

**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 del 24 al 26 de octubre bajo la presidencia del Dr. W. Figaj (Polonia). Todos los miembros estuvieron representados en la reunión.

1.2 Los órdenes del día provisional y provisional comentado del SCOI fueron distribuidos a los miembros como un anexo a los órdenes del día provisionales de la Comisión. El orden del día provisional del SCOI consideró todos los subpuntos del punto no. 7 del orden del día de la Comisión titulado 'Observación e Inspección'. La Comisión no añadió nuevos puntos a ser considerados por el SCOI.

1.3 Al considerar el orden del día, varios miembros del SCOI indicaron que, en su opinión, el documento, 'Acuerdo Preliminar para la Implementación de las Disposiciones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, del 10 de Diciembre de 1982, relacionadas con la Conservación y Ordenación de las Especies de Peces Transzonales y Altamente Migratorias' (Acuerdo UNCLOS), podría contener información de utilidad para el trabajo del Comité cuando abordara la mejora del sistema de inspección. Se acordó considerar esta propuesta bajo el punto nº 2.

1.4 El subpunto 'Informes de los miembros sobre barcos avistados en el Area de la Convención' fue agregado al punto nº 1 del orden del día. También se decidió combinar los subpuntos 'Notificación de barcos' y 'Sistema de posicionamiento automático' en uno solo.

1.5 El orden del día fue adoptado con estas modificaciones y figura en el apéndice I.

1.6 El SCOI consideró varios documentos que fueron preparados por los miembros y la Secretaría, además de los documentos relacionados con su mandato que habían sido distribuidos a la Comisión y al Comité Científico. En el apéndice II figura la lista completa de documentos considerados por el Comité.

Aplicación de las medidas de conservación en la temporada 1994/95

1.7 Todas las medidas de conservación adoptadas en CCAMLR-XIII fueron notificadas a los miembros el 8 de noviembre de 1994. No hubo objeción a ninguna medida y, de conformidad con el artículo IX 6.(b) de la Convención, el 7 de mayo de 1995 adquirieron obligatoriedad para todos los miembros. La Secretaría preparó un documento sobre la aplicación de las medidas de conservación en 1994/95 (CCAMLR-XIV/BG/8).

1.8 El Comité observó que Australia había informado de las medidas adoptadas para dar cumplimiento y velar por la observancia de las medidas de conservación adoptadas por la Comisión. En el pasado varios Estados miembros han comunicado al SCOI que disponían de las normas legislativas necesarias en sus respectivos países para ejecutar las medidas de conservación adoptadas cada año.

1.9 Al examinar los documentos CCAMLR-XIV/BG/8 y SC-CAMLR-XIV/BG/16, el Comité señaló que se encontraron varios barcos pescando en el Área de la Convención que no habían sido notificados de acuerdo al sistema de inspección. El artículo IV del sistema de inspección establece que los miembros deben enviar, antes del 1º de mayo de cada año, una lista de los barcos que tienen proyectado explotar los recursos durante la próxima temporada de pesca e informar a la Comisión, tan pronto como sea posible, de los barcos que se han agregado a la lista o eliminado de ella.

1.10 Se hizo evidente durante la deliberación de este tema, que algunos miembros habían mal entendido el requisito de revisar la lista de barcos anualmente, y también el de notificar a la Comisión sobre cualquier cambio ocurrido a dicha lista durante la temporada.

1.11 Se observó que, en general, al 1º de mayo de cada año los miembros no disponen de la información completa para la siguiente temporada. En consecuencia, se reconoció que, pasada esa fecha, era de especial importancia suministrar puntualmente la información más reciente. El SCOI recordó a los miembros la necesidad del cumplimiento cabal de este requerimiento del sistema de inspección.

INSPECCIONES REALIZADAS EN LA TEMPORADA 1994/95

1.12 Los miembros designaron un total de 36 inspectores durante la temporada 1994/95, de conformidad con el Sistema de Inspección de la CCRVMA. Entre los miembros que designaron inspectores se encuentran: Argentina (ocho inspectores), Australia (cinco), Chile (tres), Federación rusa (cuatro), Reino Unido (13) y Estados Unidos (tres).

1.13 De conformidad con la petición del SCOI en 1993 (CCAMLR-XII, anexo 5, párrafo 11), Australia y el Reino Unido informaron acerca del número de inspectores embarcados durante la temporada 1994/95, la duración de sus viajes y la zona cubierta por los mismos (SCOI-95/3 y 8).

1.14 Argentina comunicó que sus inspectores, designados de acuerdo al Sistema de Inspección, se embarcaron a bordo del Rompehielos *Almirante Irizar* durante la temporada estival y a bordo del Barco de Investigación *Eduardo L. Holmberg* que realizó una campaña de investigación de febrero a marzo de 1995 en el Area de la Convención. Lamentablemente, no se pudieron efectuar inspecciones por el mal tiempo imperante y por las malas condiciones del mar al momento de avistarse los barcos.

1.15 La Secretaría recibió el informe de una inspección realizada en la temporada 1994/95, de acuerdo al Sistema de Inspección de la CCRVMA. La Secretaría preparó un resumen de esta inspección y lo distribuyó de acuerdo a lo solicitado por la Comisión (CCAMLR-XIV/15).

1.16 El 15 de diciembre un inspector de la CCRVMA, designado por el Reino Unido, llevó a cabo una inspección del palangrero coreano *Ihn Sung 66* en las coordenadas 54°07'S, 39°56'W (Subárea 48.3, Georgia del Sur).

1.17 El informe completo de inspección que fue enviado a la Secretaría contenía también, separadamente, un informe escrito, dos fotografías y un vídeo. Dicho informe fue examinado por el SCOI (SCOI-95/2).

1.18 El Reino Unido observó que, si bien el barco no se encontraba pescando al momento de ser interceptado, la presencia de un palangre de su propiedad calado en los alrededores, era prueba positiva de que éste había estado pescando en forma ilegal en las aguas de la CCRVMA. La información adicional que el capitán del barco dio al inspector, indicaba que las medidas de conservación de la CCRVMA habían sido transgredidas durante un largo tiempo. La inspección destacó nuevamente el problema que enfrentan los inspectores en la verificación de la observancia de las medidas de conservación, cuando los barcos no se encuentran pescando activamente al momento de su inspección.

1.19 El Reino Unido resumió las conclusiones del inspector de la siguiente manera:

- ‘El palangrero coreano *Ihn Sung 66* había contravenido las Medidas de Conservación 69/XII y 80/XIII al pescar *Dissostichus eleginoides* fuera de temporada en la Subárea 48.3. Esto fue corroborado por el cuaderno de bitácora y por el palangre calado dentro de la zona.
- La declaración del capitán indicaba que, durante parte de noviembre de 1994, el barco había estado pescando en la Subárea 48.2 en contravención de la Medida de Conservación 73/XII.
- Además, no se había dado cumplimiento a los requisitos de notificación de datos dispuestos en las Medidas de Conservación 51/XII y 71/XII (ó 81/XIII).’

1.20 Según dispone el artículo VIII, párrafo (e), del Sistema de Inspección, se envió el informe completo, los documentos adicionales, las fotografías y un vídeo al Estado abanderante del barco inspeccionado.

1.21 Más abajo, en la sección ‘Informe de los Estados abanderantes’, figuran los comentarios de la República de Corea, Estado abanderante del *Ihn Sung 66*.

Informes de los miembros sobre los barcos avistados en el Area de la Convención

1.22 El Reino Unido presentó un documento en el que se informa al Comité sobre 10 avistamientos de barcos pesqueros registrados en países miembros de la CCRVMA, que probablemente habrían transgredido las medidas de conservación de dicha organización, además de otros barcos de pesca no identificados vistos dentro de la Subárea 48.3 durante la temporada 1994/95 (CCAMLR-XIV/18). El Reino Unido se mostró muy preocupado por lo que consideraba una tendencia creciente de la pesca ilegal en las aguas de la Convención. Es más, en su opinión, las capturas ilegales habían llegado a sobrepasar las capturas de aquellos barcos que se ajustaron a las disposiciones legales vigentes.

1.23 En virtud del artículo XXII de la Convención, Estados Unidos destacó al SCOI, la circular COMM CIRC 95/43 (SCOI-95/5), que informaba sobre los avistamientos de barcos de pesca dentro de la Subárea 48.3 entre el 15 de septiembre y el 2 de octubre de 1995. Los barcos parecían estar calando sus artes de pesca. El informe de pesca ilegal fue proporcionado a los Estados Unidos por el capitán del barco de pesca *American Champion*, de bandera estadounidense, que se encontraba

realizando una pesquería exploratoria de centollas en la zona de acuerdo con las Medidas de Conservación 75/XII y 79/XIII.

1.24 Los Estados Unidos también informaron que habían recibido otro informe del barco de pesca *American Champion* referente al avistamiento de otro barco que, aparentemente, estaba calando sus artes de pesca en la Subárea 48.3. Tras la comunicación de este hecho al Estado abanderante identificado en el informe, los Estados Unidos informarán de ello a la Comisión, según lo dispone el artículo XXII de la Convención.

1.25 El SCOI insistió en que, cualquier información que los miembros quieran remitir a la CCRVMA en virtud de los artículos X y XXII de la Convención, debe efectuarse a través de los conductos oficiales. La CCRVMA opera a nivel intergubernamental, por lo tanto, cualquier información recibida por esta vía ayudará a los miembros en la investigación de la denuncia y en la toma de cualquier medida que fuese necesaria en contra de aquellos barcos que transgreden las medidas de conservación de la CCRVMA.

Informes de los Estados abanderantes

1.26 Con respecto al informe de inspección del palangrero coreano *Ihn Sung 66*, la República de Corea notificó que, aunque el dueño de la compañía demostró cierta reticencia a admitir la infracción afirmada por el inspector de la CCRVMA designado por el Reino Unido, el dueño del barco no presentó pruebas que apoyaran su caso al gobierno de la República de Corea, suspendiéndose por consiguiente las actividades pesqueras del barco por 10 días.

1.27 El Gobierno de la República de Corea confirmó que había notificado nuevamente las medidas de conservación de la CCRVMA a la compañía en cuestión y que, por su parte, continuará haciendo todo lo posible para cumplir como nación pesquera responsable.

1.28 Con respecto a los informes de avistamientos de barcos chilenos notificados en CCAMLR-XIV/18, Chile comunicó al Comité que había recibido una solicitud del Reino Unido de investigar solo dos de los tres supuestos avistamientos de sus barcos en el Area de la Convención. Chile reconoció que la investigación correspondiente era la responsabilidad del Estado abanderante.

1.29 Chile informó a la reunión que no fue el barco *Isla Camila* el que fue avistado en el Area de la Convención el 23 de agosto de 1995, sino el *Isla Sofía*, que había ido al rescate del barco argentino *Mar del Sur III*, el cual se incendió en la noche del 22/23 agosto de 1995. Con respecto al segundo avistamiento del mismo barco el 21 de septiembre de 1995, recién se acababa de iniciar

la investigación correspondiente, ya que las autoridades chilenas recibieron la información del Reino Unido el 11 de octubre de 1995. Chile no había recibido información previa sobre el tercer avistamiento (*Elqui*) y, por lo tanto, no se ha iniciado la investigación correspondiente. La información detallada en el documento CCAMLR-XIV/18 será remitida a las autoridades correspondientes y su respuesta será enviada a la CCRVMA a su debido tiempo.

1.30 El Reino Unido aceptó que el barco avistado el 23 de agosto de 1995 puede haber sido el *Isla Sofía*, pero señaló al Comité que poseía pruebas adicionales que este barco estaba efectuando operaciones de pesca cuando fue avistado en el Área de la Convención el 21 de septiembre de 1995. Esta información será proporcionada a Chile para que se tomen las medidas correspondientes. En ocasiones anteriores se ha observado al barco *Elqui* pescando fuera de temporada, dos veces en julio de 1995, y también en marzo de 1993.

1.31 Argentina solicitó al Comité que tomara nota que, debido a su posición geográfica y a las actividades pesqueras y de otra índole de sus barcos, dentro y fuera de su Zona Económica Exclusiva (ZEE), las rutas de navegación de los barcos argentinos a menudo cruzan el Área de la Convención. Por estas razones, es difícil establecer a qué actividades están abocados algunos barcos en el momento mismo de su avistamiento.

1.32 El Reino Unido respondió que, como no se conocen caladeros de pesca localizados al este o sur de la Subárea 48.3, no estaba claro por qué los barcos involucrados estaban en la zona donde se produjo el avistamiento.

1.33 La correspondencia enviada acerca del avistamiento el 16 de enero de 1995 del barco argentino *Mar del Sur III* en la Subárea 48.3 figura en el documento SCOI-95/6. En su respuesta a la Secretaría, Argentina señaló que se habían iniciado las investigaciones correspondientes y que se le había ordenado al barco su inmediato regreso al puerto de origen. Como resultado de las investigaciones, se entablaron procesos judiciales en contra de los dueños del barco, se les aplicó una multa y se les suspendió de sus actividades por infracción a la Medida de Conservación 80/XIII. El caso no se podía considerar cerrado aún porque la sentencia estaba sujeta a apelación por parte de la compañía pesquera.

1.34 Argentina señaló el valor de la información proporcionada por los miembros respecto a la observancia de las medidas de conservación vigentes. Sin embargo, señaló la diferencia que existe entre la información derivada de las inspecciones realizadas bajo el sistema de inspección de la CCRVMA y la que se obtiene por otros medios en virtud de la Convención. La pertinencia de ésta última depende de las consideraciones y análisis del Estado del pabellón.

1.35 Chile informó al Comité que dos de los seis casos judiciales entablados en 1992/93 para considerar las infracciones informadas por inspectores de la CCRVMA habían sido resueltos. En un caso, se le aplicó una multa de US\$1 000 000 a la compañía. En otro caso, se le aplicó una multa de US\$5 000 al capitán del barco en cuestión, y de US\$230 000 a la compañía pesquera. Los cuatro casos restantes están aún en proceso en las cortes de justicia chilenas. Chile reiteró que le había sido posible tomar esta acción porque la información había sido presentada por los conductos apropiados.

1.36 El SCOI demostró satisfacción por la manera en que los miembros manejaban la información relativa al avistamiento de barcos, especialmente en lo que se refiere al alcance de los sistemas legales utilizados por Argentina y Chile para investigar las inspecciones presentadas.

1.37 Sin embargo, el SCOI señaló con profunda preocupación que los avistamientos notificados indicaban que se efectúan muchas actividades pesqueras ilegales en la Subárea 48.3. Algunos delegados expresaron que la credibilidad de la CCRVMA estaba en juego y que ésta se enfrentaba a un desafío formidable al pretender controlar la pesca ilegal. Con relación a esto, se destacó que la responsabilidad principal reside en los Estados abanderantes de la CCRVMA.

Actividades de los países no miembros en el Area de la Convención

1.38 El informe del Secretario Ejecutivo, preparado en respuesta a la petición de la Comisión de que se escriba a los países no miembros que pescan en el Area de la Convención (CCAMLR-XIII, párrafo 5.16), consta en CCAMLR-XIV/12.

1.39 En respuesta a los comentarios solicitados al Gobierno de Belice sobre la pesca efectuada por el barco *Liberty* (registrado en ese país) en la Subárea 48.3 en 1994 y 1995, el Gobierno de Belice indicó que el barco en cuestión había sido puesto sobre aviso. El capitán del *Liberty* había asegurado que el barco no continuaría pescando en el Area de la Convención y, de volver a ocurrir, la compañía lo despediría (SCOI-95/7).

1.40 Sin embargo, debido a que se observó nuevamente al *Liberty* pescando en la Subárea 48.3 (por el Reino Unido el 10 de julio de 1995) (CCAMLR-XIV/18), el Comité encomendó al Secretario Ejecutivo que escribiese una vez más al Gobierno de Belice pidiendo explicaciones sobre este avistamiento, preguntando si se trataba del mismo capitán, y qué medidas había tomado la compañía contra él. El Reino Unido acordó enviar a la Secretaría los detalles del último avistamiento del barco para que sean incluidos en la carta.

1.41 Se solicitó comentarios del Gobierno de Panamá sobre el barco *Valka*, registrado en Panamá, luego que la Secretaría recibiera notificación de que dicho barco había efectuado capturas de kril en el Area de la Convención; aún no se ha recibido una respuesta. El Reino Unido notificó al SCOI que había obtenido los registros de captura del barco para el período del 20 de junio al 20 de julio de 1995. La captura total fue de 637 toneladas de kril. Estos datos serán facilitados a la Secretaría.

1.42 Conforme a la petición de la Comisión del año pasado, (CCAMLR-XIII, párrafo 3.11), la Secretaría procuró detalles adicionales de Letonia acerca del informe STATLANT de la FAO que indicaba una captura de 71 toneladas de kril en la temporada de 1993, y de Lituania acerca de sus actividades en el Atlántico sudoccidental en 1993/94. Hasta entonces no se había recibido respuestas de Letonia o Lituania.

1.43 Nueva Zelandia escribió a la Secretaría durante el año, notificando que había aprovechado la oportunidad de la visita a Letonia del embajador de Nueva Zelandia en Rusia, para mencionar el asunto de las actividades pesqueras a las autoridades de ese país. El Ministerio de Relaciones Exteriores en Riga confirmó que Letonia había efectuado operaciones pesqueras en el Area de la Convención y señaló que, como se trataba de una nación pesquera, estaba dispuesta a cumplir con sus obligaciones como tal.

1.44 El SCOI recomendó que el Secretario Ejecutivo escriba al Gobierno de Letonia y que le invite a considerar su afiliación a la CCRVMA, dadas sus actividades pesqueras en el Area de la Convención.

1.45 En el documento CCAMLR-XIV/18, el barco de pesca *Thunnus* figura como uno de los barcos presentes en el Area de la Convención. El examen del Registro Internacional de Barcos Pesqueros indicaría que el Estado abanderante del barco posiblemente sea Indonesia. Se le pidió al Secretario Ejecutivo que tratara de aclarar el origen de este barco.

MEJORAS AL SISTEMA DE INSPECCION

Convenio de la ONU sobre las especies transzonales y altamente migratorias

2.1 El Reino Unido informó al SCOI que la Conferencia de la ONU sobre las Especies Transzonales y Altamente Migratorias, en su última sesión en agosto de 1995, había adoptado un 'Acuerdo para la Aplicación de las Disposiciones del Convenio de las Naciones Unidas sobre el

Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982, relacionadas con la Conservación y Ordenación de las Especies de Peces Transzonales y Altamente Migratorias' (Acuerdo UNCLOS).

2.2 Argentina participó en la reunión de la ONU como el observador de la CCRVMA, y el informe correspondiente a la Comisión se presenta en el documento CCAMLR-XIV/BG/20.

2.3 El SCOI observó que la Comisión consideraría un informe general sobre los resultados favorables de la conferencia de la ONU bajo el punto nº 11 del orden del día.

2.4 Australia propuso que sería ventajoso distribuir el texto del acuerdo de la ONU a los miembros del SCOI.

2.5 Algunos miembros indicaron que partes del acuerdo UNCLOS - en especial las partes V y VI relacionadas con las obligaciones de los Estados abanderantes y con cuestiones tales como la observancia y la ejecución, pueden tener aplicabilidad para la CCRVMA. Estas disposiciones ayudarían a los miembros de la CCRVMA en el desarrollo de un sistema de observación e inspección efectivo para sus pesquerías. Japón expresó sus reservas con respecto a la aplicabilidad de los artículos de la Convención de la ONU relacionados con la ejecución, para mejorar el Sistema de Inspección de la CCRVMA. Algunos miembros apoyaron esta postura.

2.6 Otros miembros tuvieron reservas con respecto a la aplicación del Acuerdo a la CCRVMA por cuanto el Acuerdo considera la ordenación de especies de peces transzonales y/o altamente migratorias entre las aguas de Estados ribereños y alta mar.

2.7 La delegación de los EEUU observó que en la Resolución 10/XII la Comisión había abordado el asunto de los stocks explotados dentro y fuera del Área de la Convención, y que la Comisión aún estaba preocupada por la explotación ilegal de los stocks de *D. eleginoides* que ocurre en las aguas costeras de algunos países miembros y en las zonas de alta mar del Área de la Convención.

2.8 Australia expresó que no compartía las reservas de Japón y de otros miembros acerca de la aplicabilidad del Acuerdo UNCLOS a la CCRVMA. La opinión de Australia fue que el Acuerdo es de pertinencia directa para la CCRVMA y que establecía un marco integral para mejorar la observancia y ejecución en las pesquerías internacionales. Al facilitar el texto del Acuerdo UNCLOS a otros miembros del SCOI, Australia los instó a examinar cuidadosamente sus disposiciones.

2.9 El texto del acuerdo de la ONU fue distribuido a los miembros del SCOI para su información (como SCOI-95/9), ya que el Acuerdo había sido finalizado recientemente y algunos miembros no habían tenido la oportunidad de examinarlo en detalle.

Definición de pesca y derechos de los inspectores

2.10 El SCOI consideró las mejoras al Sistema de Inspección de la CCRVMA, a raíz de lo señalado por el Comité en su última reunión. Estas dicen relación con el derecho de los inspectores de abordar cualquier barco pesquero o de investigación pesquera, y con la notificación de posibles infracciones, la problemática que abarca el término 'definición de pesca' (CCAMLR-XIII, párrafos 5.19 al 5.20).

2.11 Se les pidió a los miembros que consideraran en más detalle la propuesta de 'definición de pesca' e hicieran llegar a la Secretaría sus comentarios y sugerencias específicas, o en su defecto, otras alternativas para abordar el problema de la identificación de infracciones. Para facilitar este examen, se distribuyó a los miembros la definición de pesca australiana según figura en su legislación nacional (COMM CIRC 95/8 del 10 de marzo de 1995).

2.12 Los siguientes miembros respondieron antes del comienzo de la reunión de 1995 del SCOI : Alemania, Australia, Chile, Italia, Japón, Nueva Zelandia y Reino Unido. El resumen de las respuestas se presenta en el documento CCAMLR-XIV/5 de la Secretaría que incluye también una comparación entre las definiciones de pesca de Australia y Nueva Zelandia.

Derechos de los inspectores

2.13 En lo que respecta al derecho de inspección, el SCOI consideró que éste deberá ser ratificado explícitamente en el Sistema de Inspección de la CCRVMA, y a continuación, decidió recomendar a la Comisión que la primera oración del artículo III del Sistema de Inspección sea sustituida por la siguiente:

‘III. Con el objeto de verificar el cumplimiento de las medidas de conservación adoptadas de acuerdo con la Convención, los inspectores designados por los miembros estarán autorizados a abordar cualquier barco de pesca o de investigación pesquera que se encuentre en el área

en que se aplica la Convención, a fin de determinar si el barco está, o ha estado, llevando a cabo actividades de investigación científica o de explotación relacionada con los recursos vivos marinos.’

2.14 Australia indicó que los inspectores, debidamente autorizados por la CCRVMA, estarían autorizados para abordar los barcos australianos que pescan en la zona de la ZEE de Australia, alrededor del territorio externo de Australia de las islas Heard y McDonald, que queda dentro del Área de la Convención.

‘Definición de pesca’

2.15 El SCOI consideró tres propuestas con respecto a la ‘definición de pesca’ (CCAMLR-XIV/5):

- (i) Una lista de indicadores propuesta por el Reino Unido;
- (ii) Una medida de conservación propuesta por Australia referente a la estiba de los artes de pesca en zonas prohibidas; y
- (iii) Las definiciones de pesca de Australia y Nueva Zelanda.

2.16 El presidente del SCOI indicó que, en relación a la ‘definición de pesca’, los miembros expresaron dos opiniones diferentes sobre las definiciones de pesca de Australia y Nueva Zelanda. Algunos estimaron que la definición de Australia era muy completa, mientras otros opinaron que era demasiado amplia.

2.17 En tanto que algunos miembros del SCOI apoyaron en principio la adopción de una definición de pesca por parte de la Comisión, algunos demostraron su preocupación por que tal línea de acción pueda requerir una modificación de la Convención de la CCRVMA, y crear antecedentes indeseables para otras organizaciones internacionales. Japón propuso que, en lugar de una definición de pesca, el SCOI considere otro enfoque para formular un entendimiento entre los miembros de que ciertas actividades pueden ser consideradas como una indicación ‘irrefutable’ de que se han llevado a cabo actividades de ‘pesca’.

2.18 El SCOI consideró una lista de indicadores propuesta por el Reino Unido, que facilitaría la tarea de vigilancia del inspector. Si el inspector observa uno o más de estos indicadores, se supondría que la pesca tuvo lugar o estaba por llevarse a cabo. El SCOI convino en que el papel del inspector no era el de llegar a ‘conclusiones’, basadas en sus observaciones, en el sentido de que se

había transgredido una medida de conservación. Más bien, la obligación del inspector era la de informar acerca de sus observaciones a la Comisión, siendo la responsabilidad del Estado del pabellón la de velar por su cumplimiento, o tomar cualquier otra acción legal pertinente en contra de aquellos barcos que transgredan las medidas de conservación. El informe del inspector constituye sólo parte de la prueba que puede llevar a una conclusión por parte del Estado del pabellón acerca de si efectivamente se ha transgredido una medida de conservación.

Algunos miembros expresaron que la mera intención de llevar a cabo una acción no constituye un delito penal o civil. Otros indicaron que no les era posible modificar sus sistemas judiciales a fin de incluir la ‘intención’ como un acto ilegal.

2.19 Se definieron los indicadores requeridos y el SCOI recomendó que, en virtud del artículo XXIV de la Convención, la Comisión adopte el nuevo artículo para el Sistema de Inspección de la CCRVMA, según se presenta a continuación:

‘Artículo IX bis. Cualquier barco pesquero que se encuentre en el área en la que se aplica la Convención, se presumirá que es un barco que ha estado realizando actividades de investigación científica o de explotación de recursos vivos marinos (o que ha estado por comenzar dichas operaciones), si uno o más de los siguientes indicadores han sido notificados por un inspector y no existe información en contrario:

(a) artes de pesca estaban siendo utilizados, habían sido utilizados recientemente, o estaban por ser utilizados, por ejemplo:

- había redes, líneas o nasas en el agua ;
- había anzuelos cebados o cebo descongelado listos para ser utilizados;
- el cuaderno de bitácora indicaba que se había pescado recientemente o que la pesca estaba por comenzar;

(b) peces de las especies propias del Area de la Convención estaban siendo procesados, o se habían procesado recientemente, por ejemplo:

- había pescado fresco o restos de pescado a bordo;
- se estaba congelando el pescado
- había información sobre las operaciones o el producto;

- (c) los artes de pesca del barco se encontraban en el agua, por ejemplo:
- los artes de pesca llevaban el distintivo del barco;
 - los artes de pesca eran similares a los que se encontraban a bordo;
 - el cuaderno de bitácora indicaba que habían artes de pesca en el agua;
- (d) había pescado (o productos derivados) de las especies presentes en el Area de la Convención, almacenado a bordo’.

2.20 SCOI recomendó que el nuevo artículo no se aplique a la pesca de kril por el momento, pero si se declara el cierre de una temporada o zona para el kril, la Comisión debería efectuar las modificaciones correspondientes a los indicadores mencionados, atendiendo a las circunstancias particulares de la explotación y procesamiento del kril.

2.21 SCOI recomendó además que la Comisión acuerde incorporar la lista de indicadores en el *Manual del Inspector*.

2.22 SCOI consideró que había cierto mérito en la propuesta de Australia de que la Comisión adoptara una medida de conservación exigiendo que todos los barcos pesqueros mantengan sus artes de pesca estibados mientras transitan por una zona cerrada a la pesca (CCAMLR-XIV/5), sin embargo, tal medida no debía interferir con los pescadores que estén realizando actividades relacionadas con la pesca, por ejemplo, reparación de redes.

2.23 Australia destacó las opiniones expresadas por algunos miembros sobre sus dificultades con la adopción de nuevas medidas de conservación como una posible opción para combatir la pesca ilegal.

2.24 Australia informó que, en vista de las dificultades de algunos miembros en relación a la adopción de una nueva medida de conservación para tratar el problema de la pesca ilegal, retiraría su propuesta de implantar dicha medida. No obstante, Australia expresó gran preocupación ante los numerosos indicios que apuntaban a una pesca ilegal en gran escala dentro del Area de la Convención, en contravención de algunas medidas de conservación vigentes. Australia expresó que convendría que la Comisión examinara detenidamente la posibilidad de adoptar una medida de conservación que exija que todos los barcos equipados para la explotación de especies - prohibida por una medida de conservación vigente - lleven sus artes de pesca estibados en un lugar seguro, de

forma de impedir su uso inmediato, cuando transiten por zonas donde se aplican las medidas. A aquellos barcos que transitaran por zonas cerradas a la pesca se les permitirá reparar o construir sus artes de pesca.

2.25 Australia reconoció la necesidad de que los miembros consideren su propuesta, además de otras posibles formas de minimizar la pesca ilegal, durante el período entre sesiones, y solicitó que en la próxima reunión del SCOI se deliberen estos temas más a fondo.

FORMULARIO DE INSPECCION

2.26 De conformidad con la solicitud del SCOI del año pasado (CCAMLR-XIII, anexo 5, párrafos 1.70 y 1.72), se preparó una revisión preliminar del formulario de notificación de inspecciones sobre la base de la versión preliminar descrita por el Dr I. Everson en CCAMLR-XIV/BG/12, que fue enviada posteriormente a los doctores Everson (RU) y R. Holt (EEUU) para su examen y comentarios. La Secretaría preparó una versión actualizada del formulario y amplió el glosario de términos del *Manual del Inspector*, según consta en CCAMLR-XIV/BG/22.

2.27 Los formularios de inspección originales para las pesquerías de arrastre y de palangre incluían el requisito de que se entregaran duplicados de las fotografías tomadas durante el transcurso de una inspección al capitán de navío, en el momento de la inspección. Se aceptó que, salvo en circunstancias excepcionales, este requisito no era práctico, a pesar de que existe la necesidad de proporcionar copias de las fotografías al Estado abanderante y a la Secretaría lo antes posible después de realizada la inspección.

2.28 Por lo tanto, el SCOI recomendó a la Comisión que se enmiende el texto del formulario de inspección y el reglamento de inspección, a fin de reflejar este cambio. El texto enmendado del Sistema de Inspección que se recomienda es el siguiente:

Artículo VI(d)

‘Los inspectores podrán tomar fotografías y/o películas de vídeo, cuando sea necesario para documentar toda supuesta infracción a las medidas vigentes de la Comisión.’

Artículo VIII(d)

‘El inspector deberá entregar una copia del formulario de la inspección completo, junto con las copias de las fotografías y películas de vídeo, al miembro designante a la brevedad posible.’

Artículo VIII(e)

‘El miembro designante enviará, lo antes posible, una copia del formulario de inspección junto con dos copias de las fotografías y películas de vídeo al Secretario Ejecutivo de la CCRVMA, quién a su vez enviará una copia de este material al Estado abanderante del barco inspeccionado.’

2.29 Los miembros del SCOI propusieron otros cambios menores del texto, y tras las enmiendas correspondientes, el SCOI aprobó el formulario de inspección (apéndice III). Se pidió a los doctores Everson y E. Sabourenkov (Funcionario Científico) que prepararan un diseño final del formulario aprobado, para su publicación en los cuatro idiomas oficiales de la CCRVMA.

Sistema de notificación de barcos y sistema de posicionamiento automático

2.30 De conformidad con la decisión tomada al comienzo de la reunión del SCOI, se juntaron las deliberaciones sobre los sistemas de notificación de barcos con las de posicionamiento automático.

2.31 En la reunión de 1994, se había solicitado a la Secretaría que llevara a cabo un estudio de viabilidad sobre el uso de un sistema de notificación de barcos en el Area de la Convención y preparara un plan preliminar del sistema de posicionamiento automático de barcos (VMS) para la CCRVMA (CCAMLR-XIII, anexo 5, párrafo 1.65 y CCAMLR-XIII, párrafo 5.23).

2.32 Se sugirió que la propuesta de VMS se centre en las pesquerías de peces y considere factores tales como el resultado de proyectos experimentales de la Comunidad Económica Europea, a fin de presentarlos antes de septiembre de 1995 (CCAMLR-XIII, anexo 5, párrafo 1.44). Alemania informó al SCOI durante la reunión que se había ampliado la duración de estos proyectos hasta fines de 1995 y por lo tanto los resultados no estarían disponibles hasta entonces.

2.33 El Funcionario Científico llevó a cabo un estudio de viabilidad sobre el uso de un sistema de notificación de barcos y un plan preliminar de VMS para la CCRVMA, que fue presentado al SCOI para su consideración (CCAMLR-XIV/13). De acuerdo con dicho estudio, el sistema de comunicaciones (hail) modificado podría fortalecer el sistema de inspección si se combinara con un sistema fiable de comunicación anticipada de barcos pesqueros.

2.34 El estudio compara el funcionamiento que se espera del sistema de comunicaciones propuesto, con el del sistema de posicionamiento automático (Inmarsat-C/GPS). Los resultados de la comparación indican que el funcionamiento del sistema de comunicaciones en ámbitos como la

aplicación de reglamentos pesqueros, la distribución óptima de inspectores y la verificación de la información presentada, es inferior al del sistema de posicionamiento automático propuesto. No obstante, el estudio indica además que la puesta en marcha del sistema de comunicaciones llevaría menos tiempo que el sistema de posicionamiento automático y los costos de instalación serían menores.

2.35 Por otra parte, el Funcionario Científico preparó también un plan preliminar de un VMS para la CCRVMA que fue presentado para ser examinado por el SCOI (CCAMLR-XIV/14). Dicho plan toma en cuenta los conocimientos de expertos de varios países miembros de la CCRVMA y del Foro de Organismos Pesqueros (FFA) en materia de diseño e implementación de sistemas de posicionamiento automático para barcos.

2.36 El documento CCAMLR-XIV/14 concluyó que el establecimiento subsiguiente de un VMS para la CCRVMA se basaría en el examen de los diversos aspectos técnicos, financieros, administrativos y legales. El estudio consideró que el establecimiento del VMS, hasta estar en pleno funcionamiento, llevaría entre 1.5 a 2 años aproximadamente, partiendo de la suposición de que todos los barcos pesqueros de los miembros de la CCRVMA ya estuvieran equipados con terminales Inmarsat-C/GPS.

2.37 La delegación de Estados Unidos observó que existían otras dos posibilidades, por lo menos, aparte de los sistemas de notificación y seguimiento de barcos descritos en CCAMLR-XIV/13 y CCAMLR-XIV/14, respectivamente, para detectar actividades de pesca ilegales. Estos eran: (i) exigir la presencia de un inspector internacional en todos los barcos que pesquen especies protegidas por las medidas de conservación en zonas reguladas por dichas medidas; y (ii) patrullar la zona con barcos o aviones para localizar e identificar barcos que se encuentren pescando en contravención de las medidas de conservación acordadas.

2.38 Estados Unidos consideró que, a largo plazo, el sistema de posicionamiento automático descrito en CCAMLR-XIV/14, sería la forma más efectiva y menos costosa mediante la cual las partes contratantes podrían garantizar que los barcos bajo su jurisdicción no realizaran operaciones pesqueras en épocas y lugares en los cuales la Comisión haya prohibido la pesca. Se podría exigir que los barcos lleven un transpondedor adecuado como condición para participar en ciertas pesquerías, y el no llevar dicho dispositivo en funcionamiento, podría tomarse como una contravención de la medida de conservación que lo exija.

2.39 Estados Unidos señaló que había hecho una contribución especial de US\$23 000 destinada a la compra de los equipos y programas informáticos necesarios para establecer una base de VMS en la sede de la CCRVMA. Dicho miembro propuso que los fondos adicionales que se requerían para crear dicha base se incluyan en el presupuesto de 1996, y que para comenzar a adquirir

experiencia en el uso del sistema, los miembros se ofrecieron para instalar transpondedores en un número representativo de sus barcos que tengan intenciones de participar en las pesquerías, con excepción de la del kril, en el Area de la Convención. Estados Unidos señaló que el barco de pesca *American Champion*, el cual continuaría la pesca experimental de centollas en la Subárea 48.3, de acuerdo con la Medida de Conservación 75/XII, se había ofrecido para comprar y llevar a bordo un transpondedor con el fin de colaborar en la demostración de cómo el VMS podría mejorar el cumplimiento de las disposiciones relativas al cierre de zonas y temporadas adoptadas por la Comisión.

2.40 Tanto Argentina como Chile comparten la preocupación de velar por la conservación de los recursos vivos marinos de la Antártida y expresaron que están dispuestos a continuar haciendo todo lo que esté a su alcance por mejorar la observancia de las medidas de conservación vigentes. Recordaron su compromiso desde que la Convención fue suscrita en 1982 y su empeño, demostrado desde esa época, por alcanzar sus objetivos. No obstante, ambas delegaciones expresaron fuertes reservas con respecto al enfoque de los sistemas de comunicaciones y posicionamiento automático en estudio. Asimismo, expresaron reservas con respecto a varias secciones del documento CCAMLR-XIV/13, las cuales, en su opinión, no eran imparciales y habían ido más allá de lo que se espera de un estudio o informe preparado por una secretaría.

2.41 Argentina y Chile recordaron que sus territorios continentales de Sudamérica y sus ZEE eran las regiones geográficas vecinas al Area de la Convención más próximas a la Antártida. Por lo tanto, desde el siglo pasado la navegación y el tráfico marítimo de estos dos países por estas áreas ha sido muy frecuente. Consideraron además, que los sistemas de comunicaciones y posicionamiento en estudio eran incompatibles con el Derecho Internacional y, en particular, con la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982. La libertad de navegación de todos los barcos en altamar y en las ZEE fue reconocida por toda la comunidad internacional, como lo fue el derecho de paso inofensivo a través de aguas territoriales.

El hecho de pedir notificación previa a los barcos que se dirijan al Area de la Convención o que naveguen a través de ella, sin intenciones de pescar o llevar a cabo prospecciones pesqueras, era incompatible con esa libertad y ese derecho. Por otra parte, para los Estados reclamantes, como Argentina y Chile, la Antártida genera una ZEE y plataforma continental, si bien estos países se han abstenido de ejercer jurisdicción, dadas las disposiciones del Tratado Antártico y otros instrumentos afines.

2.42 Estas delegaciones expresaron además la opinión que surgiría otra incompatibilidad al exigir que aquellos barcos de su bandera que no tengan intenciones de pescar o realizar prospecciones

pesqueras notifiquen su posición a un sistema internacional, o que se sometan a un seguimiento por un sistema tal, mientras navegan dentro de lo que ellos consideran su ZEE.

2.43 Ambas delegaciones expresaron que la CCRVMA no era una organización pesquera regional y, por consiguiente, no le correspondía estar sujetos a los sistemas de notificación y seguimiento que se utilizan en algunas de estas organizaciones. Señalaron que existían dos marcos legales y conceptuales diferentes, expresando la opinión que la transformación de la CCRVMA en una organización pesquera regional necesitaría una enmienda estructural de la Convención, y esto a su vez, presupondría un deseo político compartido por todas las Partes.

2.44 Ambas delegaciones recalcaron además que, sumado a estos problemas de fondo, los sistemas de notificación y/o seguimiento que estaban bajo consideración tenían graves consecuencias de orden financiero, administrativo y práctico. A este respecto añadieron que no se podía justificar el costo ni la carga de una estructura administrativa encargada de estos sistemas, y tal estructura tampoco era factible ni conmensurable con el problema que el SCOI estaba tratando de resolver. Aún más, estas delegaciones expresaron que no estaban dispuestas a aceptar las consecuencias administrativas y financieras que los sistemas en cuestión tendrían sobre la Secretaría y la Comisión.

2.45 Finalmente, estas delegaciones señalaron a la Comisión que durante esta reunión se había demostrado que existían otras posibilidades para mejorar el sistema de inspección y velar por el cumplimiento de las medidas de conservación. Estas podrían ser perfeccionadas sin la necesidad de proseguir con las propuestas de notificación y seguimiento actualmente en consideración.

2.46 Francia, Australia y el Reino Unido, hicieron referencia a la esencia del párrafo 2.41, señalando que, si bien el Acuerdo de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS) no exige una notificación anticipada, los Estados pueden establecer este tipo de disposiciones mediante acuerdos de cooperación conforme al artículo 118 de UNCLOS, en virtud del cual, los Estados pueden tomar todas las medidas que estimen necesarias para la protección de los recursos vivos marinos. Los miembros de la CCRVMA podrían concluir de esta manera que este tipo de acuerdo cabe en el marco de esta organización.

2.47 Noruega expresó que, en su opinión, las actividades ilegales en el Área de la Convención representaban una grave amenaza a la credibilidad de la CCRVMA, e informó al SCOI que Noruega aceptaría un aumento en su contribución a la CCRVMA para cubrir el proyecto de notificación de barcos y el proyecto de VMS.

2.48 El Reino Unido indicó que, tanto la notificación de barcos como el VMS tenían méritos, pero recalcó que el requisito más importante era el de tomar medidas para la puesta en marcha de uno u otro sistema lo antes posible.

2.49 En este sentido, el Reino Unido se inclinó por un sistema de notificación de barcos basado en un principio más simple que el presentado por la Secretaría. Un instrumento de notificación más simple y económico sería un sistema que admita la entrada de datos de 'tiempo real', con una precisión de dos a tres días, y que permita a la Secretaría mantener al día una base de datos sobre las notificaciones, en donde la distribución de datos solo se haría a petición expresa de un miembro.

2.50 El Reino Unido opinó que tal sistema constituía una medida interina que sería eliminada gradualmente con la introducción de un VMS.

2.51 La delegación de Japón informó que, en términos generales, este país apoya la investigación de diferentes alternativas para la adquisición de sistemas de seguimiento que sean económicos. Todas las decisiones que se tomen acerca de la implementación de un sistema de notificación de barcos, de comunicaciones o de VMS, deberán depender de objetivos claros como el seguimiento de temporadas y zonas cerradas a la pesca. Con respecto a la pesquería del kril en el Área de la Convención, Japón le recordó al Comité que en la reunión del SCOI de 1994 se consideró que no se justificaba la adquisición de un VMS, principalmente porque, comparado con los totales de captura permisibles (TACs), el nivel de pesca era demasiado bajo, y no habían zonas o temporadas cerradas.

2.52 La delegación de España indicó que su país había instalado recientemente un sistema de VMS en barcos españoles que faenan en aguas de la Comunidad Económica Europea y en aguas de la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste (NAFO) y que hace ya varios años que el sistema de comunicaciones estaba operando en la NAFO. No obstante, aún no se dispone de estudios comparativos en cuanto al costo y eficacia de esta inversión. El control y seguimiento de esos sistemas siempre fueron la responsabilidad del Estado abanderante. Con respecto a esto, España reserva su postura en relación a la posible implementación del sistema propuesto.

2.53 Alemania expresó su agradecimiento a la Secretaría por la presentación de excelentes informes sobre la descripción de un sistema de comunicaciones y de un VMS. La delegación de Alemania hizo referencia al sistema de comunicaciones que rige en la zona de la NAFO y que fue adoptado en la zona oeste de las aguas de la Comunidad Económica Europea desde principios de 1996. Alemania recalcó la necesidad de un control y aplicación efectivos. Una manera de mejorar el control y ejecución en el Área de la Convención de la CCRVMA sería la instalación de un sistema de comunicaciones con un sistema de notificación sencillo para evitar la carga administrativa.

Parece obvio que la introducción de tal sistema sería sencilla y relativamente económica. Con respecto al VMS, Alemania señaló que tenía ciertas dudas y reservas, especialmente con respecto al costo en función del beneficio.

2.54 Australia elogió a la Secretaría por la excelente calidad de sus documentos sobre los dos enfoques, y no comparte las reservas expresadas por otras delegaciones.

2.55 Australia apoyó los comentarios de los Estados Unidos y observó que un VMS aumentaba las posibilidades de alcanzar los objetivos de la CCRVMA en el futuro, en contraste con un sistema de comunicaciones. A pesar de que el sistema de comunicaciones podría también lograr algunos de los beneficios deseados, el VMS sería más apropiado. Australia considera que un VMS sería mucho más efectivo tanto bajo el punto de vista económico como de ordenación de pesquerías. En su experiencia, Australia consideró que el VMS resultaba económico desde el punto de vista de su aplicación y de su capacidad de seguimiento. Australia observó que las inspecciones deben continuar, independientemente del hecho de que se adopte un sistema de comunicación o un VMS, y que ninguna de las dos opciones impediría la pesca efectuada por Estados no miembros en el Área de la Convención. No obstante, un VMS ayuda a los Estados abanderantes a controlar mejor a sus barcos.

2.56 Australia consideró que, dado el recibo de la contribución de miembro de Ucrania, es factible económicamente que la Comisión adquiera e instale un VMS este año. Australia apoyaría el aumento del presupuesto de la Comisión por un año para la adquisición de un VMS, y señaló que el costo de la compra e instalación de un VMS para un propietario de barco sería inferior al valor comercial de una tonelada de *D. eleginoides*.

2.57 Australia manifestó que la adopción de un sistema de comunicaciones como medida interina pendiente a la adopción de un VMS, es inapropiada.

2.58 La Delegación de Nueva Zelandia apoyó la introducción de un VMS en el Área de la Convención de la CCRVMA y expresó su preocupación por el nivel e incidencia de la pesca ilegal en dicha área. Por esta razón considera que la introducción de un VMS es una medida efectiva para ayudar a los barcos de los Estados miembros a resolver este problema.

2.59 Nueva Zelandia tiene actualmente 300 barcos conectados a un VMS (se incluyen tanto los barcos con licencia nacional como extranjera), y gustosamente se une a EEUU y Australia en ofrecerle a la CCRVMA su experiencia y ayuda técnica en el desarrollo de tal sistema.

2.60 A pesar de que Nueva Zelandia reconoce que un VMS no resolvería el problema de la pesca ilegal llevada a cabo por los Estados no miembros en el Area de la Convención, los miembros deben velar por que los Estados miembros de la CCRVMA que faenan en el Area de la Convención, lo hagan en conformidad con la Convención y las medidas de conservación pertinentes.

2.61 La Delegación de Brasil elogió a la Secretaría por el gran esfuerzo dedicado a la preparación de los documentos. Dicha delegación estuvo de acuerdo con los comentarios de los Estados Unidos en que el problema principal enfrentado ahora por la CCRVMA es el de la pesca ilegal, y reconoció que Argentina y Chile experimentan dificultades especiales.

2.62 Brasil reservó su postura sobre los temas en consideración e indicó que por sobre la cuestión de las alternativas disponibles de notificación, es mucho más importante iniciar propuestas para un seguimiento internacional, en términos de la compatibilidad entre el mandato de la Comisión y los principios y disposiciones del Acuerdo sobre el Derecho de Mar.

2.63 Suecia apoyó los comentarios efectuados por varios miembros, de que la pesca ilegal es la amenaza más seria para la CCRVMA y su credibilidad. Y añadió que la instalación de un VMS es la mejor opción posible para tratar este problema de manera eficaz.

2.64 Rusia recalcó que el control efectivo de la pesca ilegal es importante. El problema principal con el sistema de notificación y el VMS no radica en los barcos que cumplen con los requerimientos de estos sistemas, sino en los que no los cumplen. Rusia está investigando actualmente la aplicabilidad de un VMS en su programa nacional para implementar los reglamentos de pesca en sus ZEE. Es de la opinión que, por el momento, la aplicación de un sistema de notificación de barcos similar al de NAFO para la CCRVMA parece más factible que un VMS. No obstante, Rusia reservó su postura hasta que se finalice una evaluación de ambos sistemas.

2.65 La delegación de EEUU sugirió que, dadas las diferentes opiniones de los miembros sobre el VMS, se podrían considerar las siguientes posibilidades:

- se compre el equipo para la Base VMS de la CCRVMA con el dinero del fondo especial donado por Estados Unidos y las contribuciones de otros miembros, y los miembros interesados instalen, de forma voluntaria, transpondedores en los barcos que pescan en el Area de la Convención, a fin de reunir información sobre el posible valor de un sistema obligatorio de VMS ;
- se solicite a los miembros de la CCRVMA que hayan instalado un VMS, que lleven a cabo un programa de seguimiento experimental en el Area de la Convención utilizando

los barcos que, de forma voluntaria, estén conformes con la instalación de transpondedores.

2.66 Australia apoyó la petición de los EEUU para la utilización voluntaria de un VMS en el Area de la Convención. Australia señaló que en la actualidad utiliza un sistema automatizado con el fin de asistir en el seguimiento de los barcos que efectúan ciertas pesquerías nacionales, y señaló además que, como fue descrito en CCAMLR-XIV/8, se exigirá la instalación de transpondedores en los barcos australianos que inicien nuevas pesquerías en el Area de la Convención. Australia indicó que estaría dispuesta a utilizar su base en Canberra para recibir datos de un número reducido de transpondedores adicionales que otros miembros, incluyendo a los EEUU, instalen en sus barcos de pesca que operan en el Area de la Convención, y a transmitir los datos a la CCRVMA para demostrar la utilidad de tales sistemas.

2.67 Como resultado de esta discusión, el SCOI señaló que, por ahora, no se ha logrado convenir una solución de arreglo en cuanto a los sistemas de comunicaciones y de VMS.

ASESORAMIENTO AL SCAF

2.68 El SCOI recomendó al SCAF que considere una asignación en el presupuesto de 1996 para la traducción y publicación de los nuevos formularios de inspección en los cuatro idiomas oficiales de la Comisión. Los formularios utilizados actualmente para los informes de inspección en la pesca de palangre y de arrastre son impresos en copias múltiples con papel carbón. En 1993 el costo de imprenta de 500 formularios fue de A\$ 3 620.

2.69 Además, se deberán asignar fondos para la traducción de las enmiendas de 'La lista de Términos y Preguntas' del *Manual del Inspector* a todos los idiomas de los Estados abanderantes de la CCRVMA que pescan en el Area de la Convención (CCAMLR-XIII, anexo 5, párrafo 1.72).

FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA INTERNACIONAL DE OBSERVACION CIENTIFICA

3.1 La Secretaría informó sobre las observaciones científicas llevadas a cabo en la temporada 1994/95 de acuerdo al Sistema Internacional de Observación Científica. En SC-CAMLR-XIV/BG/16 se presenta un resumen de los programas de observación efectuados de conformidad con dicho sistema.

3.2 Tal como se efectuó el año pasado, y de conformidad con la Medida de Conservación 80/XIII, los observadores científicos designados bajo el sistema llevaron a cabo observaciones a bordo de los 13 barcos que participaron en la pesquería de *D. eleginoides* en la Subárea 48.3 durante la temporada 1994/95. Un observador científico designado por los Estados Unidos también llevó a cabo una observación a bordo del arrastrero de kril japonés *Chiyo Maru No. 2* en el Area Estadística 58. Además, se designaron observadores científicos de Ucrania a bordo de dos arrastreros de kril, como parte del programa de investigación de Ucrania.

3.3 De conformidad con este sistema, las copias de los acuerdos bilaterales sobre la designación de observadores fueron presentadas a la Secretaría y están disponibles a petición de los miembros.

3.4 Todos los informes de los observadores científicos a bordo de barcos que faenaron *D. eleginoides* fueron presentados a la Secretaría y considerados por el Grupo de Trabajo para la Evaluación de las Poblaciones de Peces (WG-FSA) y el Comité Científico. El informe del observador a bordo del arrastrero de kril japonés también fue presentado a la Secretaría y considerado por el Grupo de Trabajo para el Seguimiento y Ordenación del Ecosistema (WG-EMM). También se han presentado otros informes de arrastreros de kril, que serán considerados en detalle en la próxima reunión del WG-EMM.

3.5 Chile presentó un documento que describe su experiencia en la implementación de este sistema durante la temporada 1994/95 (CCAMLR-XIV/BG/17). El propósito de este documento fue la evaluación de la implementación de Chile de dicho sistema para la pesca de *D. eleginoides* en la Subárea 48.3 durante 1994/95. Una de las conclusiones de esta evaluación fue la necesidad de dos observadores en cada barco, dado el gran número de observaciones sobre peces y aves marinas que se requieren. En caso de que sólo se designe un observador, el programa de observación deberá restringirse a un número limitado de tareas y el orden de prioridad de dichas tareas deberá ser definido por el sistema.

3.6 El presidente del Comité Científico informó al SCOI sobre el asesoramiento preliminar del Comité con respecto al funcionamiento del Sistema Internacional de Observación Científica de la CCRVMA.

3.7 El SCOI acogió esta información con agrado y coincidió con las recomendaciones del Comité Científico sobre la continuación y expansión de la cobertura de observación para todas las pesquerías de peces en el Area de la Convención.

3.8 Como la cobertura de observación es frecuentemente la única medida disponible para obtener datos verificables de las pesquerías en el Area de la Convención, SCOI también coincidió

con la recomendación del Comité Científico de contratar un técnico para ayudar con la compilación, validación y análisis de los datos de observación.

ADOPCION DEL INFORME

4.1 Se adoptó el informe de la reunión. Los delegados expresaron su agradecimiento al presidente del SCOI por su asesoramiento y dirección en momentos cuando las deliberaciones se hicieron engorrosas, y esperan con agrado trabajar bajo su presidencia el próximo año.

ORDEN DEL DIA

Comité Permanente de Observación e Inspección (SCOI)
(24 al 27 de Octubre de 1995)

1. Funcionamiento del Sistema de Inspección y observancia de las medidas de conservación
 - (i) Aplicación de las medidas de conservación en la temporada 1994/95
 - (ii) Inspecciones realizadas en la temporada 1994/95
 - (iii) Informes de los miembros sobre barcos avistados en el Area de la Convención
 - (iv) Informes de los Estados abanderantes
 - (v) Actividades de países no miembros en el Area de la Convención

2. Mejoras al sistema de inspección
 - (i) Acuerdo de la ONU sobre especies transzonales y altamente migratorias
 - (ii) Derechos del inspector
 - (iii) Definición de pesca
 - (iv) Formularios de inspección
 - (v) Notificación de barcos y sistema de posicionamiento automático
 - (vi) Recomendaciones al SCAF

3. Funcionamiento del Sistema Internacional de Observación Científica

4. Otros asuntos remitidos por la Comisión

5. Adopción del informe.

LISTA DE DOCUMENTOS

Comité Permanente de Observación e Inspección (SCOI)
(24 al 27 de octubre de 1995)

SCOI-95/1	LIST OF DOCUMENTS
SCOI-95/2	REPORT OF INSPECTION OF THE KOREAN VESSEL R/V <i>IHN SUNG 66</i> United Kingdom
SCOI-95/3	DEPLOYMENT OF AUSTRALIAN INSPECTORS Australia
SCOI-95/4	ARTICLES X AND XXII OF THE CONVENTION Secretariat
SCOI-95/5	SIGHTINGS OF FISHING VESSELS IN SUBAREA 48.3 IN SEPTEMBER-OCTOBER 1995 USA
SCOI-95/6	CORRESPONDENCE ON THE SIGHTING OF THE ARGENTINIAN VESSEL <i>MAR DEL SUR III</i> IN SUBAREA 48.3 ON 16 JANUARY 1995 Secretariat
SCOI-95/7	CORRESPONDENCE ON THE SIGHTING OF THE BELIZE-REGISTERED VESSEL <i>LIBERTY</i> IN SUBAREA 48.3 ON 16 JANUARY 1995 Secretariat
SCOI-95/8	DEPLOYMENT OF INSPECTORS BY THE UNITED KINGDOM IN 1994/95 United Kingdom
SCOI-95/9	DRAFT AGREEMENT FOR THE IMPLEMENTATION OF THE PROVISIONS OF THE UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA OF 10 DECEMBER 1982 RELATING TO THE CONSERVATION AND MANAGEMENT OF STRADDLING FISH STOCKS AND HIGHLY MIGRATORY FISH STOCKS Australia
CCAMLR-XIV/1	ORDEN DEL DIA PROVISIONAL DE LA DECIMOCUARTA REUNION DE LA COMISION PARA LA CONSERVACION DE LOS RECURSOS VIVOS MARINOS ANTARTICOS
CCAMLR-XIV/2	ORDEN DEL DIA PROVISIONAL COMENTADO DE LA DECIMOCUARTA REUNION DE LA COMISION PARA LA CONSERVACION DE LOS RECURSOS VIVOS MARINOS ANTARTICOS

CCAMLR-XIV/5	PROPUESTAS PARA MEJORAR EL SISTEMA DE INSPECCION DE LA CCRVMA Secretaría
CCAMLR-XIV/12	PESCA DE PAISES NO MIEMBROS EN LAS AGUAS DE LA CCRVMA Secretario Ejecutivo
CCAMLR-XIV/13	NOTIFICACION DE BARCOS Secretaría
CCAMLR-XIV/14	PROPUESTA PARA UN SISTEMA DE SEGUIMIENTO DE BARCOS DE LA CCRVMA Secretaría
CCAMLR-XIV/15	RESUMEN DE INSPECCIONES Secretaría
CCAMLR-XIV/18	REGISTRO DE BARCOS EN CONTRAVENCION DE LAS MEDIDAS DE CONSERVACION DE LA CCRVMA Y OTROS PESQUEROS AVISTADOS EN LA SUBAREA 48.3 DURANTE LA TEMPORADA DE PESCA 1994/95 Reino Unido
CCAMLR-XIV/BG/8	IMPLEMENTATION OF CONSERVATION MEASURES IN 1994/95 Secretariat
CCAMLR-XIV/BG/17	SISTEMA DE OBSERVACION CIENTIFICA INTERNATIONAL DE LA CCRVMA EN NAVES CHILENAS Chile
CCAMLR-XIV/BG/22	PROPOSAL FOR A NEW INSPECTION REPORT FORM Secretariat
CCAMLR-XIV/MA/8	REPORT OF MEMBER'S ACTIVITIES IN THE CONVENTION AREA 1994/95 Australia
CCAMLR-XIV/MA/10	REPORT OF MEMBER'S ACTIVITIES IN THE CONVENTION AREA 1994/95 United Kingdom
CCAMLR-XIII/17	PROPUESTAS PARA MEJORAR EL SISTEMA DE INSPECCION DE LA CCRVMA Reino Unido
SC-CAMLR-XIV/BG/16	SCHEME OF INTERNATIONAL SCIENTIFIC OBSERVATION - SUMMARY OF OBSERVATION PROGRAMS 1994/95 SEASON Secretariat

**COMISION PARA LA CONSERVACION DE LOS
RECURSOS VIVOS MARINOS DE LA ANTARTIDA**

INFORME DE INSPECCION

(Inspector: Escriba por favor en LETRA DE IMPRENTA)

Nota para el Capitán del barco que será inspeccionado

Al embarcar, el inspector de la CCRVMA le mostrará su documento de identidad acreditativo. A partir de ese momento tendrá derecho a inspeccionar y medir todos los artes de pesca que se encuentren en la cubierta de trabajo (o cerca de ella), listos para ser utilizados, las capturas que estén en cubierta (o bajo la misma) y todos los documentos pertinentes. Esta inspección tiene como objetivo verificar que Ud. esté cumpliendo con las disposiciones de la CCRVMA, a las que su País no ha hecho ninguna objeción y, sin perjuicio de ello, verificar los registros en el cuaderno de bitácora y en el diario de pesca para el Area de la Convención, así como las capturas a bordo. El inspector está autorizado a examinar y fotografiar los artes de pesca del barco, la captura, el cuaderno de bitácora y cualquier otro documento que sea pertinente. El inspector no le pedirá que hale sus artes de pesca, aunque podrá permanecer a bordo hasta que el arte sea recuperado. La información suministrada por Ud. en el transcurso de la inspección sólo se enviará a la Secretaría de la CCRVMA y al Estado abanderante de su embarcación, por lo que será tratada según las normas de confidencialidad de la CCRVMA.

1. INSPECTOR(es) AUTORIZADO(s)

1.a	Nombre	País designante
1		
2		
3		

1.b Nombre e identificación (letras o números) del barco que transporta al inspector
.....

2. INFORMACION SOBRE EL BARCO INSPECCIONADO

2.a Nombre y número de matrícula

2.b País y puerto de registro

2.c Señal de llamada

2.d Clase de barco (pesquero, de investigación)

2.e Tonelaje: TRB..... TR Neto

2.f Nombre del Capitán

2.g Nombre y dirección del propietario

.....

3. PARTICULARES DE LA INSPECCION

3.a Fecha Hora de llegada a bordo GMT; Hora de partida GMT

3.b Posición geográfica del barco estimada por el capitán y por el inspector:

	Hora (GMT)	Latitud		Longitud		Equipo utilizado para determinar la posición, v.g. GPS	Area, Subárea o División de la CCRVMA
		Grados	Min.	Grados	Min.		
Capitán							
Inspector							

3.c Arte de pesca en uso, o utilizado recientemente (p.ej. redes de arrastre, palangres)

3.d Especie(s) objetivo

3.e Medidas de conservación que rigen, en opinión del inspector, para esta pesquería:

Número de referencia	Título
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	

4. ARTE DE PESCA EXAMINADO EN LA CUBIERTA DE TRABAJO (O CERCA DE ELLA)

4.1 REDES DE ARRASTRE

4.1.a Clase de red (de arrastre pelágico o de fondo)

4.1.b Fabricante o número de diseño

4.1.c Mediciones de la malla:

Material de la red Hilo sencillo o doble

Condición de la red (aparejos)

(húmeda-seca)

4.1.d Medición inicial de acuerdo a la Medida de Conservación 4/V (artículo 6):

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	

mm totales de 20 mallas ÷ 20 mediciones = luz de malla promedio

4.1.e 40 mediciones adicionales, de conformidad con la Medida de Conservación 4/V (artículo 6):

21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	

41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	

mm totales de 60 mallas ÷ 60 mediciones = luz de malla promedio

Si el capitán no está conforme con las 60 mediciones iniciales, se medirán otras 20 mallas más mediante una pesa o dinamómetro, según lo dispone la Medida de Conservación 4/V (artículo 6 (2)). Esta medición será definitiva.

4.1.f Medición final en caso de desacuerdo, Medida de Conservación 4/V (artículo 6 (2)):

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	

mm totales de 20 mallas ÷ 20 mediciones = luz de malla promedio

4.2 PALANGRE

	1 ^{er} palangre	2 ^o palangre	3 ^{er} palangre
Longitud de una sección del palangre (m)			
Diámetro de la cuerda principal (mm)			
Material y/o resistencia a la ruptura de la cuerda principal			
Longitud de las brazoladas (m)			
Diámetro de las brazoladas (mm)			
Material y/o resistencia a la ruptura de las brazoladas			
Distancia entre brazoladas (m)			
Clase de anzuelos: (a) derechos (b) curvos (c) otro tipo			
Marca y tamaño de los anzuelos			
Número de anzuelos			
Tipo de carnada			
Peso promedio de la carnada por anzuelo (g)			
Observaciones:			

4.3 NASAS PARA CENTOLLAS (TRAMPAS)

	1 ^{er} tren	2 ^o tren	3 ^{er} tren
Características de las nasas: Forma			
Dimensiones			
Luz de malla			
Orientación de la entrada			
Número de cámaras			
Presencia de una vía de escape			
Numero total de nasas en la cuerda			
Distancia entre las nasas de la cuerda			
Tipo de carnada			
Observaciones:			

5. ULTIMOS DATOS ANOTADOS EN EL CUADERNO DE PESCA

5.1 Arte calado:

No. de lance	Fecha	Hora (GMT)	Posición inicial	
			Latitud	Longitud

5.2 Arte izado:

No. de lance	Fecha	Hora (GMT)	Posición inicial	
			Latitud	Longitud

5.3 Captura total:

	Especie	Código de la especie	Tipo de producto*	Peso procesado (toneladas)	Factor de conversión	Peso de la captura (toneladas)
Especies objetivo						
Captura secundaria						
Desechos						

* p.ej. Entero, Filetes, Descabezado y eviscerado, harina, etc.

6. DETALLE DE LAS ACTIVIDADES DEL BARCO

Actividad:	Al momento de ser avistado:	Al abordarlo:
Navegando		
Calando artes de pesca		
Izando artes de pesca		
Arrastrando el arte		
Estacionario		
Transbordando		
Otra (describa)		

7. CUMPLIMIENTO DE LAS MEDIDAS DE CONSERVACION VIGENTES

7.1 Opinión del inspector sobre el cumplimiento (o no) de las medidas de conservación descritas en el párrafo 3 anterior.

N.B.: Una respuesta negativa debe ir acompañada de una declaración del inspector. El capitán también puede hacer una declaración, aunque no está obligado a ello.

Número de referencia (ver párrafo 3 anterior)	Evidencia de que las medidas de conservación han sido observadas (Sí/No) y un comentario breve
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	

7.2 Indicar los artes que fueron marcados con marcas oficiales de la CCRVMA y los motivos de esta acción:

Número de referencia de la marca	Arte	Motivo de la colocación de la marca

7.3 Declaración del inspector
.....
.....
.....
.....

7.4 Declaración del capitán
.....
.....
.....
.....

8. CONCLUSION DE LA INSPECCION

8.1 Firma del inspector responsable
Nombre (Escriba en LETRAS DE IMPRENTA)

8.2 Firma del segundo inspector
Nombre (Escriba en LETRAS DE IMPRENTA)

8.3 Acuso de recibo del informe:

Yo, el abajofirmante, Capitán del barco, confirmo por la presente que, con fecha de hoy, se me ha hecho entrega de una copia de este informe. Mi firma no significa mi aceptación de parte alguna del contenido de este informe.

Fecha

Hora

Firma del Capitán
Nombre (Escriba en LETRAS DE IMPRENTA)