores de austromerluza son miembros de COLTO con relaciones de trabajo bien establecidas e indicó que consideraría formas de ampliar este nivel de cooperación a los operadores de pesca que no son parte de COLTO.

89. SCIC dio tratamiento a una solicitud de la Secretaría de proporcionar asesoramiento sobre el ingreso de siete barcos con licencia de pesca a las Subáreas 88.1 y 88.2 antes del inicio de la temporada, entre el 16 de octubre y el 4 de noviembre de 2024. SCIC tomó nota de que algunos barcos habían ingresado en el área hasta 46 días antes del inicio de la temporada de pesca y señaló, además, que dicho ingreso no estaba actualmente prohibido por las medidas de conservación (v. tb. párrafos 201 a 208).

90. Algunos Miembros observaron que determinadas definiciones nacionales de “pesca”, así como las de algunas organizaciones regionales de ordenación de pesquerías, pueden incluir las actividades de búsqueda u otras de preparación.

91. Muchos Miembros expresaron su preocupación por las entradas a áreas antes del comienzo de la temporada y señalaron que se trata de un cambio significativo respecto a las prácticas del pasado. También solicitaron información adicional que explique las razones de esas entradas tan tempranas.

92. China expresó su preocupación en el sentido de que no sería razonable considerar un ingreso tan temprano como preparación para la temporada y por que tal ingreso pudiera constituir ingreso en área cerrada, lo que en otras organizaciones de ordenación de pesquerías podría considerarse como un indicio de actividad INDNR.

93. Muchos Miembros se expresaron sobre la posible necesidad de modificar alguna medida de conservación con el fin de tratar esta situación mediante limitaciones al ingreso a los caladeros de pesca antes del inicio de la temporada.

94. Sudáfrica señaló que cualquier modificación de este tipo debería garantizar que no se imponga a los barcos la obligación de abandonar una pesquería abierta solo para regresar a esta en la nueva fecha de apertura.

95. COLTO expresó su apoyo por el desarrollo de una medida de conservación para dar tratamiento a esta situación.

96. SCIC tomó nota de la solicitud de la Secretaría de aclaraciones sobre cómo considerar los artes de pesca en el procedimiento de evaluación del cumplimiento cuando los artes calados por un barco difieren de los especificados en la notificación de pesquería o en la licencia de pesca.

97. Algunos Miembros consideraron que debería garantizarse un cierto nivel de flexibilidad para satisfacer necesidades operativas, al tiempo que reconocían que dicho cambio debería ser mínimo y no causar impactos negativos en el medio ambiente ni el ecosistema.

98. SCIC consideró que se trata de un asunto de naturaleza técnica y solicitó asesoramiento al Presidente del Comité Científico (v. párrafos 198 a 200).

99. SCIC dio consideración a una solicitud de la Secretaría de aclaraciones sobre si la función del contacto para el PECC puede asignarse a representantes de la industria, y señaló que los usuarios de la CCRVMA que desempeñan esta función son contactados por la Secretaría a lo largo del año en relación con asuntos relacionados con el cumplimiento. SCIC reafirmó que sigue siendo facultad de cada Miembro determinar a quién se asigna esta función. Sin embargo, SCIC también señaló que las respuestas a los informes preliminares del cumplimiento solo deberán ser presentadas por funcionarios gubernamentales que desempeñen la función de contacto para el PECC.

100. SCIC dio consideración a la solicitud de la Secretaría de aclarar cómo se tratará el transbordo de tripulantes enfermos y heridos en el procedimiento de evaluación del cumplimiento y señaló que en discusiones anteriores de SCIC se estableció la prioridad de la seguridad de la vida en el mar por encima de las obligaciones de rendición de informes. Con relación a los transbordos de tripulación, observadores u otro personal, junto con sus efectos personales, SCIC señaló la divergencia de interpretaciones existente sobre la aplicación de la MC 10-09. SCIC señaló, además, que la MC 10-09 no cubre el transbordo de tripulación, observadores u otro personal, junto con sus efectos personales.

101. Algunos Miembros señalaron que es ampliamente reconocido que las actividades de transbordo sin supervisión adecuada facilitan la pesca INDNR y las actividades asociadas, y destacaron la importancia de recibir una notificación por cada encuentro de dos barcos en el Área de la Convención, ya sea para el transbordo de pescado, suministros o tripulación.

102. SCIC dio consideración a las siguientes recomendaciones del Taller sobre el SDC y las inspecciones en puerto, que tuvo lugar en Ciudad del Cabo, Sudáfrica y que guardan relación con el PECC:

- (i) desarrollar un mecanismo en la MC 10-10 que facilite la resolución bilateral de casos entre Partes de la CCRVMA mediante el informe provisional disponible en el sitio web de la CCRVMA, antes de que dichos informes provisionales sean devueltos;
- (ii) permitir a la Secretaría el uso de datos de libre acceso a efectos del PECC;
- (iii) reconocer las diferencias entre un observador científico y un observador de cumplimiento.

103. Con respecto al desarrollo de un mecanismo para facilitar la resolución bilateral, SCIC no llegó a un acuerdo sobre lo adecuado de la facilitación de discusiones bilaterales en el portal del PECC –es decir, en a través del sitio web de la CCRVMA– y no refrendó la recomendación.

104. En relación con el uso de datos de libre acceso por parte de la Secretaría en el marco del PECC, SCIC señaló que dichos datos deben ser objetivos y fiables antes de ser utilizados en la evaluación del cumplimiento. SCIC solicitó a la Secretaría que continuara estudiando esta recomendación y presentara información adicional a SCIC en 2026.

105. En relación con la distinción entre observadores científicos y observadores de cumplimiento, SCIC señaló que la CCRVMA solo despliega observadores del SOCI. SCIC reiteró que los observadores del SOCI, al igual que observadores científicos, centran su labor en el recabado de datos científicos. SCIC señaló, además, que no se les debería encomendar la evaluación de cuestiones de cumplimiento, por mucho que la información de que dispongan pueda ser relevante en términos generales, y recordó que la CCRVMA no designa observadores de cumplimiento.

Informe provisional del cumplimiento

106. De conformidad con la MC 10-10, párrafo 3(i), SCIC examinó los 73 posibles incidentes de incumplimiento correspondientes a nueve medidas de conservación distintas, los cuales están incluidos en el Informe resumido del PECC (CCAMLR-44/11 Rev. 2). Tras las consultas pertinentes, SCIC adoptó, para su posterior consideración por la Comisión, el Informe provisional de la CCRVMA sobre el cumplimiento de este año (apéndice I) de conformidad con la MC 10-10, y señaló que no se alcanzó consenso sobre la calificación de cumplimiento en dos casos. En la mayoría de los casos, SCIC se mostró de acuerdo con la calificación preliminar proporcionada por la Parte contratante correspondiente.

107. El Informe provisional del cumplimiento se divide en dos partes. La parte A contiene la lista de casos de incumplimiento identificados en el PECC en el período del informe (1 de julio de 2024 a 30 de junio de 2025). La Parte B comprende los casos señalados por la Comisión el año anterior en el Informe de cumplimiento de la CCRVMA (CCAMLR-43) respecto de los cuales se había solicitado información adicional a alguna Parte contratante.

Informe provisional del cumplimiento – Parte A

Medida de Conservación 10-03

108. SCIC examinó la implementación de la MC 10-03, párrafo 4 por parte de Nueva Zelandia, con relación al requisito de que los barcos que soliciten ingresar a puerto presenten un aviso con 48 horas de antelación. SCIC acordó la calificación propuesta de “incumplimiento leve (nivel 1)” para este caso.

109. SCIC consideró la implementación de la MC 10-03, párrafo 5, con relación al requisito de que se realice una inspección en puerto dentro de las 48 horas posteriores al ingreso, con casos de Chile, Francia, Namibia y Sudáfrica (uno cada uno), Nueva Zelandia (dos) y Uruguay (tres). SCIC mostró su acuerdo con las calificaciones de “cumple” en los casos de Francia y Namibia; y con las de “incumplimiento leve (nivel 1)” propuestas para los casos de Chile, Nueva Zelandia, Sudáfrica y Uruguay.

110. En cuanto a los tres casos de Uruguay, SCIC señaló que el puerto de Montevideo a veces sufre congestiones debido al volumen de tráfico de entrada que acoge. Uruguay informó que, debido a limitaciones de personal, aplica un enfoque basado en una evaluación de riesgos para determinar las prioridades de inspección. Uruguay añadió además que, como signatario del Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto (AMERP), ha implementado el cumplimiento de una serie de requisitos previos a la llegada, entre ellos la presentación de declaraciones de cargamento, listas de tripulación y permisos. Estos documentos, junto con los

antecedentes de cumplimiento del barco y su actividad reciente, se evalúan para determinar el nivel de riesgo de incumplimiento asociado a cada barco. SCIC expresó su agradecimiento a Uruguay por brindar explicaciones sobre la aplicación de su enfoque basado en la evaluación de riesgos. Reino Unido señaló que no compartía la opinión de que uno de los barcos inspeccionados representara un “riesgo bajo”.

111. SCIC consideró la implementación de la MC 10-03, párrafo 8, con relación a la transmisión a la Secretaría del informe de inspección en puerto más de 30 días después de la fecha de inspección, con casos de Chile, Namibia y el Reino Unido (uno cada uno), Sudáfrica (dos) y Uruguay (tres). SCIC mostró su acuerdo con la calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)” propuesta para todos esos casos.

Medida de Conservación 10-04

112. SCIC consideró la implementación de la MC 10-04 con relación al requisito de que los Estados del pabellón notifiquen a la Secretaría todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas del Área de la Convención realizado por cualquiera de sus barcos con una demora de un máximo de 24 horas tras su realización, con casos de Francia, Corea, y Sudáfrica (tres casos cada uno). SCIC mostró su acuerdo con la calificación propuesta de “incumplimiento leve (nivel 1)” para todos los casos de Francia y Sudáfrica. En cuanto a los casos de Corea, SCIC mostró su acuerdo con la calificación de cumplimiento propuesta para dos de ellos, tomó nota de la información adicional proporcionada en la COMM CIRC 25/98 y determinó que tampoco hubo incumplimiento en el tercer caso.

Medida de Conservación 10-05

113. SCIC consideró la implementación de la MC 10-05, párrafo 6, con relación a la prohibición de exportar o reexportar austromerluza sin un Documento de Exportación de *Dissostichus* (DED) o un Documento de Reexportación de *Dissostichus* (DRED), con casos de Argentina, Chile, España, Francia, Japón, Nueva Zelanda, Sudáfrica y Uruguay.

114. SCIC mostró su acuerdo con la calificación de “cumple” propuesta para los casos de Argentina, Francia (solo un caso) y Nueva Zelanda. SCIC también mostró su acuerdo con la calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)” propuesta para los casos de Chile, Francia (solo un caso), Japón, Sudáfrica y Uruguay.

115. Uruguay señaló los importantes avances logrados a lo largo del tiempo en la mejora del cumplimiento de la MC 10-05, al tiempo que destacó sus necesidades de personal adicional para seguir reforzando sus capacidades. Asimismo, Uruguay recordó la participación de nuevos miembros de su personal en el reciente Taller sobre el SDC y las Inspecciones en Puerto celebrado en Sudáfrica y expresó su agradecimiento a la Secretaría por facilitar esta oportunidad.

Medida de Conservación 10-09

116. SCIC consideró la implementación de la MC 10-09, párrafo 2, que estipula que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, notificará a la Secretaría con una antelación mínima de 72 horas si alguno de sus barcos proyecta efectuar un transbordo dentro del Área de la Convención, con casos de Ucrania y Vanuatu (uno cada uno), Panamá (dos), Rusia (tres), Noruega (cinco) y Países Bajos (seis).

117. SCIC mostró su acuerdo con la calificación de “cumple” propuesta por Panamá para uno de sus casos. SCIC acordó la calificación propuesta de “incumplimiento leve (nivel 1)” para todos los casos de Países Bajos, Rusia y Ucrania y para el segundo caso de Panamá.

118. SCIC tomó nota de que, para mantener la coherencia en todos los casos de incumplimiento de la MC 10-09, párrafo 2, se revisó la calificación de cumplimiento propuesta y se estableció como “incumplimiento leve (nivel 1)” para todos los casos correspondientes a Noruega. SCIC señaló que si bien Vanuatu no había presentado ninguna calificación de cumplimiento propuesta, esta Parte aportó explicaciones sobre su caso y le acordó la calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)”.

119. SCIC examinó la implementación por China de la MC 10-09, párrafo 3, con relación al requisito de que toda Parte contratante, en su calidad de Estado del pabellón, notifique a la Secretaría con una antelación mínima de 2 (dos) horas si alguno de sus barcos tiene previsto transbordar otros artículos que no sean recursos vivos marinos extraídos, carnada o combustible dentro del Área de la Convención. SCIC mostró su acuerdo con la calificación propuesta de “cumple”.

120. SCIC consideró la implementación de la MC 10-09, párrafo 5, que estipula que cada Estado del pabellón confirmará a la Secretaría la información proporcionada en una notificación de transbordo en un plazo de 3 días hábiles después de que se haya realizado el transbordo, con casos de China y Países Bajos (uno cada uno) y Corea, Noruega y Rusia (dos cada uno).

121. SCIC mostró su acuerdo con las calificaciones propuestas de “cumple” en los casos de Corea; y con las de “incumplimiento leve (nivel 1)” en los casos de China, Países Bajos y Rusia. SCIC señaló que, para mantener la coherencia entre casos similares de incumplimiento de la MC 10-09, párrafo 5, se cambió la calificación de cumplimiento propuesta para todos los casos de Noruega, que pasaron a ser considerados de “incumplimiento leve (nivel 1)”.

122. SCIC consideró la implementación de la MC 10-09, párrafo 8, que estipula que ningún barco podrá realizar transbordos en el Área de la Convención sin haber enviado las notificaciones previas correspondientes de conformidad con la MC 10-09, párrafos 2, 3 y 4, con casos de Panamá, Rusia y Vanuatu. SCIC mostró su acuerdo con las calificaciones propuestas de “cumple”. SCIC señaló que si bien Vanuatu no había presentado ninguna calificación de cumplimiento propuesta, esta Parte aportó explicaciones sobre su caso y el Comité le acordó la calificación de “cumple”.

Medida de Conservación 22-08

123. SCIC consideró la implementación de la MC 22-08, párrafo 1, por parte de Corea con relación a la prohibición de pescar en pesquerías exploratorias de *Dissostichus* spp. a menos de 550 metros de profundidad. SCIC mostró su acuerdo con la calificación propuesta de “cumple”.

Medida de Conservación 26-01

124. SCIC consideró la implementación de la MC 26-01, párrafo 8, con relación a la prohibición del vertido o la descarga de desechos o restos de pescado al sur de los 60° S, con casos de Namibia y Noruega. SCIC mostró su acuerdo con las calificaciones de “cumple” propuesta por Namibia para su caso y de “incumplimiento leve (nivel 1)” propuesta por Noruega para el suyo.

Medida de Conservación 31-01

125. 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 Helena* (apéndice I, punto 69) y *Nordic Prince* (apéndice I, punto 70), barcos de pabellón del Reino Unido.

126. Argentina, con el fin de ahorrar tiempo, recordó su posición clara sobre este asunto, expresada durante los debates del punto de la agenda relativo a la pesca INDNR (párrafo 150).

127. Estados Unidos hizo la siguiente declaración:

‘Las diferencias entre Miembros no deberían impedirnos trabajar juntos hacia nuestro objetivo común de establecer límites de captura de austromerluza y otras medidas necesarias para la Subárea 48.3, basándonos en las recomendaciones del Comité Científico y en los mejores conocimientos científicos disponibles, tal y como estipula el artículo IX(1)(f) de la Convención de la CCRVMA. Nos ha frustrado en años anteriores la negativa de un Miembro a adoptar dicha medida de conservación, y esperamos poder superar esa situación 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 secundaria, medidas de mitigación, recabado de datos, rendición de informes, y cualquier otro requisito necesario para la pesquería de austromerluza de la Subárea 48.3. La posición de Estados Unidos sobre este tema este año es la misma que la que la mantenida en años anteriores.’

128. Rusia reiteró su posición de que la ausencia de la medida de conservación pertinente no permite que se lleven a cabo actividades de pesca en la Subárea 48.3, que constituyen una contravención de la MC 31-01, y recomendó que esto se considere como un caso de incumplimiento grave, frecuente o persistente (nivel 3)

129. Reino Unido recordó su posición previamente expresada sobre este asunto (v. párrafos 151 y 154) y reafirmó que los barcos del pabellón de Reino Unido no actuaron en contravención de la MC 31-01, por lo que no puede aceptar ninguna calificación distinta a la de “cumple”.

130. SCIC tomó nota de que no se alcanzó consenso respecto de la calificación de cumplimiento de estos casos.

Medida de Conservación 91-05

131. SCIC consideró la implementación de la MC 91-05, párrafo 24, por parte de Rusia, relativa al requisito de que los Estados del pabellón envíen a la Secretaría una notificación de desplazamiento antes del ingreso de sus barcos de pesca al AMP. SCIC tomó nota de que el barco no pudo transmitir esa notificación debido a que el proveedor del servicio necesario rescindió contrato sin previo aviso ni al barco ni a los operadores. SCIC acordó asignar una calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)”.

Informe provisional del cumplimiento – Parte B

132. SCIC recordó su solicitud a Perú de información adicional hecha por SCIC-2024 (párrafo 180) en relación con la implementación de la MC 10-05, párrafo 6, relativa a la prohibición de exportar o reexportar austromerluza sin un Documento de Exportación de *Dissostichus* (DED) o un Documento de Reexportación de *Dissostichus* (DRED) adjunto, dado que Perú no había proporcionado una respuesta al informe de cumplimiento.

133. SCIC tomó nota de la información adicional presentada por Perú en la COMM CIRC 24/118 y acordó asignar al caso una calificación de “incumplimiento leve (nivel 1)”.

134. SCIC recordó su solicitud a Vanuatu de información adicional hecha por SCIC-2024 (párrafos 205 a 207) en relación con la implementación de la MC 10-09, párrafo 8, que establece que ningún barco podrá realizar transbordos dentro del Área de la Convención sin la notificación previa prevista en la MC 10-09, párrafos 2, 3 y 4, información que no se había recibido. SCIC solicitó aclaración sobre la fecha en que se transmitió la notificación, conforme a lo indicado por Vanuatu en su respuesta al Informe preliminar de cumplimiento.

135. SCIC tomó nota de que Vanuatu había proporcionado la información adicional solicitada y de que la Secretaría pudo identificar el correo electrónico que contenía la notificación de transbordo. SCIC mostró su acuerdo con la calificación propuesta de “cumple”.

136. Muchos Miembros destacaron la importancia fundamental de los procedimientos de cumplimiento de la CCRVMA y de garantizar que los casos de cumplimiento se aborden de manera adecuada, coherente y transparente, con el objetivo colectivo de la mejora continua. Esos Miembros solicitaron a Rusia que proporcione la información pendiente y los resultados de las investigaciones detalladas en CCAMLR-40/BG/21. Asimismo, señalaron varios casos en el Informe resumido de cumplimiento de 2024 relacionados con el *Alpha Crux* que requieren la presentación de información adicional por parte de Rusia, y solicitaron un informe de estado con los resultados de las investigaciones correspondientes.

137. Rusia declaró que las acusaciones formuladas por algunos Miembros exceden el ámbito del Informe provisional de cumplimiento de la CCRVMA y no reflejan de manera objetiva los resultados de las discusiones ya habidas sobre este asunto. Rusia recordó su solicitud a Nueva Zelandia de obtener los materiales fotográficos originales con metadatos, y señaló que no los había recibido.

138. Nueva Zelandia reiteró que había proporcionado amplios datos e imágenes sobre el caso.

139. Rusia reiteró que los metadatos EXIF de las fotografías proporcionadas por Nueva Zelandia a través de la Secretaría fueron modificados antes de ser entregados a Rusia, y subrayó que sigue siendo necesario presentar las fotografías originales con sus metadatos sin modificar (raw).

Revisión de la MC 10-10

140. SCIC examinó la implementación de la MC 10-10 y no hubo recomendaciones para la Comisión en esta ocasión.

Pesca INDNR en el Área de la Convención

141. SCIC consideró las actividades y las tendencias de la pesca INDNR en 2024/25 en el Área de la Convención, así como las listas de barcos de pesca INDNR, de acuerdo con la información contenida en el documento CCAMLR-44/14. SCIC observó que los Miembros no presentaron notificaciones de avistamiento 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 2024/25.

Nivel actual de la pesca INDNR

142. SCIC dio consideración a los documentos CCAMLR-44/BG/09 y CCAMLR-44/BG/10, que describen la cooperación en curso de la CCRVMA con organizaciones internacionales en aras de combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). El debate hizo hincapié en la colaboración con INTERPOL y la Célula Analítica Conjunta (JAC) durante 2024 y 2025, destinada a identificar y disuadir actividades de pesca INDNR, con el apoyo de una subvención proporcionada por la Unión Europea.

143. SCIC expresó su agradecimiento a la Unión Europea por la financiación proporcionada y celebró esta colaboración con INTERPOL y la Célula Analítica Conjunta (JAC). SCIC también expresó su agradecimiento a la Secretaría por los esfuerzos continuos realizados junto con INTERPOL, JAC y otros actores para combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) en el Área de la Convención y refrendó la continuación de estas iniciativas.

144. SCIC tomó nota de la colaboración continua de INTERPOL con la CCRVMA y de las herramientas y los recursos puestos a disposición de los Miembros de la CCRVMA a través de dicha colaboración. INTERPOL destacó sus actividades recientes para combatir la pesca ilegal,

no declarada y no reglamentada (INDNR) a nivel mundial e hizo hincapié en los beneficios de acceder a su red policial internacional para adoptar medidas de respuesta a la pesca INDNR y a los delitos asociados a ella.

145. SCIC tomó nota de los *Procedimientos de abordaje de barcos y de seguridad*, elaborados por INTERPOL, destinados a los inspectores de barcos, los cuales se publicarán más avanzado el año. SCIC también tomó nota de que INTERPOL, en colaboración con el departamento de pesquerías de NOAA (Administración Nacional del Océano y la Atmósfera de los Estados Unidos), llevará a cabo seminarios virtuales sobre inspecciones de pesca relacionadas con la CCRVMA durante la semana del 17 de noviembre de 2025, y de que la información adicional será comunicada próximamente a todas las Partes contratantes mediante una circular de la Comisión.

146. SCIC dio consideración al informe sobre la aplicación de la MC 10-08 (CCAMLR-44/BG/12), que incluye el informe inicial de los esfuerzos realizados por la JAC para identificar a los propietarios beneficiarios últimos y posibles vínculos con actividades INDNR pasadas y conocidas. SCIC tomó nota de que esta evaluación inicial no identificó vínculos directos de interés para la CCRVMA.

147. La Unión Europea presentó una actualización sobre una investigación relacionada con las actividades de un ciudadano español vinculado al barco *El Shaddai*, que había estado incluido en la lista de barcos de pesca INDNR. La investigación se había iniciado y comunicado inicialmente en SCIC-2024, pero el caso prescribió conforme a la legislación nacional antes de que pudieran adoptarse medidas legales adicionales. SCIC expresó su agradecimiento a la Unión Europea por esta información actualizada.

148. SCIC dio consideración a la actualización proporcionada por la Secretaría sobre el plan de trabajo destinado a abordar la presencia de artes de pesca no identificados en el Área de la Convención. SCIC reconoció los avances logrados en esta materia y respaldó la prórroga del plan de trabajo para el período 2026–2027.

Listas de barcos de pesca INDNR

Lista de barcos de pesca INDNR-PC

149. SCIC dio consideración a la Lista provisional de barcos de pesca INDNR-PC para 2025/26, y tomó nota de la propuesta de inclusión de dos barcos con el pabellón de Reino Unido: *Argos Helena* y *Nordic Prince*.

150. Argentina hizo la siguiente declaración:

‘Nosotros hemos incluido estos 2 buques el *Argos Helena* y el *Nordic Prince* una vez más en la lista de buques que hacen pesca ilegal dada una situación que ya lleva años. En la reunión del año 2021 no pudimos alcanzar consenso lamentablemente porque una sola parte, en este caso la Federación de Rusia, se opuso a la decisión y a partir de ahí no tuvimos una medida de conservación, la 41-02, que es la que fija, entre otras cuestiones, los límites de captura de austromerluza negra en la Subárea 48.3. A partir de allí no tenemos medida de conservación por la oposición de una parte, pero igualmente, al no tenerla, la gran mayoría, por no decir casi todos los Miembros de la Comisión, entendieron claramente que si no tenemos medida de conservación no

podemos pescar. La medida de conservación 31-01 así lo establece claramente, es algo objetivo, no es una opinión de Argentina, pero lamentablemente hubo un solo país que continuó pescando a pesar de no tener una medida de conservación que así lo autorice y yo quiero destacar acá también la conducta de los países que antes pescaban en la Subárea 48.3, que entendieron que al no haber medida de conservación no se puede pescar y dejaron de pescar. Y quiero destacar la conducta también del principal país que importaba esta merluza negra a su país, y al ver que no hay una medida de conservación que hace legal esta pesca, ese país también ha dejado de importar esa merluza negra porque no es una pesca que esté avalada por una medida de conservación. Entonces, una vez más llamamos a considerar la inclusión de estos 2 buques, *Nordic Prince* y *Argos Helena* a la lista de buques ilegales por hacer pesca objetivamente ilegal y fuera de la de las medidas de conservación de la Comisión. El mismo Reino Unido dice que la pesca que está haciendo es “consistente” con CCRVMA. Cuando algo es consistente con otra cosa, es otra cosa, o sea, no es pesca de la CCRVMA a pesar de que se la intente disfrazar con pretendidas inspecciones o algunas otras cosas. Así que esperemos que esta vez estos buques queden definitivamente dentro de esta lista. Instamos, primero, a todos a que logremos tener una medida de conservación en la 48.3, y segundo a que mientras no la tengamos hagamos lo que la mayoría hace que es abstenerse de pescar porque no estamos habilitados y no se puede hacer *esto*.’

151. Reino Unido hizo la siguiente declaración:

‘Reino Unido ya ha declarado en el pasado su posición sobre este asunto, de manera más reciente en la COMM CIRC 25/71 y en la COMM CIRC 25/100, lo que incluye nuestra posición con relación a la Medida de Conservación 31-01. El asunto también fue objeto de amplios debates en reuniones anteriores, tanto de SCIC como de la Comisión.

Reino Unido rechaza cualquier sugerencia de que los barcos de su pabellón que faenan en la Subárea 48.3 puedan ser caracterizados como barcos que participan en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada; y de que se deban aplicar a esos barcos las estipulaciones de la Medida de Conservación (MC) 10-06. No existe ninguna base sobre la que se pueda afirmar que cualquiera de estos barcos haya participado en ninguna de las actividades descritas en la MC 10-06, párrafo 5, y, por lo tanto, no deberían haber sido incluidos en el Proyecto de lista 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 que opera con arreglo a la normativa nacional legal y que cumple con todas las medidas de conservación pertinentes y con las obligaciones del Reino Unido respecto de la Convención.’

152. Argentina hizo la siguiente declaración:

‘La verdad que lamentamos que una vez más el Reino Unido rechace la inclusión del *Nordic Prince* y el *Argos Helena* en esta lista de pesca ilegal cuando resulta claro y objetivo que estos barcos pescaron en violación del marco legal de esta Convención y contribuyeron así a menoscabar la eficacia de las medidas de conservación de nuestra organización. Estos buques no están cumpliendo con las medidas de conservación vigentes, violan la medida de conservación 31-01 y lamentamos que una vez más una parte se oponga a que estos buques queden incluidos dentro de esta lista.’

153. Argentina hizo la siguiente declaración:

‘Hay muchas partes que, entendiendo lo que establece la Convención, voluntariamente han dejado de pescar. Hay otras partes que han dejado de importar este producto. Hay Partes que están haciendo un esfuerzo muy grande en todo esto y si el único resultado que sale de aquí es una lista vacía donde no se logra nada me parece que hay una situación muy injusta con respecto a todos aquellos países que están haciendo lo que tienen que hacer aunque tengan un costo y hay un solo país que se está beneficiando de una pesca ilegal no autorizada por la Comisión. Entonces, más allá del resultado final de una lista o no lista creo que tiene que quedar en claro los esfuerzos que estamos haciendo todos y cada uno de nosotros en pos del funcionamiento de la Comisión y que quede blanco sobre negro lo que está haciendo cada una de las Partes, porque si no, me parece que la sola adopción de una lista vacía es muy injusto con respecto a la gran mayoría de las Partes de esta Convención.’

154. Reino Unido refirió a las COMM CIRC 22/39, 22/51, 22/69, 23/39, 24/69, 25/71 y 25/100 en relación con la posición invariable de Reino Unido respecto de la pesquería de austromerluza negra en la Subárea estadística 48.3 (Georgias del Sur).

155. Argentina hizo la siguiente declaración:

‘Todas estas circulares que nombró el Reino Unido pretenden de alguna manera justificar una pesca que ellos mismos dicen que no es de CCRVMA, es una pesca, según ellos, doméstica por fuera de CCRVMA. En primer lugar la Declaración del Presidente de 1980 tiene un punto 5 que dice que para que se puedan tomar medidas domésticas tiene que haber una soberanía de estado reconocida por todos nosotros. Lamentablemente, en la Subárea 48.3 no hay una soberanía de estado reconocida por todos, porque al menos nosotros no reconocemos la británica y los británicos no reconocen la nuestra. Entonces no se puede pescar de acuerdo a la Declaración del Presidente por el punto 5, que claramente establece que no se puede. Segundo hay una controversia de soberanía sobre estas islas y hay una obligación de que las Partes no tomen acciones unilaterales que agraven la cuestión. Es una obligación de derecho internacional que el Reino Unido también está incumpliendo. Entonces, ni por la Convención ni por el derecho del mar el Reino Unido puede tomar este tipo de medidas que está tomando. Todo eso se encuentra en todas las notas que ha presentado la Argentina sobre este tema, pero es muy claro que ni por la Convención ni por el derecho del mar pueden hacer lo que están haciendo.’

156. La Federación de Rusia hizo la siguiente declaración:

‘Los barcos *Argos Helena* y *Nordic Prince*, de pabellón de Reino Unido, realizaron actividades prohibidas en virtud de la MC 10-06, párrafo 5, subpárrafos (iii) y (viii), ya que pescaron en un área cerrada 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.’

Conforme al artículo XXI, párrafo 1, de la Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, cada Parte contratante adoptará las medidas apropiadas dentro de su competencia para garantizar el cumplimiento de las disposiciones de esta Convención y de las medidas de conservación adoptadas por la

Comisión, y que obligan a las Partes conforme a lo estipulado en el artículo IX de esta Convención. En este contexto, consideramos infundada cualquier alegación de que las Partes contratantes tienen competencia para expedir unilateralmente licencias de pesca de austromerluza en la Subárea 48.3 en ausencia de medidas de conservación de la CCRVMA vigentes.’

157. Reino Unido rechazó la interpretación de la Declaración del Presidente hecha por Argentina y reiteró su posición sobre la soberanía, conocida por todos los Miembros.

158. La Federación de Rusia recordó su posición anterior sobre este caso y expresó la opinión de que, en ausencia de un consenso para excluirlos, la Lista provisional de barcos de pesca INDNR de Partes Contratantes debería ser remitida a la Comisión incluyendo en ella los barcos *Argos Helena* y *Nordic Prince*. Rusia también añadió que, en ausencia de consenso para aprobar la lista propuesta, SCIC no podría adoptar la lista propuesta de barcos de pesca INDNR-PC.

159. La Secretaría brindó a SCIC una aclaración sobre el proceso de inclusión de barcos en listas en virtud de la MC 10-06 y recordó que el Proyecto de lista de barcos de pesca INDNR-PC se basa en la información presentada a la Secretaría o a su disposición, la cual se distribuye a las Partes contratantes para la obtención de información adicional. La Secretaría indicó, además, que la Lista provisional incorpora esa información con el fin de fundamentar el procedimiento de adopción por consenso de una Lista propuesta de barcos de pesca INDNR-PC por SCIC, conforme lo exige la MC 10-06. SCIC acordó no añadir ni eliminar ningún barco de la Lista de barcos de pesca INDNR-PC adoptada en la reunión anterior.

160. SCIC observó que no se alcanzó consenso para la inclusión de los barcos con pabellón de Reino Unido *Argos Helena* y *Nordic Prince* en la Lista propuesta de barcos de pesca INDNR-PC para 2025/26; por lo tanto, no se propusieron cambios a la lista adoptada en la reunión CCAMLR-43 (v. apéndice II).

161. Rusia solicitó información sobre el contenido de la COMM CIRC 25/113, relativa a una investigación en curso sobre los barcos *Fortunagracht* y *Saga Sea*, vinculada a presuntas actividades no autorizadas durante una escala en Puerto Williams (Chile).

162. Rusia expresó su preocupación por posibles actividades no autorizadas de los barcos *Fortunagracht* y *Saga Sea* durante su visita a Puerto Williams (Chile).

163. Chile confirmó que no tiene previsto solicitar la inclusión de estos barcos en la Lista de barcos de pesca INDNR-PC para 2025/26 este año y que ha circulado esta información simplemente para darla a conocer a SCIC. Esto no obstante, y a la espera del resultado de la investigación en curso, Chile podría adoptar las medidas correspondientes dentro de los plazos establecidos en la MC 10-06.

164. Noruega y la Unión Europea expresaron su confusión con respecto a la información contenida en la COMM CIRC 25/113.

165. La Unión Europea señaló que, desde un punto de vista de procedimiento, el presunto incidente ocurrió fuera del período del informe y que la fecha de circulación también estaba fuera de los plazos de presentación de documentos de reunión y de propuestas de inclusión en las listas de barcos de pesca INDNR. La Unión Europea manifestó, además, su preocupación por la parvedad de la información que la circular contenía y por no haber recibido de Chile información adicional sobre el presunto incidente; y señaló que la información que se presentó

indica que se trata de un problema relacionado con la administración de aduanas que no tiene relación con ninguna infracción de las medidas de conservación de la CCRVMA. La Unión Europea informó que había iniciado una investigación e instó a Chile a que le proporcione información y pruebas detalladas sobre el presunto incidente.

166. Rusia expresó su agradecimiento por el informe de Chile, expresó su decepción por que cuestiones de procedimiento hayan impedido a los involucrados aclarar las acusaciones y realizar las investigaciones necesarias, y alentó a la Unión Europea y a Noruega a cooperar con Chile durante la investigación y rendir informe de los resultados ante SCIC-2026.

167. Corea indicó que había leído la COMM CIRC 25/113 y observó que se circuló fuera del plazo que permitiría a SCIC examinar la información, pero declaró su respeto por el plan de Chile de continuar con la investigación y presentar un informe a SCIC cuando corresponda.

168. Rusia reiteró que el plazo era suficiente para que los Miembros consideraran la información presentada por Chile.

Lista de barcos de pesca INDNR-PNC

169. SCIC examinó la solicitud de la República Islámica de Irán (Irán) para eliminar el *Koosha 4* de la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC de la CCRVMA.

170. Algunos Miembros declararon su consideración por la información presentada por Irán, que indicaba que el barco se encuentra en proceso de desguace, pero observaron que los registros de IHS y otras fuentes independientes siguen señalando que el barco está “en servicio”. Algunos Miembros expresaron sus reservas sobre la eliminación del *Koosha 4* de la lista INDNR de Partes no contratantes antes de contar con verificaciones independientes que confirmen que el barco ya no está en servicio.

171. Rusia consideró que Irán había proporcionado información suficiente para justificar la eliminación del *Koosha 4* de la lista.

172. Algunos Miembros manifestaron su disposición a considerar una eliminación del *Koosha 4* en el período entre sesiones mediante el mecanismo del artículo 7, si se obtiene una corroboración adicional e independiente que confirme que el barco ha dejado de estar en servicio antes de SCIC-2026.

173. SCIC no alcanzó consenso para eliminar el *Koosha 4* de la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC de la CCRVMA para 2025/26.

174. SCIC examinó la información presentada por la Unión Europea sobre el procedimiento de desguace en curso del *Antony*, incluido en la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC. La Unión Europea indicó su intención de presentar un informe a la CCRVMA una vez que el desguace se haya completado y verificado, y que sería prematuro eliminar el barco tal y como se solicita, dado que todavía no se dispone de dicha verificación.

175. SCIC reflexionó sobre la información relativa a los desguaces del *Koosha 4* y del *Antony*, y observó la necesidad de contar con una lista exhaustiva de los requisitos que deben cumplirse cuando un barco es desguazado a fin de que pueda considerarse su eliminación de una lista de barcos de pesca INDNR.

176. SCIC acordó que no habrá cambios en la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC adoptada en CCAMLR-43. SCIC recomendó que la Comisión considere la Lista provisional de barcos de pesca INDNR-PC adoptada en la CCAMLR-43 (v. apéndice III), y adopte la Lista final de barcos INDNR-PNC para 2025/26.

Notificaciones de pesquerías

177. SCIC consideró el informe de la Secretaría sobre notificaciones de pesquerías para la temporada 2025/26 (CCAMLR-44/BG/08, Rev. 1).

178. SCIC tomó nota de que el barco *More Sodruzhestva*, notificado por dos Miembros, operará bajo pabellón de Namibia durante la temporada 2025/26.

179. SCIC tomó nota de la presentación tardía por Ecuador del informe de evaluación del impacto en los EMV y de ocho campos de datos requeridos por la MC 10-02, párrafo 3, con relación a la notificación de pesquería del *Altar 45* para las Subáreas 88.1 y 88.2, y remitió este asunto a la Comisión para su posterior consideración.

180. SCIC también tomó nota de las preocupaciones expresadas por COLTO con respecto al *Altar 45*, del que esta organización identificó posibles vínculos con personas conocidas por sus actividades de pesca INDNR; así como por el uso de redes de enmalle para capturar austromerluza fuera del Área de la Convención por el *Altar 11* (IMO 8904082), barco con el que comparte operador.

181. Reino Unido confirmó que el barco de pesca *Altar 11* opera actualmente en alta mar en el Área 41 de la FAO con redes de enmalle, y SCIC señaló que esas redes están prohibidas dentro del Área de la Convención y en muchas otras jurisdicciones debido a las bien conocidas preocupaciones albergadas por sus posibles impactos en los ecosistemas marinos y en las especies no objetivo.

182. SCIC observó con preocupación que existe limitada información pública sobre la estructura de propiedad de *Transmarina C.A.* o sobre los posibles beneficiarios últimos del *Altar 45*.

183. SCIC solicitó garantías a Ecuador de que ejercerá sus responsabilidades como Estado del pabellón mediante la implementación de las medidas adecuadas de seguimiento y control del barco; de que ni el capitán, ni el fletador, ni el propietario ni cualquier beneficiario final tengan vínculos con actividades de pesca INDNR; y de que el *Altar 45* no transportará redes de enmalle mientras opere dentro del Área de la Convención. SCIC encargó a la Secretaría ponerse en contacto con Ecuador a este respecto.

184. SCIC recomendó modificar la MC 10-05 para excluir del SDC el comercio de austromerluza capturada con redes de enmalle a fin de impedir que esas capturas ingresen a los mercados de las Partes contratantes.

185. ASOC expresó su agradecimiento a COLTO por proporcionar esta información y señaló que la posibilidad de la existencia de vínculos entre un conocido delincuente pesquero y el *Altar 45* constituye un asunto sumamente grave. ASOC alentó a la CCRVMA a garantizar que los barcos con licencia no utilicen redes de enmalle y no tengan ningún tipo de vínculo con la pesca INDNR.

186. SCIC tomó nota de las preocupaciones planteadas por algunos Miembros y acordó remitir el asunto a la Comisión para su posterior consideración.

187. Rusia expresó preocupaciones relacionadas con, de entre todas las notificaciones de pesquerías, la notificación del *Argos Helena* y del *Nordic Prince*, barcos de pabellón de Reino Unido, señalando en ese sentido su inclusión en la Lista preliminar de barcos de pesca INDNR-PC para 2025/26.

188. Reino Unido hizo la siguiente declaración:

‘Reino Unido confirma que las notificaciones de los dos barcos registrados en Reino Unido se presentaron en plena observancia de los requisitos de todas las medidas de conservación pertinentes. Por consiguiente, no existe base alguna para excluirlos de la participación en la pesquería exploratoria de austromerluza del mar de Ross.

Asimismo, Reino Unido sigue seriamente preocupado por las notificaciones presentadas por la Federación de Rusia para el BP *Alpha Crux* y el BP *Yantar 31* para la próxima temporada de austromerluza en el mar de Ross.

Hay un historial de casos de incumplimiento por resolver en relación con barcos de pabellón de Rusia. El año pasado, SCIC consideró varios casos graves de incumplimiento en relación con el *Alpha Crux*, muchos de los cuales requerían una extensión de las investigaciones para demostrar un control efectivo por parte del Estado del pabellón. A la fecha, no se han recibido ni informes de estado ni garantías al respecto.

También se ha vuelto a presentar una notificación para el *Yantar 31*, cuyo operador, Orion Co Ltd, es el mismo que el del *Yantar 35*, barco este cuyos datos siguen en cuarentena tras mostrar unas tasas de captura inexplicablemente elevadas en la Subárea 48.5. Según admitió la propia Rusia en CCAMLR-35/BG/29 Rev. 1, las discrepancias identificadas en las actividades del *Yantar 35* justificaron la suspensión de toda actividad pesquera de Orion Co Ltd en el Área de la Convención. Sin embargo, y sin haber obtenido pruebas de la realización de una investigación ni garantías de que el operador tenga la capacidad de cumplir con las medidas pertinentes en el desarrollo de sus operaciones, la Federación de Rusia parece ahora bien dispuesta a apoyar esta notificación.

Reino Unido señala, además, que Federación de Rusia todavía no ha respondido a anteriores solicitudes de información de SCIC sobre varios otros casos, incluida la investigación del STS-50 (SCIC-2018), la recuperación de artes de pesca en la Subárea 88.1 durante el cierre de una pesquería (SCIC-2019) y la conducta del *Palmer* en 2021.

Dados estos casos todavía abiertos, Reino Unido no puede apoyar la inclusión del *Alpha Crux* y del *Yantar 31* en la pesquería de austromerluza del mar de Ross para la próxima temporada.’

189. Muchos Miembros coincidieron con las inquietudes de Reino Unido respecto de las notificaciones de los barcos rusos y no apoyaron las notificaciones de los barcos *Alpha Crux* y *Yantar 31*.

190. China alentó a todas las partes a alcanzar un consenso lo antes posible para formular una nueva medida de conservación que regule la pesquería en la Subárea 48.3 y señaló, además, que no debería permitirse la pesca sin un límite de captura establecido.

191. Rusia recordó que las notificaciones de los dos barcos del pabellón de Rusia fueron presentadas en pleno cumplimiento con los requisitos pertinentes de las medidas de conservación de la CCRVMA y su exclusión de la pesquería exploratoria de austromerluza en el mar de Ross carecía de fundamento.

192. SCIC tomó nota de las preocupaciones planteadas por algunos Miembros y acordó remitir estos asuntos a la Comisión para su ulterior consideración.

Asesoramiento del Comité Científico para SCIC

193. SCIC examinó las recomendaciones del Presidente del Comité Científico (Dr. C. Cárdenas, Chile) sobre diversos temas y le expresó su agradecimiento por el tiempo dedicado.

Retrasos en el virado de artes de pesca

194. Rusia pidió aclaraciones al Presidente del Comité Científico sobre los impactos y el alcance de la sobrepesca consecuencia del retraso en el virado de artes de palangre en la pesquería de austromerluza y sobre cómo se evalúan los datos de marcado recibidos tras el cierre de la temporada.

195. El Presidente del Comité Científico recordó que WG-FSA-2025 y el Comité Científico ya habían debatido la cuestión de la recuperación tardía de los artes, y señaló que la recuperación fuera de plazo y la salida de los barcos pueden afectar a la calidad de los datos recabados. Asimismo, recordó que el Comité Científico había recomendado realizar investigaciones adicionales durante el período entre sesiones para tener en cuenta este factor en los análisis.

Capturas en exceso del límite acordado

196. Estados Unidos recordó las deliberaciones de WG-FSA-2022 sobre los excesos de captura en la UIPE 882H, que se habían mitigado retrasando el inicio de la pesquería en esa área, y preguntó al Presidente del Comité Científico si este Comité podía identificar las causas subyacentes con el fin de aportar soluciones prácticas que eviten futuros excesos de captura.

197. El Presidente del Comité Científico señaló que los excesos de captura afectan a la calidad de los datos de la pesquería y reconoció la necesidad de estudiar alternativas, especialmente teniendo en cuenta los retrasos en la recuperación de artes y la corta duración de la temporada de pesca en el área.

Descripciones de artes de pesca notificados

198. Sudáfrica preguntó al Presidente del Comité Científico si los cambios en los artes de pesca durante las operaciones respecto de los notificados originalmente debían ser considerados por el Comité Científico y si tales cambios podrían afectar a la captura por unidad de esfuerzo (CPUE) de los barcos.

199. El Presidente del Comité Científico señaló que los análisis se basan en los datos recabados por los observadores a bordo de barcos. Si bien puede haber diferencias entre los artes incluidos en las notificaciones de pesquerías y los de los informes de los observadores, el Presidente del Comité Científico aseguró a SCIC que estas diferencias no afectan a los resultados analíticos.

200. China observó que las modificaciones introducidas en los artes de pesca podrían ser una cuestión que competiera al Comité Científico, pero que la posibilidad de efectuar tales modificaciones y la manera de notificarlas oportunamente tras su realización deberían ser temas a tratar por SCIC.

Entrada temprana de barcos a la pesquería de austromerluza de la región del mar de Ross (Subáreas 88.1 y 88.2)

201. En relación con la entrada de barcos a las áreas de pesca antes del inicio de la temporada de pesca, China solicitó el asesoramiento del Presidente del Comité Científico.

202. Reino Unido recordó el importante exceso de captura de austromerluza registrado en el área de ordenación N70 y preguntó al Presidente del Comité Científico si el Comité había examinado la CPUE de los barcos que operaron en esta región, especialmente la de aquellos que ingresaron temprano en la misma.

203. El Presidente del Comité Científico recordó que este tema se había debatido durante WG-FSA-2025 y en el propio Comité Científico, y señaló que este comportamiento podría afectar a la interpretación de los datos de captura y esfuerzo. También observó que podría haber sido un factor que contribuyera a la corta duración de la temporada en el área N70, y que el asunto se había remitido a la Comisión para su análisis. Asimismo, solicitó orientación a SCIC sobre la aparente inconsistencia entre la obligación de que los barcos deban abandonar el área inmediatamente después del cierre de la pesquería y la posibilidad de volver a ingresar a la misma antes del inicio de la temporada siguiente.

204. Algunos Miembros señalaron que varios barcos habían ingresado al Área de la Convención antes de que la medida de conservación fuera adoptada por CCAMLR-43.

205. Algunos Miembros propusieron como solución modificar la medida de conservación para establecer un límite temporal para el ingreso a los caladeros.

206. China reiteró que el comportamiento de estos barcos no constituye una entrada previa al inicio de la temporada. El hecho de que la pesquería haya sido cerrada no quiere decir que la temporada no siga su curso de conformidad con la MC 31-02, y la presencia de estos barcos en los caladeros no nos permite considerar que su salida tras el cierre de la pesquería haya sido real. Ningún barco debería ingresar a estos caladeros cerrados antes del comienzo de la temporada siguiente.

207. Rusia recordó las actividades de barcos de pesca noruegos tras el cierre de la temporada 2023/24 y señaló que la MC 31-02 se aplica a todas las pesquerías. Rusia también planteó la posibilidad de determinar si resultaría adecuado especificar con cuánta antelación podrían ingresar los barcos.

208. El Presidente del Comité Científico señaló que se continúa evaluando el impacto de la actividad en los caladeros antes del inicio de la temporada y se están identificando medidas para evitar que se repitan estos casos.

Definición de calibración y estandarización

209. El Presidente del Comité Científico solicitó la orientación de SCIC respecto de la definición e interpretación de los términos “calibración/estandarización del equipo de muestreo” en el anexo 24-01/A, formato 2, párrafo 3(a), de la MC 24-01.

210. Rusia señaló que existen estándares internacionales para los artes de pesca y consideró que SCIC no tiene competencia para tratar esta cuestión, por lo que pidió al Comité Científico que consulte otras fuentes de información.

211. Muchos Miembros señalaron la necesidad de que SCIC proporcione orientaciones sobre la interpretación de los términos “calibración” y “estandarización” en el formato 2, y que esta cuestión ya había sido planteada en el pasado por el Comité Científico (SC-CAMLR-41). Estos Miembros señalaron que, en el contexto de la medida de conservación, “calibración” parecería referirse a la calibración entre diferentes tipos de artes, mientras que “estandarización” podría implicar el uso del mismo tipo de arte, siendo que ambos conceptos son distintos y que en modo alguno hacen que el formato 2 prohíba el uso de múltiples tipos de artes. Además, indicaron que todos los Miembros del Comité Científico, salvo Rusia, comparten esta interpretación.

Áreas de nidificación de peces

212. Algunos Miembros preguntaron al Presidente del Comité Científico si deberían considerarse medidas limitadas por profundidad para las áreas de nidificación de peces activas en el contexto del documento CCAMLR-44/21 (párrafos 81 a 84). El Presidente del Comité Científico recordó los debates reflejados en los informes de las reuniones del Comité Científico de 2022 y 2023 relativos a la protección de las áreas de nidificación de peces en el Área de la Convención, y señaló que remitiría la cuestión nuevamente al Comité Científico.

Segunda Evaluación del Funcionamiento de la CCRVMA

213. SCIC examinó el resumen de los resultados de la Segunda Evaluación del Funcionamiento (PR2) (CCAMLR-44/06), que presentó un informe actualizado sobre las medidas adoptadas por la CCRVMA en respuesta a las recomendaciones de la PR2. Se invitó a SCIC, junto con la Comisión y el Comité Científico, a aprobar las modificaciones al texto.

214. SCIC tomó nota de los resultados y de los avances logrados respecto de los temas pertinentes a SCIC, y alentó a la Secretaría a considerar las propuestas presentadas por algunos Miembros en relación con ciertos puntos pendientes de la PR2, tales como la Recomendación 11 (mejorar los procedimientos de seguimiento del cumplimiento), la Recomendación 12 (operacionalizar la verificación de los transbordos) y la Recomendación 14 (fortalecer la cooperación con organismos regionales de ordenación de pesquerías en áreas adyacentes).

215. SCIC observó que ha transcurrido un tiempo considerable desde la aprobación de la PR2 en 2017 y que las recomendaciones deberían revisarse para evaluar su vigencia. SCIC tomó nota de que la Comisión considerará una propuesta para realizar una Tercera Evaluación del Funcionamiento (PR3) (CCAMLR-44/25).

Otros asuntos

216. SCIC dio consideración al documento CCAMLR-44/BG/27, presentado por ASOC, que señala a la atención de SCIC los avances relacionados con la seguridad de los barcos de pesca y la protección del medio ambiente, así como otros asuntos vinculados con los barcos.

217. ASOC hizo la siguiente declaración:

‘El documento CCAMLR-44/BG/27 señala a la atención de la CCRVMA las nuevas regulaciones de la OMI en materia de navegación y planificación de viajes que la próxima temporada pasarían a ser obligatorias para los barcos de pesca en la región antártica. ASOC recomienda que la CCRVMA revise y modifique la Resolución 23/XXIII y la Resolución 34/XXXI para ponerlas en consonancia con el Código Polar y con las directrices de la OMI sobre medidas de seguridad para los barcos de pesca. ASOC recomienda, además, que la CCRVMA elabore una nueva Resolución de la CCRVMA que exija a los barcos de pesca registrados en la CCRVMA seguir las directrices de seguridad de la OMI en toda el Área de la Convención y que las directrices de la OMI sobre medidas de seguridad para barcos de pesca de 24 m de eslora se suban al sitio web de la CCRVMA. Por último, ASOC insta a la CCRVMA a tomar medidas para reducir el número de artes de pesca perdidos, abandonados o desechados y otras fuentes de contaminación marina por plásticos procedentes de barcos de pesca; y a abordar la cuestión del manejo de aguas grises por los barcos de pesca.’

218. SCIC expresó su agradecimiento a ASOC por su labor y subrayó la importancia de que la CCRVMA se mantenga informada sobre los avances en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI).

219. Rusia recordó las conclusiones del informe provisional reflejadas en el boletín de seguridad 4/2024 de la *Marine Accident Investigation Branch* (MAIB) sobre el naufragio del barco de pesca de pabellón del Reino Unido *Argos Georgia* en 2024, y solicitó a Reino Unido que proporcione información sobre las medidas de seguridad aplicadas a los barcos construidos con un diseño idéntico que operan en el Área de la Convención de la CRVMA, con el fin de evitar futuras pérdidas de vidas humanas en el mar.

220. Reino Unido hizo la siguiente declaración:

‘Reino Unido expresa su profundo pesar por la trágica pérdida del barco de pesca y de los tripulantes del *Argos Georgia* y desea hacer llegar nuestras condolencias a todos los afectados. Reino Unido lamenta que se haya hecho referencia a este incidente de la manera en que se ha hecho. Sin embargo, dado que el tema ha sido planteado, Reino Unido desea recordar respetuosamente a los delegados que el barco se perdió fuera del Área de la Convención y que no es un asunto que corresponda debatir a SCIC.

Reino Unido afirma que todos los barcos de su pabellón notificados para la pesquería exploratoria de austromerluza del mar de Ross enarbolan un pabellón adecuado y disponen de los certificados de clase requeridos para operar en el océano Austral. Esto incluye el cumplimiento del requisito exigido por Reino Unido de que todos los barcos que operen al sur de los 60° S estén reforzados contra el hielo, de conformidad con la Resolución 20/22 de la CCRVMA, requisito que seguiremos exigiendo para todos los barcos que operen en esta pesquería.’

221. Rusia expresó su preocupación por la tragedia e indicó que hay barcos con características similares que operan en el Área de la Convención. Solicitó, asimismo, aclaraciones sobre las revisiones o investigaciones realizadas por Reino Unido que pudieran tener implicaciones para otros barcos que enfrentan riesgos semejantes.

222. Reino Unido remitió a su declaración anterior (párrafo 220) sobre este asunto.

223. Argentina hizo la siguiente declaración:

‘La Argentina a través de su nota del 10 de septiembre de 2025 señaló que el Reino Unido, en su COMM CIRC 25/71, afirmó que las medidas que pretende implementar para autorizar la pesca de sus buques en la Subárea 48.3 son consistentes con la normativa de la CCRVMA. Eso evidencia que se hallan fuera del marco de la Convención y fuera de la normativa de la Convención. En consecuencia, nos resulta preocupante que se procuren utilizar los mecanismos e instrumentos de certificación de la legalidad de las pesquerías proporcionados por la CCRVMA, tales como los formularios de inspección y su sitio en internet, para publicar los informes que motivaron nuestra nota, puesto que se procura conferir a las actividades pesqueras ilegales británicas una apariencia de legalidad de la que objetivamente carecen. En otras palabras, la difusión de tales informes de inspección a través de la CCRVMA procura ilegítimamente brindar la impresión de que la actividad de los buques se realiza en cumplimiento de la Convención y su normativa, y claramente es el Reino Unido, en su misma nota, que dice que esta es una medida doméstica consistente con la CCRVMA pero por fuera de la CCRVMA, con lo cual lo que pedimos es que la Secretaría tenga bien eliminar estos informes de inspección británicos del sitio de internet de la CCRVMA. Lo que nos preocupa es que todas las partes conocen este problema, saben qué es lo que está pasando, por eso la gran mayoría de las Partes no están pescando o no están importando esta pesca pero quizás una tercera parte, de buena fe, ve que esta pesca se está dando igual, a pesar de que no debería, porque no está vigente la medida de conservación 41-02, ve que hay informes de inspección, ve que hay un sistema de documentación de captura, y quizá de buena fe quisieran o entiendan que esto está dentro del marco de la CCRVMA y no lo está, por lo cual tenemos que ser claros y transparentes con esto. En lo que hace al sistema de documentación de captura y la información que recibe la Secretaría de esta pesca en la 48.3, Argentina entiende que

es importante que todos los datos de pesca en el área de la Convención estén, sean estos legales o ilegales, porque tenemos que saber todo lo que se pescan. Pero está claro, ya que hay una nota al pie que dice específicamente en cuanto a la pesca en la 48.3, que dice que la Secretaría recibió información respecto de buques de pesca de *Dissostichus eleginoides* en la Subárea 48.3 y que la pesca de *Dissostichus* en la Subárea 48.3 se lleva a cabo en ausencia de una medida de conservación de la CCRVMA dado que la medida de conservación 41-02 no fue re-adoptada para la temporada de pesca 2024/25. Para cerrar, quiero decir que permitimos que estos datos de captura estén ahí con esta leyenda aclaratoria pero no corresponde de ninguna manera que se haga un informe de inspección de CCRVMA para una actividad que no es de la CCRVMA.’

224. Reino Unido hizo la siguiente declaración:

‘Reino Unido rechaza la sugerencia de que la pesquería de la Subárea 48.3 se esté llevando a cabo fuera del marco de la Convención. Recordamos nuestras declaraciones anteriores sobre la ordenación de la pesquería de austromerluza de las Georgias del Sur y que se han implementado controles estrictos para asegurar que la pesca se realice siempre de manera sostenible y en línea con los mejores conocimientos científicos disponibles. La ordenación y la operación de la pesquería se realizan de manera que se cumpla plenamente con la Convención y con todas las medidas de conservación aplicables.

En particular, Reino Unido rechaza cualquier sugerencia de que la pesquería de la Subárea 48.3 se desarrolla en contravención de la Medida de Conservación 31-01 o de que los barcos de Reino Unido que participan en ella incurren en incumplimiento. Nuestra posición ya ha sido expuesta en detalle —recientemente, en respuesta al Proyecto de informe resumido del PECC y en la COMM CIRC 25/100— y mantuvimos un debate exhaustivo sobre este asunto durante esta reunión y otras anteriores.

Con respecto a los informes de inspección de barcos a los que hace referencia Argentina, esos barcos fueron inspeccionados conforme al Sistema de Inspección de la CCRVMA y fueron considerados conformes con todas las medidas de conservación pertinentes de la CCRVMA. Por lo tanto, Reino Unido considera de manera firme que esas inspecciones fueron inspecciones de la CCRVMA y que deben registrarse como tales.’

225. Argentina hizo la siguiente declaración:

‘Creo que nuestro deber es ser responsables y no generar confusiones, sobre todo en terceros estados, con cosas que no son. Entonces creo que lo lógico, si estos informes no van a salir de donde están porque no hay consenso, es poner una nota al pie similar a la que se utiliza cuando la Secretaría recibe información respecto de la pesca de *Dissostichus* en esta Subárea. Hay una nota al pie, consensuada por todos, que dice que la pesca de *Dissostichus* en esta Subárea se lleva a cabo en ausencia de una medida de conservación de la CCRVMA dado que la 41-02 no fue adoptada para esta temporada, con lo cual el requisito mínimo que pedimos para tratar de ser justos con el resto de las Partes y sobre todo también con terceros, de buena fe, es que en estos informes de inspección se deje en claro que esta pesca se está realizando sin una medida de conservación que la autorice, como la 41-02. Una nota al pie como esta en los informes de inspección es lo mismo que hay ahora en los informes mensuales de captura con lo cual no creo que esto sea un inconveniente y al menos quien la lea se dará cuenta que en estos casos hay una situación irregular.’

226. Rusia señaló que los informes de inspección presentados son incompatibles con las disposiciones de la Convención y, por tanto, no deberían estar disponibles en el sitio web, dado que no existe una medida de conservación aplicable al área donde se realizaron las actividades de pesca.

227. China indicó que se requiere una nueva medida de conservación para la Subárea 48.3 y que, en ausencia de límites de captura, no se permite realizar captura alguna.

228. Reino Unido remitió a sus declaraciones anteriores sobre este asunto (párrafo 224).

229. SCIC no logró alcanzar un consenso sobre la eliminación de los informes de inspección del sitio web.

230. Argentina señaló que, si la eliminación no fuera posible, como mínimo debería incluirse un texto descriptivo en la página web de los informes de inspección con el siguiente contenido:

“La Secretaría ha recibido información relativa a barcos que realizan actividades de pesca dirigidas a *Dissostichus eleginoides* en la Subárea 48.3. Toda pesca dirigida a *Dissostichus eleginoides* en la Subárea 48.3 en 2025 se realiza en ausencia de una medida de conservación de la CCRVMA, ya que la MC 41-02 no fue readoptada para la temporada de pesca 2024/25.”

231. SCIC acordó encomendar a la Secretaría la implementación del texto descriptivo en la página web de los informes de inspección, según lo solicitado.

232. SCIC alentó a los Miembros interesados a presentar candidaturas para el cargo de la Vicepresidencia de SCIC, si bien observó que no se recibieron nominaciones.

Tareas asignadas a la Secretaría

233. SCIC examinó la tabla de tareas asignadas a la Secretaría elaborada a partir de las solicitudes formuladas durante SCIC-2025 y tomó nota de la alta prioridad asignada a los proyectos en curso relativos a los sistemas electrónicos de presentación de informes y de notificación automatizada de movimientos mediante datos VMS (apéndice IV).

234. SCIC acordó mantener este punto en la agenda para revisar las tareas asignadas a la Secretaría en su reunión de SCIC-2026.

Clausura de la reunión

235. SCIC expresó su reconocimiento al Sr. Berry por su eficaz labor como Presidente de la reunión.

236. El Presidente expresó su agradecimiento a los Miembros por su participación constructiva y destacó los avances significativos logrados, así como la importancia de la labor que continuará desarrollándose en los próximos años.

Informe resumido de la CCRVMA sobre el cumplimiento de 2024/25
Parte A

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
MC 10-03						
44-001	Nueva Zelanda	<i>San Aspiring</i>	La MC 10-03, párrafo 4, exige a los barcos que soliciten la entrada en puerto que presenten la información del formato del anexo 10-03/A con una antelación mínima de 48 horas para permitir el examen de la información requerida. El informe de inspección del <i>San Aspiring</i> correspondiente a la inspección realizada por Nueva Zelanda el 3 feb 2025 señala que el barco presentó la Parte A del Informe de inspección en puerto ese mismo día.	El <i>San Aspiring</i> no presentó su formulario de inspección en puerto de la Parte A en el plazo requerido por la MC. Nueva Zelanda ha emitido una advertencia oficial al operador del buque y le ha recordado las condiciones que su licencia impone. Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales. Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
44-002	Chile		La MC 10-03, párrafo 5, exige que las inspecciones se realicen dentro del plazo de las 48 h desde la entrada en puerto. El <i>Blue Ocean</i>, barco de pabellón de Corea, entró en el puerto chileno de Punta Arenas a las 05:00 del 13 feb 2025 y fue inspeccionado a las 16:15 del 15 feb 2025. Retraso respecto del plazo de inspección de 48 h: 11 h, 15 mins	En relación al retraso de 11 horas y 15 minutos para la inspección en puerto del buque coreano Blue Ocean el día 13 de febrero de 2025 en el puerto de Punta Arenas, se informa que ello se debió a un problema puntual de disponibilidad de personal durante el plazo establecido por la Medida de Conservación para su materialización. Es relevante señalar que este retraso ocurrió sólo en 1 de las 33 inspecciones realizadas por Chile durante el período analizado, lo que refleja un alto estándar de cumplimiento general por parte de Chile.	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
				Con el fin de evitar que este tipo de situaciones se repita en el futuro, se instruirán las medidas de reforzamiento en la jurisdicción respectiva, solicitando a los equipos de inspección optimizar su coordinación y disponibilidad operativa para asegurar que las inspecciones en puerto se materialicen dentro de los plazos normativos previstos. Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)		
44-003	Francia		La MC 10-03, párrafo 5, exige que las inspecciones se realicen dentro del plazo de las 48 h desde la entrada en puerto. El <i>Sainte Rose</i>, barco de pabellón de Francia, entró en el puerto francés de Le Port, Reunión, a las 17:00 del 19 feb 2025 y fue inspeccionado a las 07:00 del 24 feb 2025. El barco había realizado actividades de pesca en la División 58.4.2. Retraso respecto del plazo de inspección de 48 h: 2 días, 14 h	La inspección comenzó el 19 feb con la comprobación y el informe de los precintos y se extendió hasta el 24 feb, cuando finalizó con la rotura de los precintos. Hubo un error en la comunicación de la fecha de finalización de la inspección. Hemos adjuntado a esta respuesta un informe administrativo interno en el que se indica que la inspección comenzó el 19 feb. La inspección se realizó efectivamente en las 48 horas siguientes a la entrada en puerto, conforme a la MC 10-03, párrafo 5. Calificación preliminar: Cumple	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales
44-004	Namibia		La MC 10-03, párrafo 5, exige que las inspecciones se realicen dentro del plazo de las 48 h desde la entrada en puerto. El <i>Helena Ndume</i>, barco de pabellón de Namibia, entró en el puerto namibio de Walvis Bay el 15 jun 2024, 04:30 UTC, y fue inspeccionado el 17 jun 2024, 09:00 UTC. Retraso respecto del plazo de inspección de 48 h: 4 h, 30 mins	Se hizo una pre-inspeccion del barco a su llegada a puerto el 15 jun 2024. El desembarque de la carga concluyó el 17 jun 2024, tras lo cual se completó el informe de inspección y se presentó a la secretaría de la SEAFO. Calificación preliminar: Cumple	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
44-005	Nueva Zelanda		La MC 10-03, párrafo 5, exige que las inspecciones se realicen dentro del plazo de las 48 horas desde la entrada en puerto. El Janas, barco de pabellón de Nueva Zelanda, entró en el puerto neozelandés de Nelson el 5 feb 2025, 15:00 h, y fue inspeccionado el 8 feb 2025, 10:04 h. Retraso respecto del plazo de inspección de 48 h: 19 h, 4 mins	El Janas había notificado que llegaría a puerto el 7 feb 2025. Se dispuso la inspección del barco por un oficial de pesquerías en el plazo estipulado de 48 horas. El barco llegó antes de lo previsto, el 5 feb. El operador del barco no lo notificó al ministerio (MPI) y el oficial de pesquerías no comprobó ningún cambio de fecha de llegada del barco. Nueva Zelanda ha investigado el caso. Se ha informado al personal pertinente y se ha actualizado la capacitación para evitar que el caso se repita. También se han mejorado los mecanismos de seguimiento de los desplazamientos de los barcos que se dirigen al puerto de Nelson. Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales. Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
44-006	Nueva Zelanda		La MC 10-03, párrafo 5, exige que las inspecciones se realicen dentro del plazo de las 48 horas desde la entrada en puerto. El Antarctic Discovery, barco de pabellón de Australia, entró en el puerto neozelandés de Nelson el 1 sep 2024, 09:00 h, y fue inspeccionado el 5 sep 2024, 12:00 h. En el informe de inspección presentado, Nueva Zelanda indicó lo siguiente: “Desgraciadamente, esta inspección se realizó una vez cumplido el plazo estipulado de 48 horas.	La inspección se retrasó debido a una falta de comunicación entre los inspectores y el equipo nacional; los inspectores no eran conscientes de que las medidas de conservación de la CCRVMA se aplicaban al barco, que regresaba del área de la SPRFMO y transportaba <i>Dissostichus</i> spp. Nueva Zelanda ha investigado el caso. Se ha informado al personal pertinente y se ha actualizado la capacitación para evitar que el caso se repita.	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
			La inspección se retrasó debido a la falta de comunicación entre la oficina local (tras la notificación de la llegada del barco por parte del equipo internacional) y el oficial de pesquerías encargado de la inspección.” Retraso respecto del plazo de inspección de 48 h: 2 días, 3 h	Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales. Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)		
44-007	Sudáfrica		La MC 10-03, párrafo 5, exige que las inspecciones se realicen dentro del plazo de las 48 horas desde la entrada en puerto. El <i>Shinsei Maru No 8</i>, barco de pabellón de Japón, entró en el puerto sudafricano de Ciudad del Cabo el 01 may 2025, 09:30 h, y fue inspeccionado el 08 may 2025, 09:00 h. Retraso respecto del plazo de inspección de 48 h: 4 días, 23 h, 30 mins.	Tras el retraso en la inspección del barco de pabellón japonés <i>Shinsei Maru No 8</i>, se implementaron las siguientes medidas para garantizar el estricto cumplimiento de las obligaciones del Estado rector del puerto y de las medidas de conservación pertinentes: 1. Desarrollo de capacidades: Todos los oficiales de control de pesquerías seguirán recibiendo la capacitación interna específica sobre las medidas de conservación de la CCRVMA, SIOFA y SEAFO. Un taller organizado recientemente por la Secretaría garantizará que los oficiales estén plenamente equipados para familiarizarse con la normativa pertinente y capacitar a otros oficiales. 2. Supervisión específica: Se ha designado un oficial de control de pesquerías específico para todas las inspecciones de barcos con pabellón de Miembros de la CCAMLR, SIOFA y SEAFO. En su ausencia, los oficiales suplentes tienen instrucciones de cubrir sus funciones inmediatamente para evitar retrasos. 3. Mejora en la comunicación y la rendición de informes: El oficial de control de pesquerías asignado supervisará toda la correspondencia relacionada con las	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
				inspecciones, bajo la estrecha supervisión del Director en funciones de Cumplimiento, que recibirá copia de todos los informes para garantizar que ninguno se pasa por alto. 4. Seguimiento y mejoras continuas en el sistema: El control del cumplimiento se reforzará mediante revisiones periódicas de los plazos de inspección. La experiencia adquirida de todo retraso que se dé servirá de base para la capacitación continua y ajustes operativos, garantizando que las futuras inspecciones cumplan todos los plazos y obligaciones reglamentarias. Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)		
44-008	Uruguay		La MC 10-03, párrafo 5, exige que las inspecciones se realicen dentro del plazo de las 48 horas desde la entrada en puerto. El barco <i>Yantar 31</i>, de pabellón de Rusia, entró en el puerto uruguayo de Montevideo el 28 mar 2025, 18:00 h y fue inspeccionado el 31 mar 2025, 13:30 h. Retraso respecto del plazo de inspección de 48 h: 19 h, 30 mins	La inspección se realizó con un retraso por la imposibilidad de acceso físico al barco. La inspección se puede llevar a cabo una vez que se habilita el acceso físico de los inspectores al barco, situación que provoca retrasos sistemáticos en relación a la fecha de ingreso oficial del barco a puerto. Durante los meses de febrero y marzo se acumulan los arribos de barcos de la CCRVMA al puerto y en consecuencia se prioriza el orden de las inspecciones: considerando los antecedentes, operaciones anteriores y revisión de documentación, el <i>Yantar 31</i> RUS fue considerado de bajo riesgo y de baja prioridad en el orden de inspección.	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 110

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
				Medidas adicionales: Se continua con la mejora de los procesos de información previa de los barcos al área portuaria para mejorar los tiempos de inspección. Cabe destacar que a partir de mayo 2025, se comenzaron a ingresar las inspecciones en el sistema GIES (Global Information Exchange System) mejorando la información disponible previamente a la autorización de entrada a puerto de Montevideo. Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)		
44-009	Uruguay		La MC 10-03, párrafo 5, exige que las inspecciones se realicen dentro del plazo de las 48 horas desde la entrada en puerto. El barco <i>Helena Ndume</i>, de pabellón de Namibia, entró en el puerto uruguayo de Montevideo el 26 feb 2025, 08:00 h y fue inspeccionado el 28 feb 2025, 13:00 h. Retraso respecto del plazo de inspección de 48 h: 5 h	La inspección de realizó con un retraso por la imposibilidad de acceso físico al barco. La inspección se puede llevar a cabo una vez que se habilita el acceso físico de los inspectores al barco, situación que provoca retrasos sistemáticos en relación a la fecha de ingreso oficial del barco a puerto. Durante los meses de febrero y marzo se acumulan los arribos de barcos de la CCRVMA al puerto y en consecuencia se prioriza el orden de las inspecciones: considerando los antecedentes, operaciones anteriores y revisión de documentación, el <i>Helena Ndume</i> NAM fue considerado de bajo riesgo y de baja prioridad en el orden de inspección. Medidas adicionales: Se continua con la mejora de los procesos de información previa de los barcos al área portuaria para mejorar los tiempos de inspección.	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
				Cabe destacar que a partir de mayo 2025, se comenzaron a ingresar las inspecciones en el sistema GIES (Global Information Echange System) mejorando la información disponible previamente a la autorización de entrada a puerto de Montevideo. Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)		
44-010	Uruguay		La MC 10-03, párrafo 5, exige que las inspecciones se realicen dentro del plazo de las 48 horas desde la entrada en puerto. El barco <i>Proa Pioneer</i>, de pabellón de Uruguay, entró en el puerto uruguayo de Montevideo el 10 feb 2025, 08:00 h y fue inspeccionado el 12 feb 2025, 17:30 h. Retraso respecto del plazo de inspección de 48 h: 9 h, 30 mins	La inspección se realizó con un retraso por la imposibilidad de acceso físico al barco. La inspección se puede llevar a cabo una vez que se habilita el acceso físico de los inspectores al barco, situación que provoca retrasos sistemáticos en relación a la fecha de ingreso oficial del barco a puerto. En concreto, esta unidad pesquera FV <i>Proa Pioneer</i> (URY), contaba con el sistema de VMS centralizado y un Observador Científico nacional a bordo. Durante los meses de febrero y marzo se acumulan los arribos de barcos de la CCRVMA al puerto y en consecuencia se prioriza el orden de las inspecciones: el citado FV <i>Proa Pioneer</i> fue considerado de bajo riesgo y de baja prioridad en el orden de inspección. Medidas adicionales: Se continua con la mejora de los procesos de información previa de los barcos al área portuaria para mejorar los tiempos de inspección. Cabe destacar que a partir de mayo 2025, se comenzaron a ingresar las inspecciones en el sistema GIES (Global Information Echange	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
				System) mejorando la información disponible previamente a la autorización de entrada a puerto de Montevideo.		
				Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)		
44-011	Chile		La MC 10-03, párrafo 8, exige la remisión del informe de inspección en puerto a la Secretaría dentro de los 30 días desde la fecha de inspección (o a la mayor brevedad cuando haya instancias de incumplimiento). La inspección del <i>Globalpesca I</i>, barco de pabellón de Chile, tuvo lugar el 25 mar 2025 en Punta Arenas, Chile. Al cotejar la base de datos del SDC con la base de datos de inspecciones en puerto, la Secretaría observó que no se había recibido el informe de inspección en puerto. La Secretaría solicitó el informe de inspección en puerto el 17 jul 2025. El informe se recibió el 17 jul 2025. Retraso respecto del plazo de 30 días para la presentación del informe: 84 días	Con relación al retraso en el envío a la Secretaría del informe de inspección en puerto a la embarcación chilena GLOBALPESCA I, la cual fue realizada el 25 de marzo de 2025 en el puerto de Punta Arenas y notificada a la Secretaría el día 17 jul 2025 (84 vencido el plazo), se informa que ello se debió a una confusión asociada a un problema de control y supervisión para su envío dentro de los plazos establecidos en la Medida de Conservación. Es relevante señalar que este retraso ocurrió sólo en 1 de las 33 inspecciones realizadas por Chile durante el período analizado, lo que refleja un alto estándar de cumplimiento general por parte de Chile. Con el fin de evitar la reiteración de este tipo de situaciones, se han reforzado los mecanismos internos de control y supervisión, con el objeto de asegurar que los informes de inspección sean remitidos a la Secretaría dentro de los plazos normativos previstos. Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
44-012	Namibia		La MC 10-03, párrafo 8, exige la remisión del informe de inspección en puerto a la Secretaría dentro de los 30 días desde la fecha de inspección (o a la mayor brevedad cuando haya instancias de incumplimiento). Namibia emitió el DCD NA-24-0002-E, que declara que el 17 jun 2024 el <i>Helena Ndume</i> descargó 4905 kg de austromerluza del Área 47 en Walvis Bay, Namibia. La inspección del <i>Helena Ndume</i>, barco de pabellón de Namibia, se realizó el 17 jun 2024 en Walvis Bay, Namibia. Al cotejar la base de datos del SDC con la base de datos de inspecciones en puerto, la Secretaría observó que no se había recibido el informe de inspección en puerto. La Secretaría solicitó el informe de inspección en puerto el 17 jul 2025. El informe se recibió el 17 jul 2025. Retraso respecto del plazo de 30 días para la presentación del informe: 365 días	El <i>Helena Ndume</i> tenía licencia para la pesca de austromerluza en el Área de la Convención de SEAFO. El barco cumplía todos los requisitos de rendición de información de SEAFO y el informe de inspección en puerto de SEAFO se remitió a la secretaría de SEAFO dentro del plazo establecido. Lamentablemente, Namibia no presentó copia del informe de inspección portuaria a la Secretaría de la CCRVMA en su momento y, cuando la Secretaría se lo hizo saber, el informe de inspección solicitado se presentó en la misma fecha del 17 de junio de 2025. Medidas adicionales: Namibia se compromete a garantizar que los informes de inspección en puerto se compartan tanto con la CCRVMA como con SEAFO, independientemente del lugar de operación y desembarque. Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
44-013	Sudáfrica		La MC 10-03, párrafo 8, exige la remisión del informe de inspección en puerto a la Secretaría dentro de los 30 días desde la fecha de inspección (o a la mayor brevedad cuando haya instancias de incumplimiento). Oficiales de puertos de Sudáfrica inspeccionaron el <i>More Sodruzhestva</i>, barco de pabellón de Ucrania, el 25 mayo 2024 y el informe de inspección en puerto se envió el 6 ago 2024. Retraso respecto del plazo de 30 días para la presentación del informe: 43 días	La inspección se realizó a tiempo, pero el retraso en la presentación del informe se debió a la falta de inspectores con funciones específicas que asumieran la responsabilidad de presentar los informes. Este asunto ha recibido el tratamiento adecuado y se han asignado oficiales a esa tarea específica. El formulario de inspección no indicaba incumplimiento, y el barco cumplía plenamente todas las medidas de conservación de aplicación en la campaña.	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
				Para hacer frente a este contratiempo y evitar retrasos en la presentación de informes, Sudáfrica ha reforzado sus procedimientos de inspección. Estos informes se actualizarán y finalizarán en cuanto concluya el desembarque, garantizando su envío dentro de plazo independientemente de cualquier retraso operativo. Para reforzar la coherencia, se ha asignado un oficial de control de pesquerías específico a todos los barcos de la CCRVMA, SIOFA y SEAFO. Se enviará copia de todos los informes de inspección al Director en funciones de cumplimiento, quien supervisará las tareas y asegurará la conformidad en la presentación de los mismos. Sudáfrica lamenta este retraso en la presentación de informes y confía en que las medidas descritas garantizarán la presentación futura de informes de inspección dentro de plazo, en plena observancia de las obligaciones del Estado rector del puerto. Medidas adicionales: No se requiere ninguna Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)		

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
44-014	Sudáfrica		La MC 10-03, párrafo 8, exige la remisión del informe de inspección en puerto a la Secretaría dentro de los 30 días desde la fecha de inspección (o a la mayor brevedad cuando haya instancias de incumplimiento). Oficiales de puertos de Sudáfrica inspeccionaron el <i>Shinsei Maru No 8</i>, barco de pabellón de Japón, el 8 mayo 2025. El 26 de junio de 2025 se transmitió a la Secretaría de la CCRVMA un informe de inspección en puerto de la IOTC. Se solicitó un formulario de inspección en puerto de la CCRVMA, que se facilitó el 2 jul 2025. La actividad de pesca se desarrolló en el Área 47 y en las Subáreas 88.1 y 48.6. Los informes de inspección solo registran austromerluza negra y carnaza. Ninguna especie de atún. Retraso respecto del plazo de 30 días para la presentación del informe: 20 días para el informe de inspección de la IOTC y 26 días para el informe de inspección en puerto de la CCRVMA.	Sudáfrica mantiene su compromiso de reforzar la eficacia y la coherencia de las medidas del Estado rector del puerto con relación a todas las OROP pertinentes. Para reforzar la eficacia del sistema, se ha asignado un oficial de control de pesquerías específico con funciones de control de las inspecciones de todos los barcos de la CCRVMA, SIOFA y SEAFO. En caso de que el oficial asignado no esté disponible, sus funciones serán realizadas por otros oficiales capacitados que garantizarán el servicio. Para garantizar un control robusto, el Director de cumplimiento recibirá copia de todos los informes y monitoreará la presentación de informes para confirmar su envío dentro de plazo. Con estas medidas, Sudáfrica refuerza su compromiso con la plena transparencia, responsabilidad y cooperación con la CCRVMA y otras OROP Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
44-015	Reino Unido		La MC 10-03, párrafo 8, exige la remisión del informe de inspección en puerto a la Secretaría dentro de los 30 días desde la fecha de inspección (o a la mayor brevedad cuando haya instancias de incumplimiento). El <i>Argos Helena</i>, barco del pabellón de Reino Unido, fue inspeccionado el 8 abr 2025. Al cotejar la base de datos del SDC con la base de datos de inspecciones en puerto, la Secretaría observó que no se había recibido el informe de inspección en puerto. La Secretaría solicitó el informe de inspección en puerto el 17 jul 2025. El informe se recibió el 17 jul 2025. Retraso respecto del plazo de 30 días para la presentación del informe: 70 días	Reino Unido realizó investigaciones sobre este posible caso de incumplimiento. La inspección en puerto se realizó el 8 abr, de conformidad con la MC 10-03. El mismo día, el informe de inspección se remitió al punto de contacto único del centro de seguimiento, en lugar de al equipo de seguimiento, como es preceptivo. Posteriormente, el 10 abr el responsable intentó presentar el informe a la Secretaría. Sin embargo, debido a un error del sistema, el correo electrónico permaneció en la bandeja de salida y no se pudo entregar. Este detalle pasó desapercibido, ya que el responsable inició un periodo de vacaciones inmediatamente después de esta acción. Tras la notificación de la Secretaría, el informe se le envió a la mayor brevedad el 17 de julio. Después, se realizaron consultas con los departamentos competentes, como consecuencia de las cuales, se actualizaron las directrices y los procedimientos internos para evitar que en el futuro se repitan casos similares. Medidas adicionales: Ninguna Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
44-016	Uruguay		La MC 10-03, párrafo 8, exige la remisión del informe de inspección en puerto a la Secretaría dentro de los 30 días desde la fecha de inspección (o a la mayor brevedad cuando haya instancias de incumplimiento). El 12 feb 2025 se inspeccionó el <i>Proa Pioneer</i>, barco de bandera de Uruguay, en Montevideo, Uruguay. Al cotejar la base de datos del SDC con la base de datos de inspecciones en puerto, la Secretaría observó que no se había recibido el informe de inspección en puerto. La Secretaría solicitó el informe de inspección en puerto el 17 jul 2025. El informe se recibió el 26 jul 2025. Retraso respecto del plazo de 30 días para la presentación del informe: 134 días	El retraso de las transmisiones de los datos puede ser atribuido al cambio de personal técnico asignado a la tarea. Durante el año 2025 se incorporó nuevo personal, y se envió a un técnico para su preparación al Taller sobre Sistema SDC para inspectores realizado en Sudáfrica (12 al 16 mayo 2025). Se espera incorporar más personal calificado para los períodos de mayor frecuencia de ingreso barcos al puerto de Montevideo. Asimismo, se solicitó a las empresas mayor puntualidad en la emisión de los documentos/conocimientos de embarque. Medidas adicionales: Se solicitó al organismo de control y a las empresas pesqueras mayor puntualidad en la emisión de los documentos/conocimientos de embarque. Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
44-017	Uruguay		La MC 10-03, párrafo 8, exige la remisión del informe de inspección en puerto a la Secretaría dentro de los 30 días desde la fecha de inspección (o a la mayor brevedad cuando haya instancias de incumplimiento). El 26 mayo 2025 se inspeccionó el <i>Proa Pioneer</i>, barco de bandera de Uruguay, en Montevideo, Uruguay. Al cotejar la base de datos del SDC con la base de datos de inspecciones en puerto, la Secretaría observó que no se había recibido el informe de inspección en puerto. La Secretaría solicitó el	El retraso de las transmisiones de los datos puede ser atribuido al cambio de personal técnico asignado a la tarea. Durante el año 2025 se incorporó nuevo personal, y se envió a un técnico para su preparación al Taller sobre Sistema SDC para inspectores realizado en Sudáfrica (12 al 16 mayo 2025). Se espera incorporar más personal calificado para los períodos de mayor frecuencia de ingreso barcos al puerto de Montevideo. Asimismo, se solicitó a las empresas mayor puntualidad en la emisión de los documentos/conocimientos de embarque.	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
			informe de inspección en puerto el 17 jul 2025. El informe se recibió el 26 jul 2025. Retraso respecto del plazo de 30 días para la presentación del informe: 31 días	Medidas adicionales: Se solicitó al organismo de control y a las empresas pesqueras mayor puntualidad en la emisión de los documentos/conocimientos de embarque. Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)		
44-018	Uruguay		La MC 10-03, párrafo 8, exige la remisión del informe de inspección en puerto a la Secretaría dentro de los 30 días desde la fecha de inspección (o a la mayor brevedad cuando haya instancias de incumplimiento). El 31 mar 2025 se inspeccionó el <i>Yantar 31</i>, barco de bandera de Rusia, en Montevideo, Uruguay. Al cotejar la base de datos del SDC con la base de datos de inspecciones en puerto, la Secretaría observó que no se había recibido el informe de inspección en puerto. La Secretaría solicitó el informe de inspección en puerto el 17 jul 2025. El informe se recibió el 23 jul 2025. Retraso respecto del plazo de 30 días para la presentación del informe: 84 días	El retraso de las transmisiones de los datos puede ser atribuido al cambio de personal técnico asignado a la tarea. Durante el año 2025 se incorporó nuevo personal, y se envió a un técnico para su preparación al Taller sobre Sistema SDC para inspectores realizado en Sudáfrica (12 al 16 mayo 2025). Se espera incorporar más personal calificado para los períodos de mayor frecuencia de ingreso barcos al puerto de Montevideo. Asimismo, se solicitó a las empresas mayor puntualidad en la emisión de los documentos/conocimientos de embarque. Medidas adicionales: Se solicitó al organismo de control y a las empresas pesqueras mayor puntualidad en la emisión de los documentos/conocimientos de embarque. Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
MC 10-04						
44-019	Francia	<i>Albius</i>	La MC 10-04, párrafo 13, exige a los Estados del pabellón enviar a la Secretaría la correspondiente notificación de desplazamiento dentro del plazo de las 24 horas de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención. El análisis de los datos VMS reveló que el <i>Albius</i> no había proporcionado una notificación de entrada a la División 58.4.4b. El 05 ago 2024, 05:51 UTC, la Secretaría solicitó a los funcionarios de contacto para el VMS de Francia la notificación de desplazamiento. El 05 ago 2024, 08:25 UTC, se presentó a la Secretaría una notificación de entrada del <i>Albius</i> a la División 58.4.4b, siendo la fecha y hora de entrada notificadas el 26 jul 2024, 03:22 UTC. Retraso tras cumplido el plazo de 24 h: 9 días, 5 h, 3 mins	Francia reconoce que la notificación se realizó después del plazo de 24 horas. El barco no había previsto que su rumbo fuera tan al Sur, con la consiguiente entrada en el Área de la CCRVMA, por lo que la tripulación olvidó notificarlo. Medidas adicionales: Se emitió un recordatorio al barco para que sea diligente con las notificaciones de la CCRVMA. Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
44-020	Francia	<i>Albius</i>	La MC 10-04, párrafo 13, exige a los Estados del pabellón enviar a la Secretaría la correspondiente notificación de desplazamiento dentro del plazo de las 24 horas de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención. El análisis de los datos VMS reveló que el <i>Albius</i> no había proporcionado una notificación de entrada a la División 58.5.1. El 05 ago 2024, 05:51 UTC, la Secretaría solicitó a los funcionarios de contacto para el VMS de Francia la notificación de desplazamiento.	Francia reconoce que la notificación se realizó después del plazo de 24 horas. El barco no había previsto que su rumbo fuera tan al Sur, con la consiguiente entrada en el Área de la CCRVMA, por lo que la tripulación olvidó notificarlo. Medidas adicionales: Se emitió un recordatorio al barco para que sea diligente con las notificaciones de la CCRVMA.	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
			El 05 ago 2024, 08:25 UTC, se presentó a la Secretaría una notificación de entrada del <i>Albius</i> a la División 58.5.1, siendo la fecha y hora de entrada notificadas el 26 jul 2024, 19:20 UTC. Retraso tras cumplido el plazo de 24 h: 8 días, 13 h, 5 mins	Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)		
44-021	Francia	<i>Ile de la Reunion II</i>	La MC 10-04, párrafo 13, exige a los Estados del pabellón enviar a la Secretaría la correspondiente notificación de desplazamiento dentro del plazo de las 24 horas de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención. El análisis de los datos VMS reveló que el <i>Ile de la Reunion II</i> no había proporcionado una notificación de entrada a la División 58.4.4b. El 13 ago 2024, 22:58 UTC, la Secretaría solicitó a los funcionarios de contacto para el VMS de Francia la notificación de desplazamiento. El 14 ago 2024, 04:29 UTC, se presentó a la Secretaría una notificación de entrada del <i>Ile de la Reunion II</i> a la División 58.4.4b, siendo la fecha y hora de entrada notificadas el 13 ago 2024, 02:50 UTC. Retraso tras cumplido el plazo de 24 h: 1 h, 39 mins	Francia reconoce que la notificación se envió con un retraso de 1 hora y 39 minutos respecto del plazo de 24 horas. El barco olvidó transmitir la notificación. Medidas adicionales: Se han hecho los recordatorios pertinentes al barco. Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
44-022	República de Corea	<i>Sae In Master</i>	La MC 10-04, párrafo 13, exige a los Estados del pabellón enviar a la Secretaría la correspondiente notificación de desplazamiento dentro del plazo de las 24 horas de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención.	Este caso no constituye un incumplimiento. Tanto el <i>Sae In Master</i> como el <i>Sae In Pioneer</i> presentaron notificaciones de entrada y desplazamiento al transitar de la ZEI del mar de Ross al área de ordenación 88.2A, ZPG 1 del AMP. Las notificaciones se presentaron el	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
			El análisis de los datos VMS reveló que el <i>Sae In Master</i> no había proporcionado una notificación de entrada en la Subárea 88.2. El 28 ene 2025, 03:14 UTC, la Secretaría solicitó la pertinente notificación de desplazamiento. El 28 ene 2025, 05:19 UTC, se presentó a la Secretaría una notificación de entrada del <i>Sae In Master</i> a la Subárea 88.2, siendo la fecha y hora de entrada notificadas el 26 ene 2025, 15:00 UTC. En el momento de la presentación de la notificación se señaló que el equipo de telecomunicaciones del barco funcionaba mal. Retraso tras cumplido el plazo de 24 h: 14 h, 19 mins	27 de enero de 2025, 01:44 y 07:35 UTC respectivamente, dentro de las 24 horas siguientes a la entrada de los barcos a la Subárea 88.2A y conforme a la MC 10-04. (3) Circunstancias detalladas La ZEI del mar de Ross cubre las Subáreas 88.1K y 88.2A. Ambos barcos presentaron notificaciones de entrada y desplazamiento cuando entraron por primera vez en la ZEI y navegaron dentro de esa ZEI. Dado que la ZPG 1 se encuentra dentro de la Subárea 88.2A, se dio por sentado que las notificaciones presentadas al entrar en la ZPG 1 servían como las notificaciones de entrada y desplazamiento exigidas para la Subárea 88.2A. Los barcos no abandonaron la ZEI (esto es, se desplazaron de la 88.1K a la 88.1I) para luego volver a entrar en la Subárea 88.2A, lo que habría requerido un conjunto adicional de notificaciones de intención y de desplazamiento. Por el contrario, permanecieron todo el tiempo dentro de la ZEI del mar de Ross antes de dirigirse a la ZPG 1 de la 88.2A. Ambos barcos presentaron sus notificaciones de desplazamiento para la ZPG 1 del AMP en la 88.2A el 27 ene 2025 dentro de las 24 horas siguientes a su entrada, cumpliendo así los requisitos de la MC 10-04. (4) Registro de las notificaciones presentadas (UTC)		

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
				<i>Sae In Master</i> A. Notificación de la intención de entrar en la ZEI de la 88.1: 25 ene 2025, 10:54 B. Notificación de desplazamiento a la ZEI de la 88.1: 26 ene 2025, 02:23 C. Notificación de la intención de entrar en la ZPG 1 del AMP en 88.2: 26 ene 2025, 05:09 D. Notificación de desplazamiento a la ZPG 1 del AMP en 88.2: 27 ene 2025, 01:44 Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales Calificación preliminar: Cumple		
44-023	República de Corea	<i>Sae In Pioneer</i>	La MC 10-04, párrafo 13, exige a los Estados del pabellón enviar a la Secretaría la correspondiente notificación de desplazamiento dentro del plazo de las 24 horas de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención. El análisis de los datos VMS reveló que el <i>Sae In Pioneer</i> no había proporcionado una notificación de entrada en la Subárea 88.2. El 28 ene 2025, 03:14 UTC, la Secretaría solicitó la pertinente notificación de desplazamiento. El 28 ene 2025, 05:12 UTC, se presentó a la Secretaría una notificación de entrada del <i>Sae In Pioneer</i> a la Subárea 88.2, siendo la fecha y hora de entrada notificadas el 26 ene 2025, 19:00 UTC. En el momento de la presentación de la notificación se señaló que el equipo de telecomunicaciones del barco funcionaba mal. Retraso tras cumplido el plazo de 24 h: 10 h, 12 mins	Este caso no constituye un incumplimiento. Tanto el <i>Sae In Master</i> como el <i>Sae In Pioneer</i> presentaron notificaciones de entrada y desplazamiento al transitar de la ZEI del mar de Ross al área de ordenación 88.2A, ZPG 1 del AMP. Las notificaciones se presentaron el 27 de enero de 2025, 01:44 y 07:35 UTC respectivamente, dentro de las 24 horas siguientes a la entrada de los barcos a la Subárea 88.2A y conforme a la MC 10-04. (3) Circunstancias detalladas La ZEI del mar de Ross cubre las Subáreas 88.1K y 88.2A. Ambos barcos presentaron notificaciones de entrada y desplazamiento cuando entraron por primera vez en la ZEI y navegaron dentro de esa ZEI. Dado que la ZPG 1 se encuentra dentro de la Subárea 88.2A, se dio por sentado que las notificaciones presentadas al entrar en la	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
				ZPG 1 servían como las notificaciones de entrada y desplazamiento exigidas para la Subárea 88.2A. Los barcos no abandonaron la ZEI (esto es, se desplazaron de la 88.1K a la 88.1I) para luego volver a entrar en la Subárea 88.2A, lo que habría requerido un conjunto adicional de notificaciones de intención y de desplazamiento. Por el contrario, permanecieron todo el tiempo dentro de la ZEI del mar de Ross antes de dirigirse a la ZPG 1 de la 88.2A. Ambos barcos presentaron sus notificaciones de desplazamiento para la ZPG 1 del AMP en la 88.2A el 27 ene 2025 dentro de las 24 horas siguientes a su entrada, cumpliendo así los requisitos de la MC 10-04. (4) Registro de las notificaciones presentadas (UTC) <i>SAE IN PIONEER</i> A. Notificación de la intención de entrar en la ZEI de la 88.1: 25 ene 2025, 19:32 B. Notificación de desplazamiento a la ZEI de la 88.1: 26 ene 2025, 09:13 C. Notificación de la intención de entrar en la ZPG 1 del AMP en 88.2: 26 ene 2025, 02:54 D. Notificación de desplazamiento a la ZPG 1 del AMP en 88.2: 27 ene 2025, 07:35 Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales Calificación preliminar: Cumple		

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
44-024	República de Corea	<i>Southern Park</i>	La MC 10-04, párrafo 13, exige a los Estados del pabellón enviar a la Secretaría la correspondiente notificación de desplazamiento dentro del plazo de las 24 horas de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención. El análisis de los datos VMS reveló que el <i>Southern Park</i> no había proporcionado una notificación de desplazamiento para entrar en la Subárea 88.2. El 28 ene 2025, 03:14 UTC, la Secretaría solicitó la pertinente notificación de desplazamiento. El 28 ene 2025, 06:16 UTC, se presentó a la Secretaría una notificación de entrada del <i>Southern Park</i> a la Subárea 88.2, siendo la fecha y hora de entrada notificadas el 26 ene 2025, 13:06 UTC. En el momento de la presentación de la notificación se señaló que el equipo de telecomunicaciones del barco funcionaba mal. Retraso tras cumplido el plazo de 24 h: 17 h, 10 mins	Secuencia temporal 25 ene 2025, 23:30 UTC: La oficina central de Hongjin Corp. envió una directiva a la flota Hongjin para que notificaran sus desplazamientos después de concluir operaciones en la Subárea 88.1. 26 ene 2025: La oficina central de Hongjin Corp. y el barco recibieron una carta oficial de la autoridad de pesquerías de la República de Corea, basada en una carta enviada por la Secretaría de la CCRVMA el 28 ene. 28 ene 2025, 04:47 UTC: tras confirmar la carta oficial, la oficina central intentó contactar de nuevo con el <i>Southern Park</i>, pero no pudo debido a problemas de comunicación. La oficina central se puso entonces en contacto con el <i>Hongjin No 701</i> y le ordenó que presentara la notificación de desplazamiento en nombre del <i>Southern Park</i>. 28 ene 2025, 05:25 UTC: El <i>Hongjin No 701</i> y el <i>Seven Park</i> completaron sus notificaciones de desplazamiento de la Subárea 88.1 a la 88.2. La flota confirmó que la notificación del <i>Southern Park</i> se había retrasado debido a un problema de comunicación, y que el barco la presentaría una vez se estabilizara la conexión. 28 ene 2025, 05:40 UTC: El <i>Hongjin No 701</i> envió a la Secretaría la notificación de desplazamiento en nombre del <i>Southern Park</i>. 28 ene 2025, 06:16 UTC: Se ha vuelto a presentar una notificación corregida debido a un error en la información notificada en la primera.	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
				A pesar de los esfuerzos del <i>Southern Park</i> por responder de la forma más proactiva posible, la transmisión no se completó con éxito dentro del período reglamentado de 24 horas durante el tránsito, lo que provocó un retraso en el envío de la notificación de desplazamiento debido a errores de comunicación. En la temporada 2024/25, el <i>Southern Park</i> tenía cuatro equipos de comunicación (dos equipos Inmarsat FBB, un equipo GX y un teléfono Iridium). Sin embargo, en determinadas áreas se produjeron con frecuencia fallos de comunicación. Para evitar problemas de cumplimiento derivados de estos fallos en la próxima temporada, Hongjin Corp. tiene previsto instalar más equipos de comunicación Starlink en todos sus barcos para minimizar los cortes de conexión. Una instalación de prueba de Starlink en el <i>Hongjin No 701</i> durante la misma temporada confirmó su conectividad estable en la región antártica. Como medidas de seguimiento, el Ministerio de Océanos y Pesquerías emitió una advertencia al operador, impartió una sesión educativa y le ordenó que presentara un plan de medidas preventivas. Como parte de las medidas, el barco utilizará su sistema electrónico de rendición de informes, que permite la comunicación bidireccional entre el barco y la autoridad de pesquerías de Corea, además de su comunicación con la Secretaría de la CCRVMA, para asegurarse de que toda la información requerida se transmite a tiempo, incluso en el caso de perturbaciones de las		

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
				comunicaciones por las condiciones meteorológicas. Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)		
44-025	Sudáfrica	<i>Koryo Maru No 11</i>	La MC 10-04, párrafo 13, exige a los Estados del pabellón enviar a la Secretaría la correspondiente notificación de desplazamiento dentro del plazo de las 24 horas de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención. El análisis de los datos VMS reveló que el <i>Koryo Maru No 11</i> no había proporcionado una notificación de desplazamiento para entrar en la Subárea 58.7. El 16 dic 2024, 02:09 UTC, la Secretaría solicitó la pertinente notificación de desplazamiento. El 16 dic 2024, 06:38 UTC, se presentó a la Secretaría una notificación de entrada del <i>Koryo Maru No 11</i> a la Subárea 58.7, siendo la fecha y hora de entrada notificadas el 13 dic 2024, 08:11 UTC. Retraso tras cumplido el plazo de 24 h: 1 día, 22 h, 27 mins	Sudáfrica reconoce la conclusión de la Secretaría sobre la ausencia de una notificación de entrada clara y dentro de plazo del <i>Koryo Maru No 11</i> a la Subárea 58.7 el 13 dic 2024. El barco envió varios correos electrónicos durante este periodo, que incluían informes de posición y explicaciones sobre sus desplazamientos. Sin embargo, estas comunicaciones no se enviaron en el formato prescrito de la MC 10-04, anexo 10-04/A y, por lo tanto, la Secretaría interpretó que no constituían una notificación formal de entrada. Sudáfrica conviene en que esto generó confusión y dio lugar a considerar la notificación como fuera de plazo. Pedimos disculpas por esta falta de claridad. Se han dado instrucciones formales al capitán del barco para que se asegure de que todos los futuros informes de entrada, salida y desplazamiento entre subáreas se envíen: • haciendo explícito que son notificaciones de entrada cuando se entre en una subárea; • conforme a la MC 10-04, párrafo 13 y mediante el formato prescrito en el anexo 10-04/A; y • dentro del plazo establecido de 24 horas.	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
				Para evitar que se repita el caso, el Departamento ha reenviado al capitán del buque las instrucciones pertinentes, y ha recalcado de nuevo la necesidad de claridad, de ajustarse al formato de notificación y de cumplir con los plazos para el envío de notificaciones de desplazamiento. Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales Calif. Prel.: Incumplimiento leve (nivel 1)		
44-026	Sudáfrica	<i>Koryo Maru No 11</i>	La MC 10-04, párrafo 13, exige a los Estados del pabellón enviar a la Secretaría la correspondiente notificación de desplazamiento dentro del plazo de las 24 horas de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención. El 18 dic 2024, 09:27 UTC, se presentó a la Secretaría una notificación de entrada del <i>Koryo Maru No 11</i> a la Subárea 58.7, siendo la fecha y hora de entrada notificadas el 14 dic 2024, 08:16 UTC. Retraso tras cumplido el plazo de 24 h: 3 días, 1 h, 11 mins	Sudáfrica reconoce la observación de la Secretaría del 18 dic 2024 sobre la ausencia de una notificación de la entrada del <i>Koryo Maru No 11</i> a la Subárea 58.7 el 14 dic 2024, 08:16 UTC. Se observa que, si bien el capitán del barco transmitió un informe de posición y de actividad a varios destinatarios el 14 dic 2024, la notificación formal de desplazamiento a la Secretaría no se recibió hasta el 18 dic 2024, excediendo así el plazo de 24 horas estipulado en la MC 10-04, párrafo 13. Este retraso se debió a la secuencia de notificaciones y a la no presentación del informe en el formato prescrito del anexo 10-04/A, lo que generó confusión y, en última instancia, provocó un incumplimiento del plazo estipulado. Se han tomado medidas correctoras. Se ha recordado al capitán del barco los requisitos específicos de la MC 10-04, párrafo 13, y se le ha ordenado que se asegure de que todos los informes futuros se envíen directamente a la Secretaría, dentro del plazo requerido y en el formato prescrito. Además, el Departamento	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
				ha reiterado la obligación de informar a todos los operadores y ha reforzado los procedimientos de control interno para evitar que se repita el caso. Sudáfrica reafirma su compromiso de garantizar el pleno cumplimiento de las medidas de conservación de la CCRVMA y seguirá trabajando con la Secretaría para seguir enviando informes coherentes y precisos. Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales Calif. Prel.: Incumplimiento leve (nivel 1)		
44-027	Sudáfrica	<i>Koryo Maru No 11</i>	La MC 10-04, párrafo 13, exige a los Estados del pabellón enviar a la Secretaría la correspondiente notificación de desplazamiento dentro del plazo de las 24 horas de efectuado todo ingreso a, salida de y desplazamiento entre subáreas y divisiones del Área de la Convención. El 30 sep 2024, 18:51 UTC, se presentó a la Secretaría una notificación de entrada del <i>Koryo Maru No 11</i> a la Subárea 58.7, siendo la fecha y hora de entrada notificadas el 29 sep 2024, 07:22 UTC. Retraso tras cumplido el plazo de 24 h: 11 h, 29 mins	Sudáfrica reconoce la observación de la Secretaría del 30 sep 2024 sobre la ausencia de una notificación de entrada del <i>Koryo Maru No 11</i>. Señalamos que el 29 sep 2024 el capitán del barco presentó notificaciones de entrada a la ZEE y de inicio de las actividades de pesca. Sin embargo, la posterior notificación de desplazamiento a la Secretaría se recibió ya cumplido el plazo de 24 horas que prescribe la MC 10-04, párrafo 13. El retraso se debió a la secuencia y el formato de los mensajes transmitidos, que podrían haber dificultado el cumplimiento del plazo establecido. Si bien es cierto que se enviaron notificaciones, no se utilizó el formato prescrito en el anexo 10-04/A. Tras el incidente, el Departamento recordó al capitán del <i>Koryo Maru No 11</i> la estricta obligación de presentar todas las notificaciones de desplazamiento en un plazo de 24 horas y con el formato correcto. Además, se han reforzado las orientaciones a	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
				todos los operadores para evitar que se repitan problemas similares, y se están reforzando las medidas de control para garantizar el cumplimiento futuro de la MC 10-04. Sudáfrica sigue comprometida con la plena transparencia y con el cumplimiento de las medidas de conservación de la CCRVMA y aprecia el compromiso permanente de la Secretaría para reforzar su aplicación.		
				Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales		
				Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)		
MC 10-05						
44-028	Argentina		La MC 10-05, párrafo 6, estipula que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida. La MC 10-05, párrafo 7, estipula que los DED y los DRED se deberán rellenar tal y como se describe en el anexo 10-05/A. Es obligatorio utilizar el SDCe para generar, validar y rellenar DCD o DRED. 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	Con relación a este incidente, la Dirección Nacional de Coordinación y Fiscalización Pesquera de Argentina ha informado que todos los pasos del SDCe de este documento fueron completados y validados el 28 jun 2024, 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 requieren medidas adicionales Calificación preliminar: Cumple	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
			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. 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. El DED identificado representa < 1 % de las exportaciones de Argentina y < 1 % de todas las exportaciones del SDC. La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es: 1 DED se emitió entre 6 y 10 días después de la fecha de exportación declarada. En el sitio web figura un listado que hace la función de archivo adjunto a este registro y que contiene el número del DED.			
44-029	Chile		La MC 10-05, párrafo 6, estipula que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida. La MC 10-05, párrafo 7, estipula que los DED y los DRED se deberán rellenar tal y como se describe en el anexo 10-05/A. Es obligatorio	Con relación a la identificación de 3 DEDs que fueron validados en forma extemporánea, se informa que ellos se encuentran asociados 3 embarques diferentes de <i>Dissostichus eleginoides</i> (TOP) realizados por Chile durante el período analizado. El primer caso (DED 3E7E-94A4-7D28), con fecha de exportación del 16 de abril de 2025, fue parte de un embarque que consideró 9 DEDs, de los cuales sólo 1 fue validado con fecha 08 de mayo de 2025 (22 días después de la fecha de exportación).	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
			utilizar el SDCe para generar, validar y rellenar DCD o DRED. 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. El análisis de los datos del SDCe identificó que Chile validó 3 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. El DED identificado representa < 1 % de las exportaciones de Chile y < 1 % de todas las exportaciones del SDC. La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es: 3 DED se emitieron entre 21 y 50 días después de la fecha de exportación declarada. En el sitio web figura un listado que hace la función de archivo adjunto a este registro y que contiene los números de los DED.	El segundo caso (DED E517-A696-3F64), con fecha de exportación del 20 de abril de 2025, fue parte de un embarque que consideró 36 DEDs, de los cuales sólo 1 fue validado con fecha 04 de junio de 2025 (45 días después de la fecha de exportación). El tercer caso (DED DAEC-9500-EBD3), con fecha de exportación del 10 de mayo de 2025, fue parte de un embarque que consideró 49 DEDs, de los cuales sólo 1 fue validado con fecha 05 de junio de 2025 (26 días después de la fecha de exportación). Una característica del sistema eCDS implementado en Chile, es la gran cantidad de DCD y DED que se validan (sobre el 65% del total mundial), lo que se explica por tener que registrar en el sistema eCDS las capturas de TOP realizadas dentro de nuestra Zona Económica Exclusiva (ZEE) por embarcaciones artesanales (174 aproximadamente), implicando por ello la generación de una gran cantidad de documentos de exportación (DEDs) en el sistema, lo que consecuentemente redundará en una gran cantidad de DEDs asociados a nuestros embarques. Dado el contexto anterior, y en relación a los 3 DED validados en una fecha posterior a la de exportación, se informa que todos estos casos se debieron a errores involuntarios de carácter puntual, en la medida que los Inspectores de Pesca no completaron el paso 4 en el sistema eCDS para dichos DEDs, toda vez que los restantes documentos asociados a cada uno de		

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
				los embarques se encontraban validados correctamente. Frente a ello, junto con reiterar las instrucciones realizadas a los Inspectores Nacionales respecto a los procedimientos que aplican a este tipo de certificación, es preciso señalar que los 3 casos detectados comprometen sólo el 0,1% de los DEDs validados por Chile durante el período analizado (3056 en total). Esta cifra supone una significativa disminución para estos hallazgos respecto de las temporadas anteriores, lo que estaría dando cuenta de la efectividad de las medidas dispuestas por Chile para enfrentarlos y evitarlos. Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)		
44-030 (a)	Francia		La MC 10-05, párrafo 6, estipula que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida. La MC 10-05, párrafo 7, estipula que los DED y los DRED se deberán rellenar tal y como se describe en el anexo 10-05/A. Es obligatorio utilizar el SDCe para generar, validar y rellenar DCD o DRED. Un DED y/o DRED no se completa ni se valida en el SDCe sin la verificación proporcionada por un funcionario del	Respuesta enviada a la Secretaría por la Unión Europea mediante correo electrónico: Hemos investigado estos incidentes. En el caso de 3 DED (FR-24-0030-E, FR-24-0029-E y FR-24-0018-E, correspondientes al número de reserva para la exportación EBKG11039890), se cometió un error de codificación. La fecha introducida para la exportación (13 dic 2024) era de hecho la fecha en la que se solicitaron los DED. La exportación tuvo lugar realmente el 26 dic 2024, como se indica en la confirmación de la reserva, es decir, después de que las autoridades competentes validaran los DED (16 dic 2024). En consecuencia, el envío iba acompañado de DED validados, tal como	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
			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. El análisis de los datos del SDCe identificó que Francia validó 4 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. Los DED identificados representan el 1 % de las exportaciones de Francia y < 1 % de todas las exportaciones del SDC. La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es: 3 DED se emitieron 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. En el sitio web figura un listado que hace la función de archivo adjunto a este registro y que contiene los números de los DED.	exige la MC 10-05, párrafo 6. Se ha recordado a las autoridades competentes la importancia de garantizar la correcta codificación de la información en el SDCe. Medidas adicionales: Ninguna Calificación preliminar: Cumple		
44-030 (b)	Francia		La MC 10-05, párrafo 6, estipula que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.	Respuesta enviada a la Secretaría por la Unión Europea mediante correo electrónico: Hemos investigado estos incidentes. En el caso del DED FR-24-0011-E, nuestra investigación descubrió que la exportación tuvo lugar antes de que se validara el DED. La exportación tuvo lugar el 14 jul 2024, pero la validación del DED se retrasó debido a que el exportador había facilitado información	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
			La MC 10-05, párrafo 7, estipula que los DED y los DRED se deberán rellenar tal y como se describe en el anexo 10-05/A. Es obligatorio utilizar el SDCe para generar, validar y rellenar DCD o DRED. 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. El análisis de los datos del SDCe identificó que Francia validó 4 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. Los DED identificados representan el 1 % de las exportaciones de Francia y < 1 % de todas las exportaciones del SDC. La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es: 3 DED se emitieron 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. En el sitio web figura un listado que hace la función de archivo adjunto a este registro y que contiene los números de los DED.	incompleta. La información que faltaba (número del conocimiento de embarque) se facilitó el 31 jul y el DED se validó debidamente el 1 ago 2024. Las autoridades competentes han revisado y mejorado sus procedimientos internos para evitar que el caso se vuelva a dar. Observamos que los DED identificados representan menos del 1 % de las exportaciones de Francia. Medidas adicionales: Ninguna Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)		

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
44-031	Japón		La MC 10-05, párrafo 6, estipula que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida. La MC 10-05, párrafo 7, estipula que los DED y los DRED se deberán rellenar tal y como se describe en el anexo 10-05/A. Es obligatorio utilizar el SDCe para generar, validar y rellenar DCD o DRED. 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. El análisis de los datos del SDCe identificó que Japón 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. El DED identificado representa el 100 % de las exportaciones de Japón y < 1 % de todas las exportaciones del SDC. La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es: 1 DED se emitió entre 11 y 20 días después de la fecha de exportación declarada.	(1) El 22 mayo 2025, un exportador preguntó a la Agencia de Pesquerías de Japón sobre el procedimiento de emisión y validación de DRED. Durante las comunicaciones con este exportador, se comprobó que los productos de austromerluza en cuestión ya habían salido hacia Hong Kong. (2) La Agencia preguntó inmediatamente al exportador por las razones de esta situación. El exportador explicó que nunca había reexportado austromerluza y que no estaba familiarizado con los procedimientos de reexportación de esta especie. Luego resultó que pasaron por alto los requisitos de la validación necesaria, lo que dio lugar a la mencionada investigación “tardía”, una vez el barco de la exportación ya había zarpado. (3) El mismo día (22 mayo), la autoridad competente de Hong Kong facilitó a la Agencia la información sobre los mencionados productos reexportados que llegaban allí, preguntando por la situación de la validación del DRED. Teniendo en cuenta que el exportador prometió evitar que se repitiera dicho error, la Agencia realizó excepcionalmente una revisión documental y validó el certificado de reexportación a posteriori.	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
			En el sitio web figura un listado que hace la función de archivo adjunto a este registro y que contiene el número del DED.	(4) Aunque los requisitos de emisión y validación de DRED ya se habían dado a conocer ampliamente a los exportadores, a raíz de este incidente, la Agencia dio instrucciones estrictas al exportador para que cumpla esos requisitos en el momento de la reexportación. Desde entonces, el exportador ha cumplido plenamente con esos requisitos y ha procedido a realizar reexportaciones sin incidencias. Medidas adicionales: No se requieren medidas adicionales Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)		
44-032	Nueva Zelanda		La MC 10-05, párrafo 6 , estipula que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida.	Se emitió el DED a la empresa solicitante con fecha de exportación del 2 abril. El 22 abril, el exportador solicitó una modificación del DED para indicar una fecha de exportación del 26 marzo. Esta modificación se solicitó para reflejar el transporte interno (dentro de aguas territoriales de Nueva Zelanda) del contenedor, ya que el país importador había modificado aspectos de su política de comercio y deseaba que esta información se reflejara en el DED. El contenedor partió del puerto de Timaru el 2 abril con destino al puerto de Port Chalmers antes de abandonar Nueva Zelanda el 6 abril.	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
			La MC 10-05, párrafo 7, estipula que los DED y los DRED se deberán rellenar tal y como se describe en el anexo 10-05/A. Es obligatorio utilizar el SDCe para generar, validar y rellenar DCD o DRED. 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. El análisis de los datos del SDCe identificó que Nueva Zelanda 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. Los DED identificados representan el 1 % de las exportaciones de Nueva Zelanda y < 1 % de todas las exportaciones del SDC. La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es: 1 DED se emitió entre 6 y 10 días después de la fecha de exportación declarada. En el sitio web figura un listado que hace la función de archivo adjunto a este registro y que contiene el número del DED.	Dado que ambos puertos se encuentran en Nueva Zelanda, el transporte entre ellos es nacional (conforme a la MC 10-05, párrafo 6), por lo que no requería un DED. A petición del importador, se modificó el DED para dar cuenta de este transporte interno. Por lo tanto, el cargamento iba acompañado de un DED completo en el momento de la exportación. Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales. Calificación preliminar: Cumple		
44-033	Sudáfrica		La MC 10-05, párrafo 6, estipula que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La	Deseamos aclarar las circunstancias que condujeron a la expedición tardía de determinados documentos de exportación (DED) de envíos exportados el 12 ene 2025. El cliente presentó las solicitudes para todos los DED en cuestión el viernes 10 ene 2025,	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
			importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida. La MC 10-05, párrafo 7, estipula que los DED y los DRED se deberán rellenar tal y como se describe en el anexo 10-05/A. Es obligatorio utilizar el SDCe para generar, validar y rellenar DCD o DRED. 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. El análisis de los datos del SDCe identificó que Sudáfrica validó 3 DED/DRED 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. Los DED identificados representan el 7 % de las exportaciones de Sudáfrica y < 1 % de todas las exportaciones del SDC. La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es: 3 DED se emitieron entre 1 y 2 días después de la fecha de exportación declarada. En el sitio web figura un listado que hace la función de archivo adjunto a este registro y que contiene los números de los DED.	antes de la fecha estimada de exportación. El Departamento tramitó debidamente las solicitudes y emitió los correspondientes DCD (ZA-24-0002-E-1, ZA-24-0002-E-2, ZA-24-0002-E-3, ZA-24-0003-E-1 y ZA-24-0003-E-2), que reflejaban correctamente los importadores y las cantidades de producto. En ese momento, se consideró que todos los DED pertinentes habían sido emitidos. Sin embargo, tras la revisión por parte del cliente, se detectó que tres de los diez DED que formaban parte de la solicitud original se habían omitido por error. Esta omisión fue inmediatamente corregida por el Departamento el martes 14 ene 2025, cuando el asunto se señaló a su atención. Lamentablemente, esto significó que los tres DED pendientes se emitieron dos días después de la fecha real de exportación, el 12 ene 2025. El retraso en informar de la omisión no fue intencionado. El cliente se encontró con una crisis familiar urgente, que retrasó su capacidad para revisar los documentos y notificar la omisión al Departamento con prontitud. Una vez notificado, el Departamento tomó medidas correctoras inmediatas. Lamentamos este descuido administrativo y el retraso en la presentación de informes y aseguramos a la Comisión que todas las solicitudes se presentaron a tiempo y que se tomaron medidas correctoras a la mayor		

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
				brevedad posible. Se están reforzando las medidas para evitar estos errores en el futuro. Medidas adicionales: Ninguna Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)		
44-034	España		La MC 10-05, párrafo 6, estipula que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida. La MC 10-05, párrafo 7, estipula que los DED y los DRED se deberán rellenar tal y como se describe en el anexo 10-05/A. Es obligatorio utilizar el SDCE para generar, validar y rellenar DCD o DRED. 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. El análisis de los datos del SDCE identificó que España validó 1 DED después de la fecha de exportación declarada. Por lo tanto, ese	Respuesta enviada a la Secretaría por la Unión Europea mediante correo electrónico: Este incidente se refiere al DRED con código de exportación 38A9-5B63-5654 que se validó después de la fecha de exportación. La autoridad exportadora completó los pasos 1 a 3 del DRED en el SDCE el 8 mayo 2025. Sin embargo, debido a un error administrativo, el paso 4 "Confirmación del Estado exportador" quedó pendiente de completar y se notificó al exportador el DRED sin que este paso se hubiera completado. Al percatarse de esta omisión tras realizar las comprobaciones debidas, la autoridad exportadora procedió a confirmar la exportación en el SDCE y completaron el paso 4 el 21 mayo 2025. En consecuencia, la fecha de confirmación por el Estado exportador se registra como posterior a la fecha de exportación. Aunque el envío iba acompañado de DRED y la autoridad exportadora había confirmado su acuerdo al exportador el 8 mayo, esto no se reflejó en el SDCE hasta el 21 mayo 2025. Además, se ha recordado a la autoridad exportadora la importancia de garantizar que los envíos de <i>Dissostichus</i> spp. no se exporten sin DED/DRED validados en el SDCE, y de	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
			cargamento no tenía un DED completo que lo acompañara en el momento de la exportación. El DED identificado representa < 1 % de las exportaciones de España y < 1 % de todas las exportaciones del SDC. La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es: 1 DED se emitió entre 6 y 10 días después de la fecha de exportación declarada. En el sitio web figura un listado que hace la función de archivo adjunto a este registro y que contiene el número del DED.	tomar las medidas necesarias para prevenir la repetición de este caso en el futuro. Los DED/DRED identificados suponen el 1 % de las exportaciones de España. Medidas adicionales: No se requieren medidas adicionales Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)		
44-035	Uruguay		La MC 10-05, párrafo 6, estipula que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida. La MC 10-05, párrafo 7, estipula que los DED y los DRED se deberán rellenar tal y como se describe en el anexo 10-05/A. Es obligatorio utilizar el SDCe para generar, validar y rellenar DCD o DRED. 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.	Se reconoce el incumplimiento en cada caso. Durante el año 2025 se incorporó nuevo personal de certificación, y se envió a un técnico al Taller sobre Sistema SDC para inspectores realizado en Sudáfrica (12 al 16 mayo 2025). Se espera incorporar más personal calificado para los períodos de mayor frecuencia de ingreso barcos al puerto de Montevideo. Asimismo, se solicitó a las empresas mayor puntualidad en la emisión de los documentos/conocimientos de embarque. Medidas adicionales: Se solicitó al organismo de control y a las empresas pesqueras mayor puntualidad en la emisión de los documentos/conocimientos de embarque. Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 115

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
			El análisis de los datos del SDCe identificó que Uruguay validó 20 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. Los DED identificados representan el 14 % de las exportaciones de Uruguay y < 1 % de todas las exportaciones del SDC. La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es: 2 DED se emitieron entre 1 y 2 días después de la fecha de exportación declarada. 6 DED se emitieron entre 3 y 5 días después de la fecha de exportación declarada. 4 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. 4 DED se emitieron entre 21 y 50 días después de la fecha de exportación declarada. 2 DED se emitieron entre 51 y 100 días después de la fecha de exportación declarada. En el sitio web figura un listado que hace la función de archivo adjunto a este registro y que contiene los números de los DED.			

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
MC 10-09						
44-036	Países Bajos	<i>Fortunagracht</i>	La MC 10-09, párrafo 2, 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. La Secretaría recibió el 19 mayo 2025, 15:16 UTC, la notificación del <i>Fortunagracht</i> de su intención de transbordar kril y provisiones con el <i>Antarctic Sea</i> el 22 mayo 2025, 12:00 UTC. Diferencia de tiempo: 68 h, 44 mins	Respuesta enviada a la Secretaría por la Unión Europea mediante correo electrónico: Nuestras investigaciones han confirmado que, si bien la notificación debida se presentó, esto no se hizo dentro del plazo de 72 horas antes de la operación de transbordo prevista. La notificación se envió con un retraso de 3 h, 16 mins. El retraso se debió a un error humano y a las limitaciones de tiempo derivadas de la operación habitual del barco. Se informó al armador y al capitán del barco sobre la situación, se les dio una advertencia y se les recordaron sus responsabilidades y obligaciones. Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
44-037	Países Bajos	<i>Fortunagracht</i>	La MC 10-09, párrafo 2, 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.	Respuesta enviada a la Secretaría por la Unión Europea mediante correo electrónico: Nuestras investigaciones han confirmado que, si bien la notificación debida se presentó, esto no se hizo dentro del plazo de 72 horas antes de la operación de transbordo prevista. La notificación se envió con un retraso de 13 mins.	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
			La Secretaría recibió el 25 mayo 2025, 22:13 UTC, la notificación del <i>Fortunagracht</i> de su intención de transbordar combustible y cargo con el <i>Antarctic Provider</i> el 28 mayo 2025, 22:00 UTC. Diferencia de tiempo: 71 h, 47 mins	El retraso se debió a un error humano y a las limitaciones de tiempo derivadas de la operación habitual del barco. Se informó al armador y al capitán del barco sobre la situación, se les dio una advertencia y se les recordaron sus responsabilidades y obligaciones. Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)		
44-038	Países Bajos	<i>Fortunagracht</i>	La MC 10-09, párrafo 2, 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. La Secretaría recibió el 23 mayo 2025, 19:18 UTC, la notificación del <i>Fortunagracht</i> de su intención de transbordar kril con el <i>Antarctic Endurance</i> el 26 mayo 2025, 16:00 UTC. Diferencia de tiempo: 68 h, 42 mins	Respuesta enviada a la Secretaría por la Unión Europea mediante correo electrónico: Nuestras investigaciones han confirmado que, si bien la notificación debida se presentó, esto no se hizo dentro del plazo de 72 horas antes de la operación de transbordo prevista. La notificación se envió con un retraso de 3 h, 18 mins. El retraso se debió a un error humano y a las limitaciones de tiempo derivadas de la operación habitual del barco. Se informó al armador y al capitán del barco sobre la situación, se les dio una advertencia y se les recordaron sus responsabilidades y obligaciones. Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
44-039	Países Bajos	<i>Fortunagracht</i>	La MC 10-09, párrafo 2, 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. La Secretaría recibió el 15 mar 2025, 13:29 UTC, la notificación del <i>Fortunagracht</i> de su intención de transbordar kril con el <i>Antarctic Endurance</i> el 18 mar 2025, 12:00 UTC. Diferencia de tiempo: 70 h, 31 mins	Respuesta enviada a la Secretaría por la Unión Europea mediante correo electrónico: Nuestras investigaciones han confirmado que, si bien la notificación debida se presentó, esto no se hizo dentro del plazo de 72 horas antes de la operación de transbordo prevista. La notificación se envió con un retraso de 1 h, 29 mins. El retraso se debió a un error humano y a las limitaciones de tiempo derivadas de la operación habitual del barco. Se informó al armador y al capitán del barco sobre la situación, se les dio una advertencia y se les recordaron sus responsabilidades y obligaciones. Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
44-040	Países Bajos	<i>Fortunagracht</i>	La MC 10-09, párrafo 2, 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.	Respuesta enviada a la Secretaría por la Unión Europea mediante correo electrónico: Nuestras investigaciones han confirmado que, si bien la notificación debida se presentó, esto no se hizo dentro del plazo de 72 horas antes de la operación de transbordo prevista. La notificación se envió con un retraso de 2 h, 17 mins.	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
			La Secretaría recibió el 10 abr 2025, 19:17 UTC, la notificación del <i>Fortunagracht</i> de su intención de transbordar kril con el <i>Antarctic Sea</i> el 13 abr 2025, 17:00 UTC. Diferencia de tiempo: 69 h, 43 mins	El retraso se debió a un error humano y a las limitaciones de tiempo derivadas de la operación habitual del barco. Se informó al armador y al capitán del barco sobre la situación, se les dio una advertencia y se les recordaron sus responsabilidades y obligaciones. Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)		
44-041	Países Bajos	<i>Fortunagracht</i>	La MC 10-09, párrafo 2, 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. La Secretaría recibió el 12 mayo 2025, 17:10 UTC, la notificación del <i>Fortunagracht</i> de su intención de transbordar kril y provisiones con el <i>Saga Sea</i> el 15 mayo 2025, 11:00 UTC. Diferencia de tiempo: 65 h, 50 mins	Respuesta enviada a la Secretaría por la Unión Europea mediante correo electrónico: Nuestras investigaciones han confirmado que, si bien la notificación debida se presentó, esto no se hizo dentro del plazo de 72 horas antes de la operación de transbordo prevista. La notificación se envió con un retraso de 6 h, 10 mins. El retraso se debió a un error humano y a las limitaciones de tiempo derivadas de la operación habitual del barco. Se informó al armador y al capitán del barco sobre la situación, se les dio una advertencia y se les recordaron sus responsabilidades y obligaciones. Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
44-042	Noruega	<i>Antarctic Endurance</i>	La MC 10-09, párrafo 2, 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. La Secretaría recibió el 23 mayo 2025, 18:48 UTC, la notificación del <i>Antarctic Endurance</i> de su intención de transbordar kril con el <i>Fortunagracht</i> el 26 mayo 2025, 16:00 UTC. Diferencia de tiempo: 69 h, 12 mins	Noruega confirma que el barco no proporcionó la notificación a la Secretaría al menos 72 horas antes de la operación de transbordo planeada debido a un error humano. Con relación a la calificación de cumplimiento, Noruega considera que el caso, considerado aisladamente, constituye un incumplimiento leve (nivel 1). No obstante, en vista de que se identificaron varios casos de incumplimiento de la MC 10-09, sugerimos asignar la calificación de “incumplimiento (nivel 2)”. Calificación preliminar: Incumplimiento (nivel 2)	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 118
44-043	Noruega	<i>Antarctic Endurance</i>	La MC 10-09, párrafo 2, 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. La Secretaría recibió el 15 mar 2025, 12:24 UTC, la notificación del <i>Antarctic Endurance</i> de su intención de transbordar kril con el <i>Fortunagracht</i> el 18 mar 2025, 12:00 UTC. Diferencia de tiempo: 71 h, 36 mins	Noruega confirma que el barco no proporcionó la notificación a la Secretaría al menos 72 horas antes de la operación de transbordo planeada debido a un error humano. Con relación a la calificación de cumplimiento, Noruega considera que el caso, considerado aisladamente, constituye un incumplimiento leve (nivel 1). No obstante, en vista de que se identificaron varios casos de incumplimiento de la MC 10-09, sugerimos asignar la calificación de “incumplimiento (nivel 2)”. Calificación preliminar: Incumplimiento (nivel 2)	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 118

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
44-044	Noruega	<i>Antarctic Sea</i>	La MC 10-09, párrafo 2, 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. La Secretaría recibió el 19 mayo 2025, 12:44 UTC, la notificación del <i>Antarctic Sea</i> de su intención de transbordar kril y provisiones con el <i>Fortunagracht</i> el 22 mayo 2025, 12:00 UTC. Diferencia de tiempo: 71 h, 16 mins	Noruega confirma que el barco no proporcionó la notificación a la Secretaría al menos 72 horas antes de la operación de transbordo planeada debido a un error humano. Con relación a la calificación de cumplimiento, Noruega considera que el caso, considerado aisladamente, constituye un incumplimiento leve (nivel 1). No obstante, en vista de que se identificaron varios casos de incumplimiento de la MC 10-09, sugerimos asignar la calificación de “incumplimiento (nivel 2)”. Calificación preliminar: Incumplimiento (nivel 2)	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 118
44-045	Noruega		La MC 10-09, párrafo 2, 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. La Secretaría recibió el 26 jul 2024, 18:41 UTC, la notificación del <i>Antarctic Provider</i> de su intención de transbordar kril, combustible y provisiones con el <i>Saga Sea</i> el 29 jul 2024, 01:00 UTC. Diferencia de tiempo: 54 h, 19 mins	Noruega confirma que el barco no proporcionó la notificación a la Secretaría al menos 72 horas antes de la operación de transbordo planeada debido a un error humano. Con relación a la calificación de cumplimiento, Noruega considera que el caso, considerado aisladamente, constituye un incumplimiento leve (nivel 1). No obstante, en vista de que se identificaron varios casos de incumplimiento de la MC 10-09, sugerimos asignar la calificación de “incumplimiento (nivel 2)”. Calificación preliminar: Incumplimiento (nivel 2)	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 118

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
44-046	Noruega		La MC 10-09, párrafo 2, 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. La Secretaría recibió el 26 jul 2024, 18:46 UTC, la notificación del <i>Antarctic Provider</i> de su intención de transbordar kril, combustible y provisiones y personal con el <i>Antarctic Sea</i> el 29 jul 2024, 01:00 UTC. Diferencia de tiempo: 54 h, 14 mins	Noruega confirma que el barco no proporcionó la notificación a la Secretaría al menos 72 horas antes de la operación de transbordo planeada debido a un error humano. Con relación a la calificación de cumplimiento, Noruega considera que el caso, considerado aisladamente, constituye un incumplimiento leve (nivel 1). No obstante, en vista de que se identificaron varios casos de incumplimiento de la MC 10-09, sugerimos asignar la calificación de “incumplimiento (nivel 2)”. Calificación preliminar: Incumplimiento (nivel 2)	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 118
44-047	Panamá	<i>Frio Hellenic</i>	La MC 10-09, párrafo 2, 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. La Secretaría recibió el 2 ago 2024, 16:10 UTC, la notificación del <i>Frio Hellenic</i> de la intención de transbordar kril con el <i>Shen Lan</i> el 5 ago 2024, 10:00 UTC. Diferencia de tiempo: 65 h, 50 mins	Panamá confirma que la actividad inicialmente notificada por el <i>Frio Hellenic</i> el 2 ago 2024, 16:10 UTC, fue reprogramada debido a condiciones meteorológicas adversas y posteriormente notificada a la autoridad competente y a la Secretaría el 5 ago 2024, 12:28 UTC. En consecuencia, el barco presentó una nueva notificación con la fecha prevista de transbordo del 9 ago 2024, 10:00 UTC. Para este transbordo, el <i>Frio Hellenic</i> cumplió con el requisito de preaviso mínimo de 72 horas establecido en la Medida de Conservación 10-09, párrafo 2. Se adjunta un correo electrónico y un formato de notificación que demuestran el cumplimiento (anexo 1.1 y 1.2). Calificación preliminar: Cumple	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
44-048	Panamá	<i>Frio Poseidon</i>	La MC 10-09, párrafo 2, 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. La Secretaría recibió el 21 abr 2025, 21:25 UTC, la notificación del <i>Frio Poseidon</i> de su intención de transbordar kril con el <i>Sae In Leader</i> el 23 abr 2025, 10:00 UTC. Diferencia de tiempo: 36 h, 35 mins	Panamá reconoce la información proporcionada por la Secretaría de la CCRVMA y confirma que los registros de la notificación enviada muestran que el <i>Frio Poseidon</i> no cumplió con el requisito de preaviso mínimo de 72 horas establecido en la Medida de Conservación 10-09, párrafo 2. En consecuencia, este incumplimiento ha sido remitido al departamento de cumplimiento de la autoridad panameña competente para el inicio de una investigación administrativa con el fin de determinar las responsabilidades y, en su caso, imponer las sanciones que la legislación nacional establece. Panamá mantendrá informada a la Comisión y a sus Miembros del resultado final de este proceso. Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
44-049	Federación de Rusia	<i>Atmoda</i>	La MC 10-09, párrafo 2, 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. La Secretaría recibió el 1 mayo 2025, 14:16 UTC, la notificación del <i>Atmoda</i> de su intención de transbordar combustible con el <i>Sealion</i> el 3 mayo 2025, 23:00 UTC. Diferencia de tiempo: 56 h, 44 mins	По итогам детального расследования выявлено, что причина отклонения по времени вызвана техническими проблемами с передачей данных и человеческим фактором. Una investigación detallada reveló que la desviación respecto del calendario previsto se había debido a problemas técnicos de transmisión de datos y a un error humano. Medidas adicionales: не требуется. No se requiere ninguna Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
44-050	Federación de Rusia	<i>Pamyat Ilich</i>	La MC 10-09, párrafo 2, 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. La Secretaría recibió el 15 jun 2025, 17:27 UTC, la notificación del <i>Pamyat Ilich</i> de su intención de transbordar combustible con el <i>Sealion</i> el 18 jun 2025, 01:00 UTC. Diferencia de tiempo: 55 h, 33 mins	Procedido расследование данного случая и по итогам выявлено следующее. 15.06.2025 с судна "Память Ильича" направлено сообщение в 14.27 LT о планируемой на 18.06.2025 работе в 01.00 UTC приём топлива с <i>Sealion</i>. Вместе с тем из-за ухудшения погодных условий (с учетом прогноза погоды) во избежания риска безопасности мореплавания капитан принял решения о корректировки сроков необходимости. 16.06.2025 отправлено уведомление в 15.46 (UTC -3) в котором указывается, что из-за непогоды приём топлива с <i>Sealion</i> будет 17.06.2025 в 01.00 UTC, т.е. на сутки раньше (из-за непогоды). В виду нарушения установленных сроков, судовладельцу вынесено предупреждение в части контроля действия на судах при проведении операций в море. Se investigó el caso y se llegó a las siguientes conclusiones. El 15 jun 2025, 14:27 hora local, el <i>Pamyat Ilich</i> envió la notificación de la intención de repostar combustible desde el <i>Sealion</i> el 18 jun 2025, 01:00 UTC. Sin embargo, debido al deterioro de las condiciones meteorológicas (vista la previsión meteorológica) y con el fin de evitar riesgos de seguridad marítima, el capitán tomó la decisión de cambiar los plazos de la operación. El 16 jun 2025, 15:46 UTC-3, se envió una notificación indicando que debido a las malas condiciones meteorológicas el repostaje desde el <i>Sealion</i> se iba a realizar el 17 jun 2025,	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
				01:00 UTC, es decir, un día antes de lo previsto (debido a la meteorología adversa). Dado el incumplimiento de los plazos establecidos, se emitió una advertencia al armador en relación con el control de las acciones a bordo durante las operaciones en el mar. Medidas adicionales: Не требуются No se requiere ninguna Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)		
44-051	Federación de Rusia	<i>Pamyat Kirova</i>	La MC 10-09, párrafo 2, 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. La Secretaría recibió el 25 mar 2025, 10:09 UTC, la notificación del <i>Pamyat Kirova</i> de su intención de transbordar kril con el <i>Fu Xing Hai</i> el 28 mar 2025, 10:00 UTC. Diferencia de tiempo: 71 h, 51 mins	По итогам детального расследования выявлено, что причина отклонения по времени вызвана техническими проблемами с передачей данных и человеческим фактором. Una investigación detallada reveló que la desviación respecto del calendario previsto se había debido a problemas técnicos de transmisión de datos y a un error humano. Medidas adicionales: Не требуется. No se requiere ninguna Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
44-052	Ucrania		La MC 10-09, párrafo 2, 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. La Secretaría recibió el 31 ene 2025, 16:08 UTC, la notificación del <i>Simeiz</i> de su intención de transbordar carnada y una línea madre con el <i>Calipso</i> el 2 feb 2025, 17:00 UTC. Diferencia de tiempo: 48 h, 52 mins	Ni el <i>Simeiz</i> ni el <i>Calipso</i> presentaron las respectivas notificaciones dentro de plazo. Se recordó al armador la necesidad de cumplir estrictamente los requisitos de las medidas de conservación de la CCRVMA y se le obligó a impartir capacitación adicional a las tripulaciones de los barcos. Medidas adicionales: Se introdujo capacitación adicional. Se implementó una lista de comprobaciones adicional. Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
44-053	Vanuatu	<i>Hai Feng 678</i>	La MC 10-09, párrafo 2, 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. La Secretaría recibió el 4 abr 2025, 10:32 UTC, la notificación del <i>Hai Feng 678</i> de su intención de transbordar kril y combustible con el <i>Hua Xiang 9</i> el 6 abr 2025, 10:00 UTC. Diferencia de tiempo: 47 h, 28 mins	Según nuestra investigación, el <i>Hai Feng 678</i>, de hecho, envió notificación por correo electrónico el 1 abr 2025. Debido a la falta de conexión por satélite en algunas áreas de la Antártida, el correo no salió. Cuando el capitán se dio cuenta de este fallo y lo reenvió, ya era el 04 ago 2025. Por eso el correo electrónico muestra el 04 abr 2025, 10:31 UTC, como fecha y hora de envío. Según la notificación de confirmación, la fecha y hora real de inicio del transbordo fue el 06 abr 2025, 12:10, y la fecha y hora de finalización, el 08 abr 2025, 17:00. La diferencia de tiempo entre el envío del correo y la hora real de inicio del transbordo es de unas 60 h, 40 mins, efectivamente, menos de 72 horas.	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 118

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
				Expresamos nuestro pesar por este caso: el capitán recordaba haber enviado un correo electrónico el 01 abr 2025, pero descuidó el hecho de que la fecha real de reenvío del correo fue el 04 abr 2025. Hemos advertido al operador del <i>Hai Feng 678</i> y a su capitán que presten mayor atención al envío de correos electrónicos de notificación y que comprueben diariamente el estado del sistema de correo electrónico y se aseguren de que el caso no se repita. Sírvanse recibir nuestras más sinceras disculpas por cualquier molestia que el error pueda haberles causado. Calificación preliminar: No se recibió respuesta		
44-054	China	<i>Shen Lan</i>	La MC 10-09, párrafo 3, 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. El 16 feb 2025, 11:41 UTC, la Secretaría recibió la notificación del <i>Shen Lan</i>, barco de pabellón de China, de su intención de transbordar tripulación el 16 feb 2024, 12:00 UTC. Diferencia de tiempo: 19 mins	La MC 10-09, párrafo 3, 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. Conforme a la MC 10-09, nota al pie 1, “por transbordo se entiende la transferencia de recursos vivos marinos extraídos u otros artículos o materiales desde o hacia barcos de pesca”. La definición de transbordo no incluye el traslado de tripulación. La notificación de transbordos de tripulación tiene carácter voluntario. Calificación preliminar: Cumple	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
44-055	China	<i>Fu Xing Hai</i>	La MC 10-09, párrafo 5, establece que cada Estado de pabellón confirmará a la Secretaría la información proporcionada para un transbordo en un plazo de 3 días hábiles después de haber realizado el transbordo, de acuerdo con los párrafos 2 y 3. El 13 ago 2024, 03:56 UTC, la Secretaría recibió de China la notificación de confirmación del transbordo de combustible del <i>Fu Xing Hai</i> con el <i>Jason</i>, realizado entre el 6 ago 2024, 16:24 UTC y el 7 ago 2024, 07:00 UTC. La confirmación se recibió 4 días laborables después de realizado el transbordo.	El <i>Fu Xing Hai</i> inició la operaciones de carga de combustible con el <i>Jason</i> el 6 ago 2024, 16:24 UTC, y las finalizó el 7 ago 2024, 07:00 UTC. La notificación de confirmación se envió a su empresa el 8 [ago?] 2024, 13:40 UTC. Por desgracia, el administrador de datos de la empresa estaba enfermo en ese momento. Esta es la razón del retraso de la notificación de confirmación. Medidas adicionales: China presentará estrictamente las notificaciones de transbordo y de confirmación de transbordo conforme a la MC 10-09 para evitar que se repita el caso. Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
44-056	República de Corea	<i>Sae In Leader</i>	La MC 10-09, párrafo 5, establece que cada Estado de pabellón confirmará a la Secretaría la información proporcionada para un transbordo en un plazo de 3 días hábiles después de haber realizado el transbordo, de acuerdo con los párrafos 2 y 3. El 14 jun 2025, 01:08 UTC, la Secretaría recibió la notificación del <i>Sae In Leader</i> de su intención de transbordar combustible con el <i>Sealion</i> el 19 jun 2025, 13:00 UTC. Ni el <i>Sae In Leader</i> ni Corea recibieron la notificación de confirmación.	Debido al cambio de barco nodriza, la notificación de intención del 14 junio (buque cisterna <i>Sealion</i>, MGO 600KL) se modificó el 15 junio para reflejar el cambio del buque de suministro de combustible (<i>Pamyat Ilich</i>, MGO 600KL). El abastecimiento de combustible tuvo lugar finalmente el 21 junio y se notificó la finalización de la operación (<i>Pamyat Ilich</i>, MGO 600KL) el mismo día. (3) Circunstancias detalladas: Mientras operaba en la Subárea 48.2, el <i>Sae In Leader</i> presentó el 14 junio, 01:08 UTC, la notificación inicial de transbordo con 72 horas de antelación (plan para transbordar 600 t de krill y 45 t de harina de kril al <i>Taganrogskiy Zaliv</i> el 22 junio UTC) y, a las 01:09 UTC del	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
				mismo día, el informe inicial de repostaje de combustible con 72 horas de antelación (plan para recibir 600 KL de gasóleo marino del buque cisterna <i>Sealion</i> el 19 junio), en preparación para el transbordo y repostaje de combustible previstos alrededor del 20 junio. Al día siguiente, debido a cambios en el programa del carguero, las operaciones de abastecimiento de combustible y transbordo, previstas inicialmente por separado, se combinaron en un solo buque. En consecuencia, el 15 junio, 23:14 UTC, se presentó el primer informe de enmienda (plan para transbordar 600 t de krill y recibir 600KL de gasóleo marino del <i>Pamyat Ilich</i> el 21 junio UTC). Más tarde, tras la coordinación con el buque de carga, hubo cambios en el volumen del transbordo, la fecha/hora prevista y la posición. El 19 junio se presentaron dos informes enmendados adicionales y, finalmente, el 21 junio, 12:01 UTC, se presentó el informe completo de transbordo y repostaje (859,35 t de krill, 48,8 t de harina de kril y 600KL de gasóleo marino). En consecuencia, se considera que todos los cambios y la finalización de las operaciones se notificaron debidamente. Resumen cronológico de las notificaciones del <i>Sae In Leader</i> A. NOTIFICACIÓN DE LA INTENCIÓN DE REALIZAR UN TRANSBORDO CON 72 HORAS DE ANTELACIÓN UTC 2025.06.14 01:08		

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
				B. NOTIFICACIÓN DE LA INTENCIÓN DE REALIZAR UN REPOSTAJE DE COMBUSTIBLE CON 72 HORAS DE ANTELACIÓN: UTC 2025.06.14 01:09 C. CAMBIO EN LA NOTIFICACIÓN DE LA INTENCIÓN DE REALIZAR UN TRANSBORDO Y DE REPOSTAR COMBUSTIBLE CON 72 HORAS DE ANTELACIÓN: UTC 2025.06.15 23:14 D. CAMBIO EN LA NOTIFICACIÓN DE LA INTENCIÓN DE REALIZAR UN TRANSBORDO Y DE REPOSTAR COMBUSTIBLE CON 72 HORAS DE ANTELACIÓN: UTC 2025.06.19 11:13 E. CAMBIO EN LA NOTIFICACIÓN DE LA INTENCIÓN DE REALIZAR UN TRANSBORDO Y DE REPOSTAR COMBUSTIBLE CON 72 HORAS DE ANTELACIÓN: UTC 2025.06.19 12:06 F. NOTIFICACIÓN DE LA FINALIZACIÓN DEL TRANSBORDO Y DEL REPOSTAJE DE COMBUSTIBLE: UTC 2025.06.21 12:01 Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales Calificación preliminar: Cumple		

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
44-057	República de Corea	<i>Sein Honor</i>	La MC 10-09, párrafo 5, establece que cada Estado de pabellón confirmará a la Secretaría la información proporcionada para un transbordo en un plazo de 3 días hábiles después de haber realizado el transbordo, de acuerdo con los párrafos 2 y 3. La Secretaría recibió el 30 mayo 2025, 17:34 UTC, la notificación del <i>Sein Honor</i> de su intención de transbordar combustible con el <i>Pamyat Ilich</i> el 5 jun 2025, 13:00 UTC. Ni el <i>Sein Honor</i> ni Corea recibieron la notificación de confirmación.	El buque notificó su intención de repostar combustible y transbordar a un trabajador con el <i>Pamyat Ilich</i>. Sin embargo, debido a problemas técnicos del <i>Pamyat Ilich</i>, se canceló el abastecimiento de combustible y sólo tuvo lugar el traslado del tripulante. El párrafo 5 estipula que “dentro de los tres (3) días posteriores a la realización de un transbordo dentro del Área de la Convención, cada Estado del pabellón deberá confirmar la información proporcionada a la Secretaría de conformidad con los párrafos 2 o 3”. Dado que no hubo reabastecimiento de combustible y que la nota al pie núm. 1 determina que “por transbordo se entiende la transferencia de recursos vivos marinos extraídos u otros artículos o materiales desde o hacia barcos de pesca”, el barco no realizó transbordo alguno. La obligación de notificar cualquier cambio en el plazo de tres días se activa a partir del momento en que un barco ha realizado un “transbordo” y, por lo tanto, el barco no estaba obligado a notificar la cancelación. Si la intención es exigir a los barcos la notificación de las cancelaciones en un plazo de 3 días, se debería modificar la redacción de la medida de conservación para dejarlo claro. Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales Calificación preliminar: Cumple	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales
44-058	Países Bajos	<i>Fortunagracht</i>	La MC 10-09, párrafo 5, establece que cada Estado de pabellón confirmará a la Secretaría la información proporcionada para un transbordo en	Respuesta enviada a la Secretaría por la Unión Europea mediante correo electrónico:	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
			un plazo de 3 días hábiles después de haber realizado el transbordo, de acuerdo con los párrafos 2 y 3. El 5 mayo 2025, 18:36 UTC, la Secretaría recibió del <i>Fortunagracht</i> la notificación de confirmación de un transbordo de kril, aprovisionamientos y suministros con el <i>Antarctic Endurance</i>, realizado entre el 28 mayo 2025, 09:00, y el 29 mayo 2025, 22:40 UTC. La confirmación se recibió 4 días laborables después de realizado el transbordo.	Nuestras investigaciones han confirmado que, si bien la notificación debida se presentó, esto no se hizo dentro del plazo de 3 días desde la realización de la operación de transbordo. La notificación se envió con un retraso de 1 día laboral. El retraso se debió a un error humano y a las limitaciones de tiempo derivadas de la operación habitual del barco. Se informó al armador y al capitán del barco sobre la situación, se les dio una advertencia y se les recordaron sus responsabilidades y obligaciones. Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)		
44-059	Noruega	<i>Antarctic Endurance</i>	La MC 10-09, párrafo 5, establece que cada Estado de pabellón confirmará a la Secretaría la información proporcionada para un transbordo en un plazo de 3 días hábiles después de haber realizado el transbordo, de acuerdo con los párrafos 2 y 3. El 5 jun 2025, 18:10 UTC, la Secretaría recibió del <i>Antarctic Endurance</i> la notificación de confirmación de un transbordo de kril, aprovisionamientos y suministros con el <i>Fortunagracht</i>, realizado entre el 28 mayo 2025, 09:00, y el 29 mayo 2025, 22:40 UTC. Diferencia de tiempo: 6 días, 19 h, 30 mins	Noruega confirma que el barco no proporcionó la confirmación requerida para el transbordo de una red de arrastre dentro del plazo de los 3 días posteriores a la operación de transbordo, lo cual se debió a un error humano. Con relación a la calificación de cumplimiento, Noruega considera que el caso, considerado aisladamente, constituye un incumplimiento leve (nivel 1). No obstante, en vista de que se identificaron varios casos de incumplimiento de la MC 10-09, sugerimos asignar la calificación de “incumplimiento (nivel 2)”. Calificación preliminar: Incumplimiento (nivel 2)	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 121

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
44-060	Noruega		La MC 10-09, párrafo 5, establece que cada Estado de pabellón confirmará a la Secretaría la información proporcionada para un transbordo en un plazo de 3 días hábiles después de haber realizado el transbordo, de acuerdo con los párrafos 2 y 3. El 6 jun 2025, 17:56 UTC, la Secretaría recibió del <i>Antarctic Provider</i>, barco de pabellón de Noruega, la notificación de confirmación del transbordo de una red de arrastre con el <i>Antarctic Sea</i>, realizado el 08 mayo 2025, entre las 10:30 y las 13:00 UTC. La confirmación se recibió 20 días laborables después de realizado el transbordo.	Noruega confirma que el barco no proporcionó la confirmación requerida para el transbordo de una red de arrastre dentro del plazo de los 3 días posteriores a la operación de transbordo, lo cual se debió a un error humano. Con relación a la calificación de cumplimiento, Noruega considera que el caso, considerado aisladamente, constituye un incumplimiento leve (nivel 1). No obstante, en vista de que se identificaron varios casos de incumplimiento de la MC 10-09, sugerimos asignar la calificación de “incumplimiento (nivel 2)”. Calificación preliminar: Incumplimiento (nivel 2)	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 121
44-061	Federación de Rusia	<i>Pamyat Ilich</i>	La MC 10-09, párrafo 5, establece que cada Estado de pabellón confirmará a la Secretaría la información proporcionada para un transbordo en un plazo de 3 días hábiles después de haber realizado el transbordo, de acuerdo con los párrafos 2 y 3. El 2 jun 2025, 21:16 UTC, la Secretaría recibió del <i>Pamyat Ilich</i> la notificación de confirmación de un transbordo de combustible, partes de repuesto y provisiones con el <i>Fu Xing Hai</i>, realizado el 20 mayo 2025, entre las 15:55 y las 21:40 UTC. La confirmación se recibió 9 días laborables después de realizado el transbordo.	По итогам детального расследования выявлено, что причина отклонения по времени вызвана техническими проблемами с передачей данных и человеческим фактором. Una investigación detallada reveló que la desviación respecto del calendario previsto se había debido a problemas técnicos de transmisión de datos y a un error humano. Medidas adicionales: не требуется No se requiere ninguna Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
44-062	Federación de Rusia	<i>Pamyat Ilich</i>	La MC 10-09, párrafo 5, establece que cada Estado de pabellón confirmará a la Secretaría la información proporcionada para un transbordo en un plazo de 3 días hábiles después de haber realizado el transbordo, de acuerdo con los párrafos 2 y 3. El 2 jun 2025, 21:16 UTC, la Secretaría recibió del <i>Pamyat Ilich</i> la notificación de confirmación de un transbordo de kril con el <i>Fu Xing Hai</i>, realizado entre el 20 mayo 2025, 15:00 UTC, y el 22 mayo 2025, 04:40 UTC. La confirmación se recibió 7 días laborables después de realizado el transbordo.	По итогам детального расследования выявлено, что причина отклонения по времени вызвана техническими причинами и человеческим фактором. В связи со сложной навигационной обстановкой: большого количества айсбергов, льда, прохождения узкостей-проливов капитан первоочерёдно обеспечивал безопасность мореплавания и, как результат, своевременно не проконтролировал подачу уведомления об окончании грузовых операции. Una investigación detallada reveló que la desviación respecto del calendario previsto se había debido a problemas técnicos de transmisión de datos y a un error humano. Debido a una situación de navegación difícil (gran número de icebergs, hielo y la necesidad de atravesar estrechos y angosturas), el capitán dio prioridad a garantizar la seguridad de la navegación y, en consecuencia, no supervisó el envío dentro de plazo de una notificación de finalización de las operaciones de carga. Medidas adicionales: не требуется. No se requiere ninguna Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
44-063	Panamá	<i>Frio Hellenic</i>	La MC 10-09, párrafo 8, prohíbe a cualquier barco realizar transbordos dentro del Área de la Convención para los cuales no se haya enviado notificación previa. El 11 ago 2024, la Secretaría recibió del <i>Frio Hellenic</i>, 10:05 UTC, una notificación de confirmación de transbordo de tripulación con el <i>Shen Lan</i>, realizado el 10 ago 2024. No se había recibido la debida notificación previa.	Panamá confirma que el 2 ago 2024, 16:09 UTC, el <i>Frio Hellenic</i> presentó a la autoridad competente y a la Secretaría de la Comisión la notificación previa del transbordo con el <i>Shen Lan</i> de un miembro de la tripulación y, posiblemente, también de cargamento de productos. Para este transbordo, el <i>Frio Hellenic</i> cumplió con los requisitos de la Medida de Conservación 10-09, párrafo 8. Se adjunta un correo electrónico y un formato de notificación que demuestran el cumplimiento (anexo 2.1 y 2.2). Calificación preliminar: Cumple	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales
44-064	Federación de Rusia	<i>Pamyat Ilich</i>	La MC 10-09, párrafo 8, prohíbe a cualquier barco realizar transbordos dentro del Área de la Convención para los cuales no se haya enviado notificación previa. La Secretaría recibió el 30 mayo 2025, 17:34 UTC, la notificación del <i>Sein Honor</i> de su intención de transbordar combustible con el <i>Pamyat Ilich</i> el 5 jun 2025, 13:00 UTC. No se recibió la notificación pertinente ni del <i>Pamyat Ilich</i> ni de Rusia.	Проведено расследование данного случая и по итогам выявлено следующее. Сообщение о предстоящей работе: выдача топлива/приём пассажиров с <i>Sein Honor</i> отправлено 30.05.2025 в 15.20 LT (UTC -3). Вместе с тем, судовладелец "Память Ильича" информировал <i>Sein Honor</i>, что по техническим причинам отсутствует возможность выдачи топлива. 07.05.2025 суда ошвартовались, получили только пассажиров. Топливо не выдавалось. 07.06.2025 отправлено сообщение в 17.56 LT приём пассажиров с <i>Sein Honor</i>, выдачу топлива не осуществляли по техническим причинам.	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
				Согласно сноски 1 к пункту 2 МС 10-09 под перегрузкой понимается перемещение добытых морских живых ресурсов и любых других товаров или материалов с одного судна на другое. Пересадка только пассажиров не подпадает под понятие перегрузка, как обозначено в МС 10-09. Se investigó el caso y se llegó a las siguientes conclusiones. El 30 mayo 2025, 15:20 UTC -3, se envió la notificación previa de las actividades de transbordo de combustible y de pasajeros desde el <i>Sein Honor</i>. Al mismo tiempo, el propietario del <i>Pamyat Ilich</i>a informó al <i>Sein Honor</i> de que no el barco no podía suministrar combustible por razones técnicas. El 07 mayo 2025, los barcos atracaron y se recibieron solo pasajeros. No se suministró combustible. El 07 jun 2025, 17:56 hora local, se envió la siguiente notificación: pasajeros transferidos del <i>Sein Honor</i>2. No hubo suministro de combustible por razones técnicas. Conforme a la MC 10-09, párrafo 2, nota 1, por transbordo “se entiende la transferencia de recursos vivos marinos extraídos, o de otros bienes o materiales entre barcos de pesca, o entre barcos de pesca y otros barcos”. Según la MC 10-09, la transferencia de pasajeros únicamente no constituye un transbordo. Calificación preliminar: Cumple		

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
44-065	Vanuatu	<i>Hai Feng 688</i>	La MC 10-09, párrafo 8, prohíbe a cualquier barco realizar transbordos dentro del Área de la Convención para los cuales no se haya enviado notificación previa. El 11 mar 2025, 07:11 UTC, la Secretaría recibió del <i>Hai Feng 688</i> la notificación de confirmación de un transbordo de kril con el <i>Hua Xiang 9</i> el 9 y 10 mar 2025. No se había recibido la debida notificación previa.	Confirmamos que el correo electrónico de notificación enviado por el <i>Hai Feng 688</i>, con copia a fmc@ccamlr.org y a data@ccamlr.org, se recibió el 01 mar 2025, 17:24 UTC. El correo electrónico de notificación de confirmación enviado por el <i>Hai Feng 688</i>, también con copia a fmc@ccamlr.org y a data@ccamlr.org, se recibió el 11 mar 2025, 07:11 UTC. Debido a causas de fuerza mayor, el transbordo con el <i>Hua Xiang 9</i> se retrasó efectivamente del 5 marzo al 9–10 marzo. Calificación preliminar: No se recibió respuesta	Cumple	V. párrafo 122
MC 22-08						
44-066	República de Corea	<i>Hong Jin No 701</i>	La MC 22-08, párrafo 1, prohíbe que en las pesquerías exploratorias de <i>Dissostichus</i> spp. se realicen actividades de pesca en aguas de menos de 550 m de profundidad. El <i>Hong Jin No 701</i> comunicó que, cuando participaba en la pesquería exploratoria de <i>Dissostichus mawsoni</i> en la Subárea 88.1 en virtud de la MC 41-09, un extremo de la línea del lance 33 del 26 dic 2024 se caló a 540 m de profundidad.	La revisión de los datos C2 determinó que en el lance 33 se introdujo el dato del número de brazoladas (540) en el campo de la profundidad, registrando esta incorrectamente como 540 m. Para este lance, se colocaron 12 anzuelos en cada brazolada, lo que da un total de 12 anzuelos x 540 brazoladas = 6480 anzuelos calados (※ Referencia 2-2) Además, como la posición de inicio de la línea del lance 53 es casi idéntica a la posición final de la línea del lance 33; y se comprobó y confirmó que la profundidad registrada era de 715 m (※ Referencia 2-3) Además, los datos VME del 33 también indican que la profundidad era de entre 1284 m y 695 m (※ Referencia 2-4)	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
				Conclusión: Tras revisar el caso, está claro que el malentendido surgió de un error de introducción de los datos C2. La comparación de la información de la profundidad del sitio y la revisión de los datos VME nos permite demostrar que no hubo actividad de pesca que infringiera el límite de profundidad de 550 m en cuestión. No obstante, el gobierno dio instrucciones al operador para que se asegurara de que en el futuro las tripulaciones de todos sus barcos minimicen este tipo de errores en la introducción de datos C2. Medidas adicionales: No se requiere tomar medidas adicionales Calificación preliminar: Cumple		
MC 26-01						
44-067	Namibia	<i>Helena Ndume</i>	La MC 26-01, párrafo 8, prohíbe el vertido o el descarte en el mar de desechos o restos de pescado al sur de los 60° S. 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”. El <i>Helena Ndume</i> notificó en sus datos C2 actividades de descarte de 415 ejemplares de Rajidae al sur de los 60°S entre el 03 dic 2024 y el 15 ene 2025.	Namibia puede confirmar que no se produjo ningún descarte y sí la liberación de 410 ejemplares vivos de RAJ. El informe del observador internacional ucraniano confirma que todas las rayas se devolvieron vivas al mar y que todos los restos de pescado y la captura secundaria se almacenaron estrictamente a bordo y sólo se descargaron al norte de los 60° S. Calificación preliminar: Cumple	Cumple	No se requiere tomar medidas adicionales

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
44-068	Noruega	<i>Antarctic Endurance</i>	La MC 26-01, párrafo 8, prohíbe el vertido o el descarte en el mar de desechos o restos de pescado al sur de los 60° S. El observador del SOCI en la campaña del barco de pabellón de Noruega <i>Antarctic Endurance</i> en las Subáreas 48.1 y 48.2, refirió en el informe de campaña número 2504 la siguiente información: Sección 6.3 - comentarios “El 20 abr 2024, el observador vio que se vertía una pequeña cantidad de restos de pescado junto con agua viscosa, lo que se debió a que se había retirado una reja en la factoría. Se avisó al barco y se reacondicionó el imbornal para detener el vertido de restos de pescado”.	El incidente descrito en el informe de observación científica se produjo durante operaciones de limpieza de la fábrica. Se vertió una pequeña cantidad de kril al extraer la reja de criba de un imbornal para su limpieza. Inmediatamente se volvió a instalar la reja, con lo que cesó el vertido de restos de pescado. Calificación preliminar: Incumplimiento leve (nivel 1)	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
MC 31-01						
44-069	Reino Unido	<i>Argos Helena</i>	Como ya se comunicó en la CIRC COMM 25/65: 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). En 2025, se identificó al <i>Argos Helena</i> pescando <i>Dissostichus eleginoides</i> en la Subárea 48.3 lo que, según la información de la COMM CIRC 25/65, contraviene la MC 31-01. La respuesta de Reino Unido se circuló mediante la COMM CIRC 25/71. Este hecho se consideró en más detalle con relación al Proyecto de lista de barcos de pesca INDNR (COMM CIRC 25/66).	Reino Unido rechaza las afirmaciones contenidas en la COMM CIRC 25/65, en relación con el cumplimiento de la MC 31-01 por el <i>Argos Helena</i> y el <i>Nordic Prince</i>. Las COMM CIRC 22/39, 22/51, 22/69, 23/39, 24/69 y 25/71 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 justificación 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		V. párrafos 126 a 130

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
				los límites de captura y los términos propuestos para volver a adoptar la MC 41-02 en CCAMLR-43 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 sigue operando 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: Ninguna Calificación preliminar: Cumple		

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
44-070	Reino Unido	<i>Nordic Prince</i>	Como ya se comunicó en la CIRC COMM 25/65: 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). En 2025, se identificó al <i>Nordic Prince</i> pescando <i>Dissostichus eleginoides</i> en la Subárea 48.3 lo que, según la información de la COMM CIRC 25/65, contraviene la MC 31-01. La respuesta de Reino Unido se circuló mediante la COMM CIRC 25/71. Este hecho se consideró en más detalle con relación al Proyecto de lista de barcos de pesca INDNR (COMM CIRC 25/66).	Reino Unido rechaza las afirmaciones contenidas en la COMM CIRC 25/65, en relación con el cumplimiento de la MC 31-01 por el <i>Argos Helena</i> y el <i>Nordic Prince</i>. Las COMM CIRC 22/39, 22/51, 22/69, 23/39, 24/69 y 25/71 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 justificación 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 límites de captura y los términos propuestos para volver a adoptar la MC 41-02 en CCAMLR-43 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		V. párrafos 126 a 130

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
				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 sigue operando 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: Ninguna Calificación preliminar: Cumple		
MC 91-05						
44-071	Federación de Rusia	<i>Alpha Crux</i>	La MC 91-05, párrafo 24, exige que los Estados del pabellón envíen a la Secretaría notificación previa del ingreso al área marina protegida de todo barco de pesca de su pabellón. El análisis de los datos VMS reveló que el <i>Alpha Crux</i> no había proporcionado una notificación de entrada a la ZEI del AMPRMR. El 9 dic 2024, 03:57 UTC, la Secretaría solicitó a los funcionarios de contacto para el VMS de Rusia la notificación de desplazamiento.	По итогам детального расследования выявлено, что причина отклонения вызвана внешним фактором, а именно: оператор VSAT, предоставляющий компании услугу спутниковой связи, без уведомления судовладельца и экипажа прекратил предоставление услуги. Это невозможное к прогнозированию обстоятельство привело к сбою в обеспечении связи судно-берег, в части передачи текстовых сообщений с борта судна в адрес Секретариата.	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 131

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta SCIC
			El 09 dic 2024, 11:59 UTC, se recibió una notificación de la entrada del <i>Alpha Crux</i> a la ZEI del AMPRMR, entrada que se realizó el 07 dic 2024, 23:47 UTC. Diferencia de tiempo: 36 h, 12 mins tras la entrada	Оперативно уполномоченные службы отреагировали на ситуацию и совместно с береговым техническим персоналом было произведено переключение и настройка судового радиооборудования к другому оператору. В кратчайшие сроки повторное уведомление было направлено в Секретариат АНТКОМ в установленном порядке. Una investigación detallada reveló que la desviación se debió a un factor externo, a saber: el proveedor de servicios de comunicaciones por satélite VSAT que trabajaba con la empresa puso fin al servicio sin notificarlo al armador o a la tripulación. Esta circunstancia imprevisible provocó un fallo en las comunicaciones entre el barco y tierra, concretamente en lo que respecta a la transmisión de mensajes de texto del barco a la Secretaría. Las autoridades pertinentes respondieron rápidamente a la situación y, junto con el personal técnico en tierra, configuraron el equipo de radio a bordo para cambiar de proveedor. La notificación se reenvió a la Secretaría de la CCRVMA lo antes posible y siguiendo el procedimiento establecido. Calificación preliminar: Cumple		

Informe resumido de la CCRVMA sobre el cumplimiento de 2024/25
Parte B

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta de SCIC
MC 10-10						
44-072	Perú		La MC 10-10, párrafo 1, señala que el Informe preliminar de cumplimiento de la CCRVMA incluirá los casos señalados por la Comisión el año anterior en el Informe de cumplimiento de la CCRVMA (CCAMLR-43) respecto de los cuales se haya solicitado información adicional a una Parte contratante. CCAMLR-43 acordó que los siguientes casos de incumplimiento de la MC 10-05 requerían la presentación de información adicional, dado que no se había presentado respuesta al informe preliminar de cumplimiento. Perú proporcionó esta información en la COMM CIRC 24/118. El caso de cumplimiento considerado por el SCIC-2024 fue: La MC 10-05, párrafo 6, estipula que cada Parte contratante o Parte no contratante que coopera con la CCRVMA a través de su participación en el SDC exigirá que cada cargamento de <i>Dissostichus</i> spp. importado a su territorio, o exportado o reexportado desde el mismo, vaya acompañado de un DED o un DRED. La importación, exportación o reexportación de <i>Dissostichus</i> spp. sin un DED o DRED está prohibida. La MC 10-05, párrafo 7, estipula que los DED y los DRED se deberán rellenar tal y como se describe en el anexo 10-05/A. Es obligatorio utilizar el SDCE para generar, validar y rellenar DCD o DRED. 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	No se recibió respuesta	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafos 132 y 133

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta de SCIC
			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. 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 < 1 % de todas las exportaciones del SDC. La diferencia de tiempo entre la exportación y la validación de los documentos identificados es: 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.			
44-073	Vanuatu	<i>Hai Feng 718</i>	La MC 10-10, párrafo 1, señala que el Informe preliminar de cumplimiento de la CCRVMA incluirá los casos señalados por la Comisión el año anterior en el Informe de cumplimiento de la CCRVMA (CCAMLR-43) respecto de los cuales se haya solicitado información adicional a una Parte contratante. CCAMLR-43 acordó que este caso de incumplimiento de la MC 10-09 requería la presentación de información adicional para aclarar cuándo se envió a la Secretaría la notificación de transbordo. La Secretaría solicitó esa información el 21 ene 2025, el 10 jun 2025 y el 01 jul 2025. Vanuatu no ha respondido a ninguno de esos correos electrónicos.	Confirmamos que el correo electrónico de notificación enviado por el <i>Hai Feng 718</i>, con copia a fmc@ccamlr.org y a data@ccamlr.org, se recibió el 03 feb 2024, 07:54 UTC. El correo electrónico de notificación de confirmación enviado por el <i>Hai Feng 718</i>, también con copia a fmc@ccamlr.org y a data@ccamlr.org, se recibió el 09 feb 2024, 12:43 UTC.	Cumple	V. párrafos 134 y 135

#	Parte	Barco	Resumen de cumplimiento – Secretaría	Respuesta – Parte contratante	Categoría	Respuesta de SCIC
			El caso de cumplimiento considerado por el SCIC-2024 fue: La MC 10-09, párrafo 8, prohíbe a cualquier barco realizar transbordos dentro del Área de la Convención para los cuales no se haya enviado notificación previa. 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. No se había recibido la debida notificación previa.	Calificación preliminar: No se recibió respuesta		

Lista de barcos de pesca INDNR de las Partes contratantes propuesta para 2025/26 (Medida de Conservación 10-06)

SCIC recomienda no hacer cambios a la [Lista de barcos de pesca INDNR-PC de 2024/25](#)

Lista de barcos de pesca INDNR de las Partes no contratantes propuesta para 2025/26 (Medida de Conservación 10-07)

SCIC recomienda no hacer cambios a la [Lista de barcos de pesca INDNR-PNC de 2024/25](#)

Tareas asignadas a la Secretaría

Punto de la agenda de SCIC	Solicitud	Tarea	Referencia del informe de SCIC
3.1	Desarrollo de recursos del SDCe	Dar continuidad al desarrollo de módulos en línea de aprendizaje del SDC en 2026 y 2027	10 (i)
3.1	Desarrollo de recursos del SDCe	Formulación de un plan de trabajo intersesional sobre cómo implementar esta solicitud en 2027	10 (i)
3.1	Recomendaciones del taller de Ciudad del Cabo relacionadas con el SDC	Tomar las medidas necesarias y rendir informe a SCIC-2026 sobre la implementación de las recomendaciones relativas al SDC.	15
3.2	Comité intersesional sobre recursos de inspección	Labor de coordinación necesaria para facilitar y brindar apoyo a la labor de ese comité.	21
3.2	Proyecto de rendición electrónica de informes Prioridad alta	SCIC solicitó que, al continuar elaborando el proyecto, se tenga en cuenta la integración con los conjuntos de datos internos de la CCRVMA y la necesidad de poder añadir datos incluso cuando no se disponga de una conexión a Internet, así como la interoperabilidad con los sistemas de datos externos pertinentes, incluido el Sistema mundial de intercambio de información (GIES) en el marco del Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto (AMERP).	23
3.2	Análisis de variables sustitutivas (<i>proxy</i>) de conjuntos de datos AIS y de inspecciones en puerto	SCIC reconoció los beneficios de este análisis y recomendó que la Secretaría realice uno anualmente. El análisis del AIS y de las inspecciones en puerto se revisaría anualmente para comprobar su aplicabilidad. SCIC señaló, además, que los análisis futuros deberían reconocer las limitaciones de la precisión de los datos AIS y confirmó que tales análisis no se deben utilizar para acciones de cumplimiento.	25
3.3	Notificaciones de desplazamiento automáticas mediante VMS Prioridad alta	Dar continuidad al desarrollo, con carácter prioritario, de un sistema de generación automática de notificaciones de desplazamiento basadas en los datos VMS, sistema del que se destacaron sus potenciales beneficios.	29
3.3	Inmarsat	SCIC avaló la recomendación de la Secretaría de dejar de pagar por los informes de posición de Inmarsat a partir de la temporada 2025/26 y de solicitar a las Partes contratantes cuyos barcos sigan notificando datos a la CCRVMA a través de la dirección de correo electrónico de Inmarsat que se aseguren de redirigir esos datos de posición o de dar instrucciones a los operadores de los barcos de que así lo hagan.	30

3.7	Participación de PNC – Kuwait y EAU	SCIC tomó nota de la beneficiosa participación de Kuwait y de EAU y encomendó a la Secretaría que continuara fomentando estos diálogos y otros en las PNC interesadas en la región de Medio Oriente. Asimismo, SCIC avaló los continuos contactos entablados con PNC en la región del Sudeste Asiático.	51
3.7	Estrategia para las PNC con relación a transbordos	SCIC señaló la importancia de los transbordos en el contexto de la participación de las PNC y solicitó a la Secretaría que establezca contactos con las PNC que prestan servicios de transbordo en el Área de la Convención, con el fin de consolidar su conocimiento de las medidas de conservación de la CCRVMA y apoyarlas en su cumplimiento.	52
4	Análisis de datos de libre acceso y PECC	En relación con el uso de datos de acceso libre por parte de la Secretaría en el marco del PECC, SCIC señaló que debe asegurarse la objetividad y la fiabilidad de dichos datos antes de utilizarlos para análisis de cumplimiento SCIC solicitó a la Secretaría que continúe estudiando esta recomendación y presente información adicional a SCIC en 2026.	104
5.1	Plan de trabajo sobre artes de pesca no identificados	SCIC dio consideración a la actualización proporcionada por la Secretaría sobre el plan de trabajo para el tratamiento de artes de pesca no identificados en el Área de la Convención. SCIC reconoció los avances logrados en esta materia y respaldó la prórroga del plan de trabajo para el período 2026–2027.	148
6	Notificaciones de pesquerías Prioridad alta	SCIC solicita garantías a Ecuador de que ejercerá sus responsabilidades como Estado de pabellón mediante la implementación de las medidas adecuadas de seguimiento y control del barco; de que ni el capitán, ni el fletador, ni el propietario ni cualquier beneficiario final tengan vínculos con actividades de pesca INDNR; y de que el <i>Altar 45</i> no transportará redes de enmalle mientras opere dentro del Área de la Convención. SCIC encargó a la Secretaría que se ponga en contacto con Ecuador al respecto.	183