

**INFORME DEL COMITE PERMANENTE
DE OBSERVACION E INSPECCION (SCOI)**

INFORME DEL COMITE PERMANENTE DE OBSERVACION E INSPECCION (SCOI)

1.1 El Comité Permanente de Observación e Inspección (SCOI) se reunió los días 26 y 27 de octubre de 1994 bajo la presidencia del Excmo. Sr. Embajador, don J. Arvesen (Noruega). Todos los miembros de la Comisión estuvieron representados en la reunión. El observador de Ucrania, nueva Parte Contratante de la Convención de la CCRVMA también estuvo presente en dicha reunión.

1.2 El punto 5 del orden del día de la Comisión fue referido al Comité para su consideración. El Presidente propuso que el sub-punto (1) del punto 5, "Funcionamiento del Sistema de Inspección" sea considerado junto con el sub-punto (2), "Cumplimiento de las Medidas de Conservación Vigentes", ya que estos dos subtemas están estrechamente relacionados. El temario aceptado para la reunión de 1994 del SCOI consta en el apéndice I.

1.3 Además de los documentos distribuidos a las reuniones de la Comisión y del Comité Científico, SCOI consideró otros documentos entre los cuales se incluyen los informes de inspecciones realizadas en la temporada 1993/94. Se decidió enumerar estos documentos como documentos internos del SCOI para facilitar su referencia. En el apéndice II se presenta la lista completa de documentos considerados por el Comité.

FUNCIONAMIENTO Y CUMPLIMIENTO DEL SISTEMA DE INSPECCION

Aplicación de las medidas de conservación

1.4 El 9 de noviembre de 1993, los miembros fueron notificados de todas las medidas de conservación adoptadas en CCAMLR-XII. No hubo objeción a ninguna medida y, de conformidad con el artículo IX 6.(b) de la Convención, adquirieron obligatoriedad para todos los miembros el 8 de mayo de 1994. La Secretaría redactó un documento sobre la aplicación de las Medidas de Conservación en 1993/94 (CCAMLR-XIII/13).

1.5 El Comité estudió también la información suministrada por los miembros sobre las medidas adoptadas para garantizar el cumplimiento de las Medidas de Conservación (artículo XX(3) y artículo XXI de la Convención). Durante el período entre sesiones, Australia, Japón, Noruega y Sudáfrica informaron a la CCRVMA sobre las medidas tomadas para dar efecto a las medidas de conservación.

1.6 La Delegación de EEUU comunicó al Comité que se habían adoptado disposiciones nacionales en el año anterior para poner en práctica las medidas de conservación adoptadas en la reunión de la CCRVMA de 1993.

1.7 La Delegación de Chile informó al Comité sobre el lamentable accidente a bordo del palangrero chileno *Friosur V*, que llevaba a cabo la pesca del bacalao de profundidad en la Subárea 48.3. A consecuencia del siniestro perdieron la vida el capitán del buque y un miembro de la tripulación (CCAMLR-XIII/BG/25). La Delegación de Chile expresó su agradecimiento al Gobierno del Reino Unido por la ayuda prestada en la localización del buque y su remolque a puerto.

Solicitud de Polonia de exención de la Medida de Conservación 30/X

1.8. El año pasado la Delegación de Polonia propuso a la Comisión que modificara la Medida de Conservación 30/X para permitir retrasar la instalación de ecosondas inalámbricas en buques pesqueros de ese país hasta fines de 1995. La Comisión observó que la medida fue adoptada hace dos años y recomendó al Gobierno de Polonia que inste a su flota a cumplir con dicha medida. Se acordó incluir este asunto en el temario de esta reunión de la Comisión (CCAMLR-XII, párrafo 5.21).

1.9 Al solicitar al Comité que estudie la posibilidad de otorgar una exención de la Medida de Conservación 30/X para un buque polaco de pesca de arrastre de kril hasta fines de 1995, la Delegación de Polonia explicó que éste era el último en una serie de buques equipados con cables de control de la red. Estos buques serán reemplazados por una nueva flota a principios de 1996. Por este motivo Polonia indicó que, desde un punto de vista económico, era impracticable la instalación de equipo de control inalámbrico a estas alturas.

1.10 Se explicó además que el cable de control de la red en este buque polaco se utiliza de acuerdo con las disposiciones recomendadas por la Comisión para el período de eliminación gradual del empleo de dichos cables (CCAMLR-X, párrafo 5.11). La pesca de kril se realiza a baja velocidad y los arrastres son de corta duración. En las últimas tres temporadas no se han observado casos de muerte incidental de aves en la pesca realizada por este buque. La Delegación de Polonia invitó a los miembros de la CCRVMA a que consideraran la posibilidad de asignar observadores científicos a bordo del buque para controlar la mortalidad incidental de aves marinas. La Delegación de Australia se mostró preocupada por la solicitud de Polonia y por el precedente que podría sentar la derogación de una medida de conservación.

1.11 Después de considerar este asunto detalladamente, el Comité recomendó que la Comisión respalde la solicitud de Polonia de permitir que un buque polaco realice actividades de pesca con cables de control de la red hasta el inicio de la próxima reunión de la Comisión con las siguientes condiciones:

- (i) que Polonia asigne un observador internacional a bordo del buque por un período mínimo de tres meses mientras el buque esté realizando operaciones de pesca en el Área de la Convención. Rusia ha acordado asignar un observador científico con este propósito; y
- (ii) con el fin de dar efecto a la Medida de Conservación 30/X, Polonia debe velar para que el buque cese inmediatamente de operar con el cable de control de la red en caso de registrarse cualquier mortalidad incidental de aves marinas.

1.12 El Comité decidió que no se considerará ninguna nueva solicitud para postergar la aplicación de la Medida de Conservación 30/X. El Comité recomendó que el informe del observador mencionado anteriormente sea examinado durante la próxima reunión. El informe deberá ser presentado de acuerdo al Sistema de la CCRVMA de Observación e Inspección Internacional.

1.13 El Comité indicó que la Delegación de Polonia se encargaría de informar a la Comisión, cuando ésta resuma sus debates el 31 de octubre, que las autoridades polacas han aceptado estas condiciones.

Inspecciones realizadas durante la temporada 1993/94

1.14 Los miembros nombraron un total de treinta inspectores para llevar a cabo misiones de inspección de acuerdo con el Sistema de Inspección de la CCRVMA en la temporada 1993/94. Los miembros que designaron inspectores fueron: Argentina (cinco inspectores), Chile (seis), Australia (cuatro), República de Corea (uno), Polonia (tres), RU (ocho) y EEUU (tres).

1.15 La Secretaría preparó un resumen de los informes de inspección (CCAMLR-XIII/10). La Secretaría recibió copias de tres informes de inspecciones realizadas en la Subárea 48.3 en los meses de enero y febrero de 1994 por inspectores de la CCRVMA designados por el RU. Los buques inspeccionados fueron el *Antonio Lorenzo* (palangrero de matrícula chilena) y los buques de matrícula rusa *Maksheev* y *Mirgorod* (arrastreros de popa convertidos para la pesca de palangre).

1.16 El Dr. I. Everson, uno de los inspectores de la CCRVMA designados por el RU, presentó al Comité el resumen de las observaciones de los inspectores de la siguiente manera:

1.17 Buque inspeccionado - *Antonio Lorenzo* (Chile):

- (i) en el momento de realizarse la inspección el buque no estaba pescando pero se encontraba 300 millas náuticas dentro de la Subárea 48.3. Sin embargo, se observó la presencia de anzuelos cebados y otros aparejos que denotaban la pesca inminente;
- (ii) en la zona de procesamiento se encontró la presencia de kokotxas de bacalao de profundidad;
- (iii) la cámara de congelación había sido vaciada apresuradamente y el producto guardado desordenadamente en el frigorífico;
- (iv) los cuadernos de bitácora y de pesca de la embarcación estaban incompletos para el período previo a la inspección, siendo imposible para los inspectores determinar las actividades que habían sido desarrolladas por el buque en los días precedentes;
- (v) los inspectores consideraron imposible el tiempo de viaje dado por el capitán del buque entre su última posición de pesca notificada - fuera de la subárea 48.3 - y la posición durante la inspección;
- (vi) se dudó de la veracidad de la declaración del capitán del *Antonio Lorenzo* quien manifestó que no había faenado dentro de la Subárea 48.3; y
- (vii) el capitán de pesca declaró que, si bien se encontraban a 300 millas náuticas dentro de la Subárea 48.3, no estaba faenando sino que, simplemente, se estaba prospectando el caladero.

1.18 Buque inspeccionado - *Mirgorod* (Rusia):

- (i) El 7 de febrero el *Mirgorod* se encontraba pescando en la Subárea 48.3 sin la presencia de un observador científico, en contravención de la Medida de Conservación 69/XII. De los registros del cuaderno de bitácora se pudo determinar que el buque había faenado en el área desde el 26 de enero hasta el momento de

realizarse la inspección, contraviniendo una vez más la Medida de Conservación 69/XII. La captura total de bacalao en este período fue de 20.7 toneladas;

- (ii) no se mantuvieron registros de la captura incidental de ninguna especie, incluyendo la mortalidad incidental de aves marinas; y
- (iii) la práctica de deshacerse de las aves que perecieron ahogadas antes de subirlas a cubierta parecía un intento deliberado por ‘hacer la vista gorda’ a un problema potencial de carácter extremadamente grave.

1.19 Buque inspeccionado - *Makshevo* (Rusia):

- (i) Al momento de ser inspeccionado el buque no estaba faenando. No obstante, los inspectores no pudieron determinar en forma inequívoca las actividades que pudiera haber realizado el buque la noche anterior;
- (ii) el capitán de pesca declaró que se había internado 200 millas dentro de la Subárea 48.3 para hacer un reconocimiento del caladero; y
- (iii) el cuaderno de pesca registró claramente una extracción de 14.7 toneladas de bacalao en la Subárea 48.3 durante el período del 16 de noviembre al 10 de diciembre de 1993, contraviniendo la Medida de Conservación 69/XII.

1.20 Se exhibió al Comité un filme de corta duración, preparado con los vídeos tomados por los inspectores durante las tres inspecciones realizadas. Esto proporcionó información complementaria a los informes de inspección, destacando varias cuestiones importantes en lo que respecta a las contravenciones.

1.21 Se enviaron copias de los informes de inspección a los Estados abanderantes de esos buques y el 18 de julio se distribuyó una copia de los mismos a todos los miembros de la Comisión junto con la circular COMM CIRC 94/40. Se solicitó a las delegaciones de Chile y Rusia, Estados abanderantes de los buques inspeccionados, que informaran al Comité con respecto a las acciones tomadas como resultado de estas inspecciones.

1.22 Chile recibió aviso de los resultados de la inspección dentro de un período de 48 horas pero el informe escrito le llegó dos o tres meses después de ocurrida la inspección. Este fue entonces transmitido a las autoridades nacionales competentes. Lamentablemente, a la hora en que se recibió

el informe, el buque en cuestión había hecho tres recaladas en puerto y no fue posible verificar el acatamiento de las medidas de conservación de la CCRVMA.

1.23 Los inspectores de la CCRVMA no registraron ninguna infracción, por lo cual no existían motivos para entablar un proceso judicial. Todos los buques chilenos necesitan un permiso para pescar tanto dentro como fuera de las aguas nacionales, incluida el Area de la Convención de la CCRVMA. Chile mantiene un registro de las infracciones cometidas por buques chilenos en el Area de la Convención de la CCRVMA, y tiene el poder de revocar los permisos expedidos a tales buques (CCAMLR-XII/BG/26).

1.24 Rusia llevó a cabo una investigación detallada a raíz de los resultados de los informes de los inspectores. En consecuencia, se impusieron sanciones a los capitanes de los dos buques pesqueros, se revocaron sus licencias, y se retiraron ambos buques del Area de la Convención de la CCRVMA. Se actualizaron los informes STATLANT de captura presentados por Rusia, a fin de tomar en cuenta las capturas extraídas por estos buques.

1.25 La Delegación de Rusia señaló además que en muchos casos se habían experimentado dificultades en la transmisión de información a los buques pesqueros relativa a las medidas de conservación adoptadas por la CCRVMA, especialmente en los casos en que dichas medidas entraban en vigor inmediatamente después del término de la reunión de la Comisión. Luego de extensas deliberaciones, el Comité acordó que el inicio de la temporada de pesca de cualquier pesquería, deberá fijarse según el caso, y que ningún buque deberá comenzar la pesca hasta no recibir información sobre las condiciones y restricciones de las medidas de conservación y las fechas en que estas medidas entran en vigor.

1.26 Se expresó inquietud en relación a un vídeo que se exhibió al Comité. A pesar de que la película fue rodada con el pleno consentimiento de los capitanes de los buques, se debería haber enviado copias del mismo a los Estados abanderantes, conjuntamente con los informes de inspección. La Delegación de Rusia consideró que el sistema de inspección, que incluye un requisito relativo a fotografías, debería también cubrir vídeos o cualquier material cinematográfico. El vídeo habría asistido a Rusia a investigar los hechos registrados por los inspectores.

1.27 El Comité expresó su satisfacción por la forma en que ambos Estados abanderantes habían llevado a cabo sus investigaciones, y con las sanciones impuestas por Rusia a sus buques. Se señaló que esto fue efectuado de conformidad con la Convención.

1.28 El Comité observó que el procedimiento actual para la notificación de probables infracciones de las medidas de conservación ha causado demoras en el aviso de los resultados de las

inspecciones a los miembros. La Delegación de Australia propuso varios cambios al reglamento existente para procesar los informes de inspección. Los pormenores de esta propuesta aparecen en los párrafos 3.1 al 3.7 de este documento.

1.29 Nuevamente el Comité exhortó a los miembros a que hicieran un mayor uso del sistema de inspección. Durante los primeros seis años de operación del sistema, el número de inspecciones ha sido muy bajo, habiéndose notificado sólo siete inspecciones a la Comisión. La necesidad de una participación más activa de los miembros en el sistema se ha hecho evidente, a la luz de las operaciones pesqueras ilegales observadas recientemente en el Area de la Convención de la CCRVMA. El Comité decidió recomendar que la Comisión:

- (i) exprese su gran preocupación acerca de la clara indicación de que se están llevando a cabo actividades de pesca en gran escala en el Area de la Convención, en contravención de las medidas de conservación vigentes; y
- (ii) recuerde a los miembros sobre sus obligaciones en virtud del tratado, para garantizar que los buques que operan bajo sus banderas lleven a cabo sus actividades en el Area de la Convención de conformidad con las medidas de conservación vigentes, y que las infracciones de estas medidas sean sancionadas pronta y eficazmente.

1.30 La Delegación del RU informó al Comité que el palangrero *Isla Guamblin* con matrícula chilena estuvo pescando ilegalmente en la Subárea 48.3. La información pertinente fue comunicada a las autoridades chilenas.

1.31 La Delegación de Chile informó al Comité que luego de recibir la información, se llevó a cabo una investigación la cual reveló que el buque *Isla Guamblin* llegó al puerto de un tercer estado antes de regresar a Chile. Se ha comunicado con las autoridades correspondientes de dicho estado a fin de pedir asistencia en la confirmación de este hecho, pero hasta la fecha no ha obtenido respuesta. Esta respuesta se comunicará a la Comisión tan pronto como se reciba.

1.32 En este sentido algunos miembros del Comité consideraron que el caso podría estar relacionado con la pesca bajo una bandera de conveniencia. La Delegación de EEUU llamó la atención del Comité al nuevo acuerdo para promover el cumplimiento, por buques pesqueros en alta mar, de las medidas de conservación y ordenación acordadas internacionalmente. Otras delegaciones observaron que el país tercero en cuestión era un Estado adherente a la Convención de la CCRVMA, y como tal, tenía ciertas obligaciones, principalmente las enumeradas en el artículo XXI de la Convención, y que la Comisión tal vez tendría que destacárselas a dicho país. Si bien algunos miembros consideraron que la Comisión debería tomar medidas inmediatas, otros opinaron

que podría ser prematuro hacer esto antes que Chile recibiera una respuesta de las autoridades de aquel país.

1.33 La Delegación del RU también notificó avistamientos los días 8 y 13 de octubre de 1994 del buque *Liberty* de Belice realizando actividades pesqueras en la Subárea 48.3. El nombre y matrícula del buque habían sido borrados. La presencia de este buque era prueba de que se estaban realizando actividades pesqueras por parte de países no miembros en aguas del Area de la Convención. Se pidió a la Secretaría que escribiera al gobierno de Belice llamando la atención de dicho país a los objetivos de la Convención de la CCRVMA y solicitando comentarios con respecto a las actividades del mencionado buque en el Area de la Convención de la CCRVMA.

Sistemas de teledetección de la posición de buques (VMS)

1.34 En su reunión durante CCAMLR-XII (1993), el SCOI recomendó que se incluyera un subpunto en el temario provisional de la reunión de 1994 de la Comisión, sobre el empleo de sistemas de teledetección de posición en los buques que operan en el Area de la Convención. Al aprobar esta recomendación, la Comisión convino en que el empleo de estos sistemas representaría un avance importante hacia el cumplimiento de los objetivos de la Convención (CCAMLR-XII, párrafo 6.17).

1.35. Se había encomendado a la Secretaría que estudiara la viabilidad de utilizar transpondedores conectados al Sistema Mundial de Posicionamiento (GPS) del buque que transmitan en forma regular la identificación y posición de los buques. Se le encargó además la redacción de un informe a ser presentado en la reunión del SCOI de 1994, con propuestas y consideraciones sobre los costos y la confidencialidad de datos. Dicho informe fue preparado por el Funcionario Científico y presentado al Comité (CCAMLR-XIII/11).

1.36 La propuesta relativa a la elección del sistema VMS para la CCRVMA estaba basada en la utilización de terminales integrados Inmarsat-C/GPS instalados en los buques de todos miembros de la CCRVMA que pesquen en el Area de la Convención. Se propone que el tratamiento de las notificaciones de posición de los buques de los miembros de la CCRVMA sea llevado a cabo en un centro de control de pesquerías (FMC) atendido por la Secretaría de la CCRVMA para sus miembros.

1.37 Se ha elegido un sistema combinado Inmarsat-C/GPS por las siguientes razones:

- gran exactitud en la determinación de la posición, velocidad y rumbo, calculados en tiempo real;
- se puede telecontrolar la frecuencia de los informes;

- acceso a servicios de comunicación y de seguridad compatibles con el Sistema Marítimo Mundial de Señales de Socorro (GMDSS) para los operadores de los buques; y
- bajos costos acumulativos de equipo y transmisión para los operadores de los buques.

1.38 Se considera que las mayores ventajas del VMS son las siguientes:

- el control de las pesquerías sería más eficaz mediante la identificación de probables infracciones a los reglamentos pesqueros lo que permitiría una óptima distribución de inspectores;
- en cierta medida la presencia misma del sistema probablemente sirva para disuadir a los pescadores de cometer infracciones; y
- en general, se mejoraría el cumplimiento del régimen de conservación aplicable.

1.39 La Delegación del RU observó que el VMS, si bien proporcionaba una base para la administración de buques en la pesquería, no garantizaría el cumplimiento de la reglamentación. Es muy probable que aquellos buques no autorizados a operar dentro del Área de la Convención no estarán equipados con este sistema.

1.40 Se recalcó que la adopción del VMS no reemplazaría sino que complementaría los métodos tradicionales de control, como lo es el abordaje de los inspectores. Se identificaron las siguientes desventajas:

- el sistema sólo serviría para controlar el cumplimiento de ciertas clases de reglamentos, es decir, aquellos relacionados con buques de cierta clase y ciertos Estados que pesquen en ciertas zonas geográficas a determinadas horas (en contraste con reglamentos relacionados con la pesca de especies determinadas); y
- el sistema no sería necesariamente capaz de suministrar una prueba concluyente desde el punto de vista legal, de que un buque está realizando faenas de pesca. Para obtener tales pruebas sería necesario realizar una inspección *in situ*.

1.41 Al considerar la propuesta descrita anteriormente, el Comité felicitó al Funcionario Científico por la preparación de tan excelente ponencia.

1.42 La Delegación de Alemania informó al Comité que la Comunidad Económica Europea (CEE) se ha comprometido a decidir antes del 1º de enero de 1996, cuándo, y en qué grado, se podrá instalar un sistema de detección continua en los buques pesqueros de los miembros de la CEE. En 1994/95, los estados miembros de la CEE llevarán a cabo proyectos experimentales para poder evaluar las tecnologías que se utilizarían en los buques, además de los buques que se incluirían en el sistema de teledetección. Los resultados de dichos proyectos serán analizados y notificados en septiembre de 1995. El Comité pidió a los miembros de la CEE de la CCRVMA que pusieran estos informes a disposición de la CCRVMA, a fin de que se pudieran tener en cuenta al continuar el proceso de evaluación de la aplicabilidad de un VMS en el Area de la Convención de la CCRVMA.

1.43 La Delegación de Polonia informó al Comité que Polonia seguirá con interés los resultados de estos proyectos realizados por los estados miembros de la CEE. Asimismo señaló que no se debería adoptar un sistema de teledetección continua en la pesquería de kril debido al bajo nivel actual de captura.

1.44 La Delegación de Japón indicó que, en general, apoyaba la investigación del posible uso de un VMS en el Area de la Convención de la CCRVMA, pero que cualquier decisión referente a la aplicación de un sistema tal deberá estar basada en objetivos claros. Se describieron ejemplos de tales objetivos: la reglamentación de la pesquería del atún rojo (aleta azul) en el Pacífico sur y de la pesquería de colín en el mar de Bering. En el caso de la pesquería de kril en el Area de la Convención, Japón no ve la necesidad de adoptar un VMS, principalmente porque el nivel de pesca se encuentra muy por debajo de los TAC, y no existen zonas o temporadas cerradas.

1.45 El Comité compartió la opinión expresada por Japón y Polonia con respecto a su aplicación actual.

1.46 La Delegación de Rusia informó que se está llevando a cabo un estudio sobre el uso de transpondedores en buques nacionales y extranjeros que operan en aguas rusas pero que el país no posee aún la experiencia práctica en el uso de transpondedores en buques pesqueros. En general, Rusia consideró que se podría utilizar un VMS en el Area de la Convención de la CCRVMA en el futuro, pero sólo en ciertas pesquerías. Cualquier decisión sobre este asunto deberá tomar en cuenta tanto los problemas de índole financiero como técnicos que ello supondría.

1.47 La Delegación de Japón agregó que antes de tomar cualquier decisión sobre la adopción de un VMS, el Comité deberá considerar en detalle todos los aspectos de la confidencialidad en la administración de la información contenida en los informes de posición.

1.48 La Delegación de Chile informó al Comité sobre un proyecto de ley interna que hará que el uso de transpondedores sea obligatorio en todos los buques pesqueros chilenos que faenen en el Area de la Convención de la CCRVMA (CCAMLR-XIII/BG/26). Se espera que dicha legislación sea aprobada por el senado en un futuro próximo. El Comité recibió con agrado esta novedad.

1.49 Las delegaciones de Australia y Nueva Zelanda describieron al Comité sus experiencias en el establecimiento y operación de un VMS para el seguimiento de actividades pesqueras en las aguas nacionales de ambos países (CCAMLR-XIII/BG/9 y 27). Los resultados iniciales indicaron que el uso del VMS mejoró el cumplimiento del reglamento de pesca por parte de los pescadores. Se observó además que el VMS sirvió para disuadir a los pescadores de cometer infracciones. Australia informó que el uso del VMS Inmarsat-C/GPS había generado un ahorro al haber mejorado la eficacia de las inspecciones físicas.

1.50 En conclusión, el Comité decidió que se deberá continuar con la consideración de este tema. Se solicitó a la Secretaría que prepare para la próxima reunión una propuesta sobre la posible configuración del VMS para el Area de la Convención basada en el empleo del sistema enlazado al Inmarsat-C/GPS. La propuesta deberá concentrarse en las pesquerías de peces y deberá considerar ciertos factores incluyendo los resultados de los proyectos pilotos de la CEE descritos anteriormente en el párrafo 1.41. Se solicitó a los miembros que cooperaran con la Secretaría en la preparación de esta propuesta.

1.51 La Delegación de Australia sugirió que la Secretaría visite el Centro VMS de la Autoridad de Ordenación Pesquera Australiana en Canberra para obtener información de primera mano sobre el funcionamiento actual del sistema ,y también el Foro de Agencias Pesqueras para ver como se ha empleado el VMS en un contexto multilateral. Se señaló que en los EEUU existe la experiencia necesaria y que este país ha ofrecido ayuda técnica para diseñar un VMS.

Propuestas para mejorar el sistema de inspección de la CCRVMA

1.52 La Delegación del RU presentó propuestas para mejorar el Sistema de Inspección de la CCRVMA (CCAMLR-XIII/17).

1.53 La experiencia obtenida de las inspecciones efectuadas en el contexto de la CCRVMA durante esta y otras temporadas previas ha destacado dos deficiencias potenciales en el Sistema de Inspección de la CCRVMA.

1.54 En primer lugar, en virtud de la Sección III del Sistema de Inspección, se permite a los inspectores de la CCRVMA efectuar inspecciones a los buques que realizan investigación científica o explotación de recursos vivos marinos en el Área de la Convención, aunque un capitán de buque podría argumentar que está en tránsito atravesando el Área de la Convención y podría tratar de negar al inspector el derecho de abordar el buque para investigar si se cumple con las disposiciones.

1.55 En segundo lugar, la identificación de violaciones a las medidas de conservación de la CCRVMA se complicó por el hecho de que, a menos que un buque sea encontrado efectivamente pescando, no se puede constatar si tal violación ocurrió.

1.56 La Delegación del RU propuso tres soluciones para resolver estos problemas:

- (i) que el **Derecho de Inspección** deberá ser ampliado para incluir cualquier buque de pesca o de investigación pesquera que esté registrado en el territorio de un miembro y que se encuentre en el Área de la Convención;
- (ii) que se introduzca un sistema de **Notificación de buques** de modo que los Estados del Pabellón notifiquen a la Secretaría de la intención de que sus buques de entrar o salir, o moverse entre las subáreas y/o divisiones del Área de la Convención; y
- (iii) que se introduzca una **Definición de Pesca** más amplia, posiblemente como un anexo al Sistema de Inspección, o como un prefacio a la Lista de Medidas de Conservación Vigentes.

1.57 En general, los miembros del Comité apreciaron la iniciativa del RU como un modo de fortalecer el Sistema de Inspección, pero se identificaron algunas inquietudes específicas las cuales se resumen a continuación:

1.58 **El derecho de Inspección:** Se expresó inquietud sobre la posibilidad de conflicto con el artículo XXIV de la Convención. Se sugirió que los cambios propuestos podrían interferir con el concepto de libertad de navegación de acuerdo con la derecho marítimo internacional. También se sugirió que el actual texto del Sistema de Inspección, cuando se interpreta en términos generales, podría ser extendido para incluir el derecho de inspeccionar los buques que no se encuentran realizando ninguna actividad de investigación científica o pesquera durante la inspección.

1.59 La Delegación del RU explicó que no había una contradicción. El artículo XXIV de la Convención deberá ser interpretado en conjunto con el artículo IX 1(g). El artículo XXIV establece

principios en vez de reglamentos, de un sistema de inspección y requiere que la Comisión elabore los principios.

1.60 **Notificación de buques**: el sistema propuesto se modela en el sistema 'Hail' de la NAFO. Fue originalmente diseñado tomando en cuenta las necesidades específicas de la pesca en el área de la NAFO. Su introducción tomó cerca de cuatro años y la información reciente indica que es difícil mantener el sistema además de haber una serie de problemas logísticos. El sistema requiere una sustancial inversión de dinero.

1.61 **Definición de Pesca**: Este es un nuevo concepto que necesitaría un detallado análisis y reflexión teniendo en cuenta la experiencia de los países miembros. La Delegación de Australia ofreció poner a disposición del Comité su definición de pesca la cual es parte de la legislación nacional. Otro comentario expresado fue que la nueva y expandida definición de "realizando faenas de pesca" puede tener ramificaciones legales para pesquerías en otras partes del mundo y debería ser evitada.

1.62 La Delegación de Francia hizo saber al Comité que un Sistema de Inspección Francés ha estado vigente en la aguas de las islas Kerguelén y Crozet desde algún tiempo. Este no contradice al sistema de la CCRVMA pero posee varias disposiciones específicamente diseñadas para cumplir con los requisitos del régimen nacional de ZEE, como fue expresado por el Presidente de la Conferencia sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos el 19 de mayo de 1980.

1.63 La Delegación de Argentina señaló que un enfoque casuístico no representaría necesariamente una mejora con respecto al enfoque conceptual actual definido por los principios expresados en el artículo II (3).

1.64 El Comité consideró las propuestas para mejorar el Sistema de Inspección de la CCRVMA y recomendó que la Comisión tome nota que, bajo el sistema actual, los inspectores de la CCRVMA pueden abordar un buque pesquero o de investigación pesquera para determinar si el buque está realizando actividades pesqueras o de investigación. El Comité propuso considerar más a fondo estas sugerencias para mejorar el sistema en un punto separado del orden del día en la reunión de 1995

1.65 El Comité acordó que el sistema de **Notificación de buques** necesita de análisis adicionales. El Comité solicitó a la Secretaría que lleve a cabo un estudio de factibilidad y que prepare un documento sobre el tema para su consideración durante la próxima reunión del SCOI.

1.66 En relación con la **Definición de Pesca**, el Comité solicitó a los miembros que continúen considerando la propuesta del RU y formulen comentarios y sugerencias específicas a la Secretaría.

La Secretaría prepararía un resumen de tales comentarios y sugerencias recibidas, o de cualquier otra alternativa para tratar este problema. Se solicitó a los miembros que comentaran lo más pronto posible y no más tarde del 1 de junio de 1995, para completar la propuesta a tiempo para la reunión del SCOI, en 1995.

EXAMEN DE LOS FORMULARIOS DE NOTIFICACION DE INSPECCION

1.67 En 1993 la Delegación del RU sugirió que podría ser útil considerar el añadir a los formularios de notificación de inspección actuales, determinados detalles relacionados específicamente con las medidas de conservación aplicables a ciertas pesquerías (CCAMLR-XII, anexo 5, párrafos 13 y 14).

1.68 El Comité decidió que el examen de los formularios deberá ser considerado detalladamente en la reunión del SCOI de 1994. Se solicitó a la Secretaría que consulte a los miembros durante el período entre sesiones y que prepare una propuesta provisional. Esta propuesta exploraría los modos de mejorar los formularios actuales, especialmente el diseño de nuevos formularios que podrían emplearse para notificar las inspecciones de todo tipo de operaciones pesqueras (es decir, pesquerías de arrastres, de palangre y con nasas).

1.69 Se presentaron dos documentos, uno preparado por el Dr. Everson (CCAMLR-XIII/BG/12) y el otro por la Secretaría (CCAMLR-XIII/BG/13). Las versiones preliminares no se contradicen entre sí y fueron diseñadas tomando en consideración criterios similares.

1.70 El Comité consideró ambas propuestas y decidió emplear el formulario provisional que se bosquejó en el documento CCAMLR-XIII/BG/12 para desarrollar un formulario de inspección estándar de la CCRVMA. Se sugirió que la Secretaría elabore el prototipo del formulario en consulta con los doctores Everson y R. Holt (EEUU) y que se presente a la próxima reunión del SCOI. Se solicitó a los miembros que notifiquen a la Secretaría sobre cualquier omisión en el formulario propuesto.

1.71 La Secretaría sugirió que cualquier formulario estándar nuevo que fuese acordado por el SCOI, debería ser probado primeramente en el terreno. Para este propósito se requiere la impresión de un número limitado de copias solamente.

1.72 Para facilitar las inspecciones a bordo de buques, la Delegación del RU propuso que la Secretaría expanda el glosario existente de términos del *Manual del Inspector*, para cubrir todos los términos nuevos empleados en el nuevo formulario de notificación de inspección. El nuevo

formulario deberá ser traducido en todos los idiomas de los países miembros que faenan en el Area de la Convención. El Comité aprobó estas propuestas.

FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE OBSERVACION CIENTIFICA INTERNACIONAL

Funcionamiento del sistema durante la temporada de 1993/94

2.1 El año pasado la Comisión propuso que el Sistema de Observación Científica Internacional se empleara para apostar observadores en una gran proporción de buques de palangre con el fin de recopilar los datos necesarios para efectuar una evaluación fidedigna de la cantidad y especies de aves que son capturadas accidentalmente en las operaciones de palangre (CCAMLR-XII, párrafo 5.20).

2.2 El la temporada de 1993/94, fue un requisito de la Medida de Conservación 69/XII que se apostara un observador científico designado de acuerdo con el sistema de observación a bordo de cada buque que pescara bacalao de profundidad en la Subárea 48.3.

2.3 De acuerdo con el sistema, el RU designó observadores científicos (tres observadores en buques de Corea y uno en un buque chileno), los EEUU, (un observador en un buque ruso) y Rusia (un observador en un buque que fue operado conjuntamente por Bulgaria y Ucrania). Las copias correspondientes de los acuerdos bilaterales han sido suministrados a la Secretaría y están disponibles a cualquier miembro interesado.

2.4 Los informes de los observadores del RU y los EEUU fueron presentados al Comité Científico para su consideración (SC-CAMLR-XIII/BG/9 Rev.1 y SC-CAMLR-XIII/BG/14). La Delegación de Rusia informó al Comité que su observador había completado el programa de observación del buque operado conjuntamente por Bulgaria y Ucrania y regresó al puerto de origen del buque el 20 de octubre. El informe será presentado a la Secretaría en una fecha futura.

2.5 El Dr. G. Parkes (RU) presentó los informes recopilados por los observadores nominados por el RU, e informó al Comité de las observaciones a bordo del palangrero coreano *Inh Sung 66*. Se reconoció y agradeció la cooperación brindada por la tripulación. Sin embargo, hubo algunas dificultades, especialmente debido a que al comienzo del crucero el capitán parecía no estar al tanto de la Medida de Conservación 69/XII referente a la realización de pesca experimental.

2.6 Las Delegaciones del RU y de los EEUU sugirieron que el Comité llamara la atención de la Comisión en relación a ciertas dificultades en la implementación del programa de observación científica, tal como la búsqueda de un observador calificado y con conocimiento del idioma del Estado abanderante, el suministro de fondos y transporte del observador de ida y vuelta al buque, la negociación de acuerdos bilaterales a diversos niveles, desde gubernamentales a empresas pesqueras o a personas individuales

2.7 También se decidió dirigir la atención de la Comisión a la necesidad de instar a los miembros a que traten de iniciar negociaciones poco después de la reunión anual de la CCRVMA en vez de al comienzo de la pesquería, con el fin de apostar observadores al comienzo de la temporada .

2.8. El Presidente del SCOI transmitió una solicitud del Presidente del Comité Científico en solicitando comentarios sobre diferentes propuestas que tratan de la implementación del Sistema de Observación Científica Internacional que se encuentran en el informe del Grupo de Trabajo Especial sobre la Mortalidad Incidental de la Pesquería de Palangre (WG-IMALF).

2.9 Como este informe fue distribuido sólo un día antes de la reunión del SCOI, el Comité no tuvo suficiente tiempo para considerarlo en detalle. Sin embargo se decidió que sus miembros deberán trabajar estrechamente con los representantes del Comité Científico para asegurarse que cualquier comentario sea transmitido al Comité Científico durante su debate del informe del WG-IMALF.

Documento de identificación del observador científico

2.10 La Secretaría preparó un documento preliminar de identificación para los observadores científicos. Dicha tarjeta de identificación es necesaria de conformidad con el artículo A (e) del Sistema de Observación Científica Internacional de la CCRVMA, ‘Los observadores científicos deberán portar un documento emitido por el Estado designante en un formato aprobado por la Comisión que les identifique como observadores científicos de la CCRVMA’.

2.11 El Comité adoptó el documento borrador con una pequeña modificación y solicitó a la Secretaría que imprimiera y distribuyera a los miembros las tarjetas de identificación.

ESTABLECIMIENTO DE UN PROCEDIMIENTO PARA NOTIFICAR
A LOS MIEMBROS DE LA CCRVMA DURANTE EL PERIODO
ENTRE SESIONES SOBRE INFRACCIONES Y SANCIONES IMPUESTAS
POR LOS ESTADOS ABANDERANTES

3.1 Australia había solicitado que ese punto fuera incluido en el orden del día de esta reunión de la Comisión. En un documento preparado sobre este tema, Australia manifestó que el procedimiento actual para notificar sobre las infracciones a las medidas de conservación, y cualquier sanciones pertinentes, podrían resultar en demoras poco deseables en la comunicación de estas actividades a los miembros y en la posterior toma de medidas (CCAMLR-XIII/16). En este documento se recomendaron varias modificaciones a los actuales requisitos de notificación.

3.2 Al presentar el documento, la Delegación de Australia recalcó que la rápida notificación de estas infracciones a los miembros de la CCRVMA era necesaria para considerar con tiempo cualquier ramificación que pudiera surgir como resultado de las supuestas infracciones. La Delegación del RU agregó que cualquier notificación de capturas ilegales realizadas en el Area de la Convención sería importante para la labor del Comité Científico y su Grupo de Trabajo para la Evaluación de las Poblaciones de Peces (WG-FSA).

3.3 En general, el Comité respaldó la propuesta australiana pero se manifestaron reservas en cuanto a la factibilidad de los plazos. Se estuvo de acuerdo en que era difícil que el Estado abanderante notifique prontamente a la CCRVMA sobre cualquier ‘aviso de acción, incluida cualquier sanción impuesta’, ya que las sanciones no podrán imponerse dentro de un período corto.

3.4 Se observó que el Sistema de Inspección no prevé ninguna ‘recomendación de acción durante el período entre sesiones’ por el Secretario Ejecutivo, según lo propuesto por Australia, aparte de las estipuladas en las medidas de conservación, es decir, el cierre de las pesquería una vez que se alcanza el TAC o cuando las temporadas de pesca terminan. En este contexto, la Delegación del Japón manifestó su inquietud acerca de la propuesta de Australia, que en su primera versión podría desviarse de los principios de jurisdicción de los Estados abanderantes.

3.5 El Comité manifestó que sería conveniente modificar el reglamento actual relacionado con el procesamiento de los informes de inspección y solicitó que la Delegación de Australia formara un grupo pequeño para redactar una propuesta preliminar que tomara en consideración las observaciones hechas por los miembros.

3.6 Se preparó esta propuesta, la que fue adoptada por el Comité (véase el apéndice III).

3.7 El Comité recalcó además, la importancia de que los miembros ejecuten rápidamente los procedimientos de notificación e intercambio de información relacionadas con las inspecciones. El Comité recomienda que una vez que el Secretario Ejecutivo haya enviado los formularios de notificación de inspecciones a los miembros, la Comisión ponga a la disposición de los comités y los grupos de trabajo de la Comisión y del Comité Científico, toda la información pertinente al buque inspeccionado así como cualquier comentario hecho por el Estado abanderante. El Comité también recomienda que la Comisión inste a los miembros que se aseguren que los inspectores preparen información o informes complementarios, cuando sea factible.

ELECCION DEL PRESIDENTE DE SCOI

4.1 El año pasado, el Presidente de SCOI, el Sr. Embajador Arvesen, aceptó continuar como Presidente del Comité por otro año. El Comité deberá ahora elegir un nuevo presidente.

4.2 La Delegación de Suecia nombró al Dr. W. Figaj (Polonia), actual Vicepresidente del Comité. Esta propuesta fue apoyada por la Delegación de Argentina. El Comité eligió unánimemente al Dr. Figaj como Presidente del Comité para el período que comienza desde la clausura de esta reunión hasta el término de la reunión del Comité en 1996.

4.3 El Comité eligió unánimemente al Dr. S.A.H. Abidi (India) como nuevo Vicepresidente cuyo cargo durará desde la clausura de esta reunión hasta el término de la reunión del Comité en 1996.

4.4 La Sra. R. Tuttle (EEUU), en nombre del Comité, expresó su agradecimiento al Embajador Arvesen por su esfuerzo durante los últimos tres años al conducir las negociaciones y la realización de las obligaciones del Comité. El Comité felicitó además al Funcionario Científico en especial, por la excelente preparación del informe de la reunión.

ADOPCION DEL INFORME

5. Se aprobó el informe de la reunión.

ORDEN DEL DIA

Comité Permanente de Observación e Inspección (SCOI)
(26 y 27 de octubre de 1994)

1. Función y Observancia del Sistema de Inspección
 - (i) Ejecución de las Medidas de Conservación
 - (ii) Solicitud de Polonia de Exención de la Medida de Conservación 30/X
 - (iii) Inspecciones realizadas en la temporada de 1993/94
 - (iv) Sistemas de Teledetección de Buques vía Satélite (VMS)
 - (v) Propuestas para mejorar el Sistema de Inspección de la CCRVMA
 - (vi) Revisión de los formularios de notificación de inspecciones

2. Función del Sistema de Observación Científica Internacional
 - (i) Funcionamiento del sistema en la temporada de 1993/94
 - (ii) Documento de identificación del observador científico

3. Establecimiento de un procedimiento para notificar a los miembros de la CCRVMA durante el período entre sesiones sobre infracciones y sanciones impuestas por los Estados abanderantes

4. Elección del Presidente de SCOI.

LISTA DE DOCUMENTOS

Comité Permanente de Observación e Inspección (SCOI)
(26 y 27 de octubre de 1994)

SCOI-94/1	DEPLOYMENT OF INSPECTORS, SEASONS AND AREAS COVERED Australia
SCOI-94/2	DEPLOYMENT OF INSPECTORS, SEASONS AND AREAS COVERED Reino Unido
SCOI-94/3	PROCESSING REPORTS OF INSPECTION. SYSTEM OF INSPECTION
SCOI-94/4	REPORT OF INSPECTION, CHILEAN REGISTERED <i>ANTONIO LORENZO</i> Reino Unido
SCOI-94/5	REPORT OF INSPECTION, RUSSIAN REGISTERED <i>MAKSHEEVO</i> Reino Unido
SCOI-94/6	REPORT OF INSPECTION, RUSSIAN REGISTERED <i>MIRGOROD</i> Reino Unido
SCOI-94/7	BILATERAL PROVISIONS FOR REPORTING SCIENTIFIC OBSERVATIONS Secretaría
SCOI-94/8	DRAFT IDENTIFICATION DOCUMENT FOR THE SCIENTIFIC OBSERVER Secretaría
SCOI-94/9	SCOI TERMS OF REFERENCE
SCOI-94/10	TEXT OF THE CCAMLR SYSTEM OF INSPECTION
SCOI-94/11	SYNOPSIS OF INSPECTIONS Reino Unido
CCAMLR-XIII/10	SISTEMA DE INSPECCION DE LA CCRVMA RESUMEN DE LAS INSPECCIONES TEMPORADA DE 1993/94 Secretaría

CCAMLR-XIII/11	SISTEMA DE TELEDETECCION DE LA POSICION DE BUQUES Y SISTEMA DE NOTIFICACION DE DATOS REFERIDOS AL AREA DE LA CONVENCION DE LA CCRVMA Secretaría
CCAMLR-XIII/13	APLICACION DE LAS MEDIDAS DE CONSERVACION EN 1993/94 Secretaría
CCAMLR-XIII/16	NOTIFICACION DE INFRACCIONES Y SANCIONES DURANTE EL PERIODO ENTRE SESIONES Delegación de Australia
CCAMLR-XIII/17	PROPUESTA PARA MEJORAR EL SISTEMA DE INSPECCION DE LA CCRVMA Delegación de Reino Unido
CCAMLR-XIII/18	OBSERVANCIA DE LAS MEDIDAS DE CONSERVACION VIGENTES - CAUSAS JUDICIALES INICIADAS POR CHILE A NAVES DE PABELLON NACIONAL SORPRENDIDAS EN AGUAS DE LA CCAMLR EN CONTRAVENCION DE LAS MEDIDAS DE LA COMISION Chile
CCAMLR-XIII/BG/9	USE OF SATELLITE TRANSPONDERS TO ASSIST IN FISHERIES MANAGEMENT - THE AUSTRALIAN EXPERIENCE Delegación de Australia
CCAMLR-XIII/BG/12	CCAMLR INSPECTION SYSTEM - INSPECTION REPORT FORMS Delegación de Reino Unido
CCAMLR-XIII/BG/13	A PROPOSAL FOR INSPECTION REPORT FORMS Secretaría
CCAMLR-XIII/BG/25	INFORME SOBRE ACCIDENTE DEL NAVIO B/F <i>FRIOSUR V</i> Chile
CCAMLR-XIII/BG/26	OBSERVANCIA DE LAS MEDIDAS DE CONSERVACION VIGENTES. SISTEMA DE REGISTRO AUTOMATICO DE NAVES PESQUERAS MATRICULADAS EN CHILE (PROYECTO DE LEY) Chile
CCAMLR-XIII/BG/27	USE OF VESSEL MONITORING SYSTEMS TO ASSIST IN FISHERIES MANAGEMENT - THE NEW ZEALAND EXPERIENCE Delegación de Nueva Zelanda

SC-CAMLR-XIII/BG/9.Rev.1

CCAMLR SCHEME OF INTERNATIONAL SCIENTIFIC OBSERVATION.
PRELIMINARY REPORT OF THE US SCIENTIFIC OBSERVER F/V
MAKSHEEVO 7 FEBRUARY TO APRIL 1994
Delegación de EEUU

SC-CAMLR/XIII/BG/14

SUMMARY REPORT OF THE UK NOMINATED SCIENTIFIC
OBSERVERS ON F/V *IHN SUNG 66*, 15 DECEMBER 1993 TO
7 FEBRUARY 1994
Reino Unido

**ESTABLECIMIENTO DE UN PROCEDIMIENTO PARA NOTIFICAR
A LOS MIEMBROS DE LA CCRVMA DURANTE EL PERIODO
ENTRE SESIONES SOBRE INFRACCIONES Y SANCIONES IMPUESTAS POR LOS
ESTADOS ABANDERANTES**

El Comité recomienda a la Comisión que se remplace los párrafos VIII y IX del Sistema de Inspección de la CCRVMA con los siguientes:

- VIII. Los inspectores deberán completar los informes de inspección aprobados por la CCRVMA.
- (a) El inspector deberá proporcionar una explicación, por escrito en el formulario de inspección, de cualquier contravención de las medidas en vigencia de la Comisión. El inspector dará la oportunidad al capitán del buque inspeccionado de hacer cualquier comentario, en el formulario de inspección, en relación a cualquier aspecto de la inspección.
 - (b) El inspector deberá firmar el formulario de inspección. El capitán del buque deberá firmar el formulario de inspección para acusar recibo de la misma.
 - (c) Antes de abandonar el buque, el inspector deberá entregar al capitán una copia del formulario completo.
 - (d) El inspector enviará una copia del formulario completo al país miembro designante a la brevedad posible.
 - (e) El miembro designante deberá, tan pronto como sea posible, enviar una copia del formulario de inspección al Secretario Ejecutivo de la CCRVMA, quien enviará una copia de este formulario al Estado abanderante del buque inspeccionado.
 - (f) Quince días después del envío del formulario completo al Estado abanderante, el Secretario Ejecutivo de la CCRVMA enviará este formulario a los miembros junto con cualquier comentario hecho por el Estado abanderante, si procediera.

IX. El miembro designante deberá proporcionar al Secretario Ejecutivo de la CCRVMA cualquier otra información suministrada por el inspector. El Secretario Ejecutivo de la CCRVMA enviara dicha información al Estado abanderante, el que tendrá la oportunidad de hacer cualquier observación, y notificará de cualquier medida que esté considerando, o haya tomado, con respecto al informe, con antelación a la consideración por la Comisión.