

Informe del Comité Permanente de Ejecución y Cumplimiento (SCIC)

Índice

	Página
Apertura de la reunión	117
Organización de la reunión	117
Examen de las medidas y políticas relacionadas con la ejecución y el cumplimiento	117
Sistema de Documentación de la Captura (SDC) de <i>Dissostichus</i> spp.	117
Estrategia para la participación de Partes no contratantes (PNC)	117
Implementación del SDC y análisis de los datos de comercio	119
Inspección de barcos	120
Sistema de Seguimiento de Barcos (VMS) y actividades de desplazamientos de barcos en el Área de la Convención	120
Promoción del cumplimiento en la CCRVMA	121
Transbordos	122
Propuestas de nuevas medidas de conservación relacionadas con el cumplimiento y modificación de las existentes	123
Medida de Conservación 10-02	123
Medida de Conservación 10-05	123
Medida de Conservación 10-09	124
Medida de Conservación 26-01	124
Medida de Conservación 32-18	125
Plataforma para la cooperación en el Océano Austral	126
Límite de barcos en las pesquerías exploratorias de austromerluza en las Subáreas 88.1 y 88.2	126
Procedimiento de Evaluación del Cumplimiento de la CCRVMA (PECC)	127
Informe presentado por Corea sobre las actividades de los barcos	127
Informe Provisional del Cumplimiento	127
Medida de Conservación 10-03	128
Medida de Conservación 21-02	129
Medida de Conservación 22-07	129
Medida de Conservación 23-04	130
Medida de Conservación 25-03	130
Medida de Conservación 26-01	131
Medida de Conservación 91-05	132
Virado con retraso de los artes de pesca	133
Revisión de la Medida de Conservación 10-10	133
Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) en el Área de la Convención	134
Actividad de barcos antes del inicio de la temporada	135
Listas de barcos de pesca INDNR	138
Notificaciones de pesquerías	138

Asesoramiento del Comité Científico para SCIC	139
Cables de control de la red	139
Procedimiento de administración de los datos puestos en cuarentena.....	139
Artes no identificados	140
Planes de investigación para pesquerías exploratorias	140
Segunda Evaluación del Funcionamiento de la CCRVMA	140
Otros asuntos	141
Clausura de la reunión	142
Apéndice I: Informe de la CCRVMA sobre el Cumplimiento	143
Apéndice II: Lista de barcos de pesca INDNR-PNC.....	156

Informe del Comité Permanente de Ejecución y Cumplimiento (SCIC)

Apertura de la reunión

1. La reunión del Comité Permanente de Ejecución y Cumplimiento (SCIC) se celebró en Hobart, Australia, del 21 al 25 de octubre de 2019.
2. La Presidenta de SCIC, la Sra. J. Kim (República de Corea), inició las sesiones, dio la bienvenida a los Miembros y a los observadores, y expresó su agradecimiento a la Secretaría por su apoyo. Se dio la bienvenida al Reino de los Países Bajos (Países Bajos) en calidad de nuevo Miembro de la CCRVMA. La Presidenta también expresó su agradecimiento a los Miembros por la labor de preparación desarrollada durante el período entre sesiones previo a la reunión de SCIC.

Organización de la reunión

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

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

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

4. SCIC tomó nota del requisito de la MC 10-05, anexo 10-05/B, de designar un mínimo de seis Miembros para integrar el Comité de Evaluación con la finalidad de examinar las propuestas de gastos con cargo al Fondo del Sistema de Documentación de Capturas de *Dissostichus* spp. (SDC) y hacer recomendaciones a la Comisión sobre la posibilidad de financiar proyectos o necesidades especiales. Las nominaciones de Australia, la Unión Europea, Nueva Zelanda, Corea, Federación de Rusia (Rusia), Sudáfrica, Estados Unidos de América (EE. UU.) y Reino Unido fueron apoyadas por SCIC.

Estrategia para la participación de Partes no contratantes (PNC)

5. SCIC consideró el documento CCAMLR-38/14, que reseña la evaluación de la Secretaría de la Estrategia para la Participación de Partes no Contratantes (PNC) y el plan de acción de dicha estrategia propuesto por la Secretaría para 2020-2022. SCIC agradeció a la Secretaría por su labor y apoyo, y recomendó que la evaluación y actualización de la Estrategia para la Participación de PNC se lleve a cabo cada dos años en paralelo al análisis de datos comerciales (párrafo 14).
6. SCIC apoyó la Estrategia para la participación de PNC propuesta (CCAMLR-38/14, anexo 1) e hizo las siguientes recomendaciones:
 - i) continuar utilizando los datos del SDC y otros conjuntos de datos del comercio mundial para identificar PNC;

- ii) que el Secretario Ejecutivo, en sus obligaciones previstas conforme a la MC 10-05, anexo 10-05/C, párrafo C1, establezca contacto con las PNC que han comercializado un total mínimo de 1 000 kg en los últimos tres años;
- iii) que el Secretario Ejecutivo se ponga en contacto con los Estados del pabellón de los barcos que han participado en actividades de transbordo según fueran identificados en el SDC, en las notificaciones de transbordo o en los informes de actividades ilegales, no declaradas y no reglamentadas (INDNR);
- iv) poner a disposición mayores recursos y estímulos para incentivar a los Estados miembro a participar activamente en la Estrategia para la Participación de PNC.

7. SCIC observó que EE. UU. ha participado en discusiones bilaterales con Vietnam en apoyo a la Estrategia para la Participación de PNC y continuará haciéndolo en el futuro. SCIC también observó la participación de Australia en la región del sudeste asiático en apoyo a este y otros cometidos pertinentes.

8. SCIC consideró la propuesta de la Secretaría de financiar a través del Fondo del SDC la elaboración de una prueba de concepto de un programa de capacitación interactiva en línea del SDC-e, y la organización de talleres y capacitaciones sobre el SDC en 2020 (CCAMLR-38/15).

9. En el curso de las deliberaciones, el Comité de Evaluación del Fondo del SDC, con la participación de la Secretaría y del presidente de Comité Permanente de Administración y Finanzas (SCAF), el Sr. K. Timokhin (Rusia), consideraron la MC 10-05, anexo 10-05/B, particularmente con relación a la función y la finalidad del Fondo.

10. El Comité de Evaluación del Fondo del SDC consideró lo siguiente:

- i) Ambos proyectos (es decir, la propuesta de prueba de concepto de una herramienta de capacitación interactiva en línea del SDC-e y la propuesta de llevar a cabo dos talleres sobre el SDC en 2020) caben dentro de la finalidad del Fondo del SDC (MC 10-01, anexo 10-05/B, párrafo 1; y CCAMLR-38/15).
- ii) El monto de los fondos propuestos solicitados (25 000 AUD por taller y 20 000 AUD para una prueba de concepto del SDC-e) se basó en el costo de talleres anteriores y en la experiencia obtenida durante la reestructuración del sitio web de la CCRVMA. El Comité de Evaluación consideró que el costo y su justificación eran razonables y que, por tanto, debía remitirse a SCAF.
- iii) En el pasado, la Secretaría organizó talleres similares que resultaron fructíferos.
- iv) La prueba de concepto del SDC-e debería: i) incluir opciones para ofrecer la traducción en todos los idiomas oficiales; ii) estar adecuadamente orientada a los oficiales del SDC (de manera que sirva de ayuda a los oficiales del SDC noveles, por ejemplo, a través de mejores manuales y módulos de capacitación en línea); y iii) fomentar la participación de los usuarios del SDC actuales en el diseño del material.

11. El Comité de Evaluación del Fondo del SDC se benefició de la participación de la Secretaría, de sus aclaraciones en relación con el alcance, el calendario, la duración de los talleres y la participación en ellos, y de sus ideas respecto al SDC-e y a los proveedores con los

que había considerado contactar. La Secretaría presentó nueva información al Comité de Evaluación del Fondo del SDC y pidió a la Secretaría que la compartiera con SCIC de manera que todos los Miembros tuvieran esta valiosa información a su disposición.

12. La Secretaría recordó al SCIC que se habían llevado a cabo talleres muy fructíferos sobre el SDC en 2010, 2012 y 2017, y la Secretaría propuso seguir un modelo de talleres parecido para 2020. La Secretaría ofreció orientación sobre la información general presentada en estos talleres. La Secretaría confirmó que, al igual que en talleres anteriores, la estructura de costos de los talleres propuestos contempla el apoyo logístico esencial, como el alquiler del local y apoyo administrativo y material, pero no cubre los gastos de viajes o las dietas de los participantes.

13. Con respecto a la prueba de concepto para la elaboración de un programa interactivo de capacitación en línea para el SDC-e, la Secretaría informó al SCIC que se prevé que la prueba de concepto dé como resultado la presentación de una propuesta detallada a SCIC y a SCAF en 2020 para el desarrollo del programa de capacitación. Algunos Miembros preguntaron si el programa de capacitación se traduciría a otros idiomas aparte de los oficiales de la Comisión. La Secretaría informó que esto se podría solicitar en la propuesta de la prueba de concepto, y que los costos de elaborar los materiales de capacitación en idiomas adicionales tendrían que detallarse en la propuesta total.

Implementación del SDC y análisis de los datos de comercio

14. El SCIC consideró los documentos CCAMLR-38/BG/09, BG/10 Rev. 2 y BG/11, que informan sobre el análisis de los datos del comercio mundial de la austromerluza, la implementación del SDC, el análisis de los datos del SDC y la conciliación de los datos del SDC con los datos mensuales de captura y esfuerzo a escala fina. SCIC agradeció a la Secretaría por su trabajo del análisis de los datos de comercio proporcionado y recomendó seguir realizando esta tarea cada dos años.

15. SCIC observó que la diferencia identificada en la conciliación entre los datos del SDC y los datos de la captura y el esfuerzo a escala fina para el Área de la Convención era de menos del 1 %, que cae dentro de la tolerancia esperada, y respalda la conclusión de que los Miembros estaban cumpliendo con sus obligaciones.

16. SCIC señaló que el SDC ha sido implementado por 16 Miembros, tres Estados adherentes, una PNC que coopera con la CCRVMA mediante su participación en el SDC y una PNC que ha tenido acceso limitado al SDC desde la reunión de la Comisión de 2018.

17. SCIC reconoció los esfuerzos para atraer la participación de PNC, por ejemplo, a través de cartas enviadas por la Secretaría, de conformidad con la MC 10-05, anexo 10-05/C, y de la Estrategia para la Participación de PNC.

18. SCIC señaló que no se habían emitido Documentos de Captura de *Dissostichus* de Certificación Especial (DCDCE) en 2019.

19. China informó que la Región de Administración Especial de Hong Kong (SAR de Hong Kong) continuaba trabajando en apoyo a la implementación del SDC, y que la SAR de Hong Kong continuaría haciendo el seguimiento de las estadísticas comerciales de la austromerluza importada a la SAR de Hong Kong y reexportada desde allí. China proporcionó los datos más

recientes sobre esta labor, y señaló que la ordenanza principal para dar efecto a la Convención de la CRVMA fue aprobada por el Consejo Legislativo y que se anticipa que los trámites legislativos relativos a la implementación de las medidas de conservación pertinentes concluirán el año próximo. China también agradeció que otros Miembros proporcionaran información sobre la captura de austromerluza desembarcada, comercializada o transbordada a través de la SAR de Hong Kong que proviene de presunta pesca INDNR, y señaló que la SAR de Hong Kong colaboraría en proporcionar la asistencia necesaria y hacer el seguimiento posterior dentro del marco nacional existente.

20. SCIC consideró el documento CCAMLR-38/BG/52, que describe los esfuerzos de Ecuador para cumplir con las medidas de conservación. SCIC expresó su agradecimiento a Ecuador por sus esfuerzos y por la presentación de un informe muy completo.

Inspección de barcos

21. SCIC examinó la implementación de la MC 10-03 y del Sistema de Inspección en 2018/19 detallada en CCAMLR-38/BG/14, donde consta que se realizaron 152 inspecciones en puerto y 17 en alta mar. SCIC refrendó la recomendación de que se desarrolle y se ponga a disposición de las Partes contratantes una versión electrónica del formulario de la MC 10-03, anexo 10-03/A.

22. SCIC agradeció a Chile por presentar el documento CCAMLR-38/BG/29 sobre las inspecciones realizadas por el barco chileno OPV-83 *Marinero Fuentealba* en la temporada de 2018/19. Chile informó a SCIC que llevó a cabo actividades de abordaje e inspección en la Subárea 48.1. Durante la patrulla, se realizaron dos inspecciones de barcos de pesca y se registró el avistamiento de un buque nodriza de apoyo logístico.

23. SCIC expresó su agradecimiento a Chile por sus esfuerzos en la realización de inspecciones, y destacó la importancia de estas patrullas en la aplicación de las medidas de conservación y las dificultades que conlleva la realización de inspecciones en el mar.

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

24. SCIC consideró el documento CCAMLR-38/BG/06, que rinde un informe sobre los resultados de la labor realizada por Francia con el apoyo de la Secretaría en el proyecto piloto *Satellite Overwatch* durante el período entre sesiones. El proyecto piloto *Satellite Overwatch* se basa en la recepción y el análisis de imágenes y datos de posición geográfica de áreas de vigilancia objetivo dentro del Área de la Convención para realizar comparaciones con los datos del sistema de seguimiento de barcos (VMS) de la CCRVMA. Se manifestó que posiblemente se estén llevando a cabo actividades de pesca INDNR en varias subáreas; no obstante, se necesita continuar la vigilancia por satélite para formular las conclusiones finales.

25. SCIC agradeció a Francia y a la Secretaría por sus esfuerzos para mejorar la precisión y la eficacia de la vigilancia satelital como mecanismo para combatir la pesca INDNR, y apoyó la propuesta de seguir trabajando intersesionalmente en la elaboración de este sistema de vigilancia, y presentar un informe de avance sobre el desarrollo del proyecto *Satellite Overwatch* a SCIC el próximo año.

26. La Secretaría presentó el documento CCAMLR-38/BG/28, que informa sobre su participación en el taller sobre búsqueda y salvamento (SAR), organizado por el Consejo de Administradores de Programas Nacionales Antárticos (COMNAP) y el instituto *Antarctica New Zealand*, que se llevó a cabo del 14 al 16 de mayo de 2019. El taller brindó la oportunidad de dar a conocer mejor los acuerdos de la CCRVMA con los centros de coordinación de rescates marítimos (CCRM) respecto de la entrega de datos del Sistema de Seguimiento de Barcos (VMS) para actividades de búsqueda y salvamento en curso.

27. SCIC señaló la importancia de participar en la labor de apoyo a la SAR y agradeció a la Secretaría por su participación en el taller, y también a Nueva Zelanda por haberlo organizado.

Promoción del cumplimiento en la CCRVMA

28. SCIC consideró el documento CCAMLR-38/BG/08 sobre el grupo de gestión de restos de pescado, que rindió un informe sobre técnicas de gestión de restos de pescado que los barcos del ámbito de la CCRVMA utilizan actualmente y que considera que los incidentes de incumplimiento de la prohibición de vertido o eliminación de restos y descartes de pescado al sur de los 60° S dispuesta en la MC 26-01, párrafo 6, a menudo son el resultado de fallos mecánicos. El documento reseña las mejores prácticas internacionales en la gestión de restos de pescado y señala que, en su mayor parte, estas se reflejan en las disposiciones de las MC 25-02 y 25-03 y que no recomienda ninguna acción específica para mejorar la aplicación de la MC 26-01, párrafo 6. SCIC convino en que el grupo de gestión de restos de pescado debería continuar su labor durante el período entre sesiones a través de un grupo web.

29. Nueva Zelanda presentó el documento CCAMLR-38/BG/34, que rinde informe de los restos de austromerluza encontrados por los observadores científicos en el estómago de austromerluzas capturadas por el BP *San Aspiring* cuando operaba en el Área de la Convención al sur de los 60° S. Se señala que se detectaron anzuelos y brazoladas enganchados en algunos restos de peces, y Nueva Zelanda señaló que el vertido de desechos está prohibido por las MC 25-02 y 26-01. Nueva Zelanda alentó a los Miembros a emplear la información presentada en el documento para realizar una investigación a fin de determinar el origen de los restos de peces.

30. SCIC expresó su agradecimiento a Nueva Zelanda por su presentación, y consideró la necesidad de discusiones más detalladas sobre la posibilidad de determinar el origen de los restos de peces y los anzuelos recuperados. SCIC alentó a la participación de los Miembros en el grupo-e de gestión de restos de pescado durante el período entre sesiones para reforzar las prácticas al respecto en el Área de la Convención.

31. El Reino Unido presentó el documento CCAMLR-38/BG/40 sobre sistemas de seguimiento electrónico como herramienta de gestión para apoyar la investigación y el cumplimiento en los barcos del ámbito de la CCRVMA, y sugirió a SCIC que considere el seguimiento electrónico como un requisito futuro para los barcos de la CCRVMA que operen dentro del Área de la Convención.

32. SCIC expresó su agradecimiento al Reino Unido por su documento, y consideró el seguimiento electrónico como una herramienta con futuro para apoyar las prioridades de investigación y el seguimiento y control de los barcos. Muchos Miembros señalaron que algunos de sus barcos ya han implementado sistemas de seguimiento electrónico con buenos resultados, destacándose entre ellos la mejora en la capacidad de notificación de datos y capacidades adicionales de recolección y validación de datos.

33. SCIC convino en establecer un grupo-e durante el período entre sesiones para debatir y continuar la labor relacionada con el seguimiento electrónico, grupo que será coordinado por el Reino Unido.

Transbordos

34. SCIC consideró la implementación de la MC 10-09 (CCAMLR-38/BG/15). SCIC señaló que durante el período considerado se habían realizado 212 transbordos y que se habían presentado todas las notificaciones de transbordo, de conformidad con la MC 10-09, párrafos 2 y 3. SCIC avaló la recomendación de que los Miembros recuerden a los barcos el requisito de notificación de las actividades de transbordo de conformidad con la MC 10-09, párrafo 4.

35. En relación con su propuesta de modificar la MC 10-09 (CCAMLR-38/17), la Unión Europea reiteró la prohibición de transbordos dentro del Área Marina Protegida (AMP) de la Plataforma Meridional de las Islas Orcadas del Sur y del AMP de la Región del Mar de Ross (MC 91-03 y 91-05).

36. La Coalición de la Antártida y del Océano Austral (ASOC) presentó su documento sobre la mejora del seguimiento y el control de los transbordos en la CCRVMA (CCAMLR-38/BG/46). ASOC hizo hincapié en la necesidad global de una mejor supervisión de los transbordos. CCAMLR-38/BG/46 aboga por que la CCRVMA amplíe su regulación de los transbordos mediante, entre otras cosas: la prohibición de que barcos de carga de PNC obtengan autorización para realizar transbordos, el desarrollo de un formulario de declaración de transbordos estandarizado de uso obligatorio, el requisito de notificar el 100 % de los datos VMS y de cobertura de observación de los transbordos, y la presentación a SCIC de un informe anual sobre transbordos.

37. Muchos Miembros agradecieron a ASOC por plantear estas inquietudes. SCIC expresó su apoyo para mejorar el seguimiento y control de las actividades de transbordo.

38. Con respecto a la referencia que algunos Miembros hicieron a la recomendación relativa al transbordo en el informe de la Segunda Evaluación del Funcionamiento (PR2), China señaló los esfuerzos realizados para regular el transbordo en el Área de la Convención y recordó que la Comisión había estado a punto de acordar una modificación de la MC 10-09 hace algunos años. China reiteró que los transbordos se deben regular de manera eficaz y legítima.

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

Medida de Conservación 10-02

39. SCIC consideró la propuesta de Nueva Zelandia de modificar la MC 10-02 (CCAMLR-38/29) para prohibir a las Partes contratantes que emitan permisos de pesca para operar en el Área de la Convención a los barcos que figuren en una lista definitiva de barcos de pesca INDNR de cualquier órgano regional de pesca.

40. Muchos Miembros expresaron su apoyo a esta propuesta, ya que intensificaría los esfuerzos de la CCRVMA para asegurar que los barcos de pesca INDNR no puedan operar en el Área de la Convención. Estos Miembros consideraron que la propuesta es congruente con la obligación estipulada en la MC 10-02, párrafo 2, de que las Partes contratantes no emitan permisos de pesca para operar en el Área de la Convención, a menos que consideren que el barco puede cumplir con la Convención y las medidas de conservación en vigor. Japón apoyó, en términos generales, la propuesta, pero expresó inquietud acerca de que la revocación de permisos podría menoscabar el derecho a emitir permisos de los Miembros en cuestión en tanto que Estados abanderantes. China y Rusia se comprometieron a apoyar los esfuerzos en la lucha contra la pesca INDNR en el Área de la Convención, pero se mostraron preocupados por que la propuesta pueda dar lugar a la introducción de elementos de inclusión recíproca de los barcos de las listas de barcos de pesca INDNR.

41. El autor de la propuesta, Nueva Zelandia, aclaró que la intención era fortalecer las obligaciones de las Partes contratantes como Estados abanderantes, y que no es una propuesta de inclusión recíproca de barcos de pesca INDNR.

42. Muchos Miembros agradecieron a Nueva Zelandia por su labor y alentaron a seguir trabajando en la propuesta. La propuesta aún estaba siendo discutida al cierre de SCIC, pues algunos Miembros todavía tenían dudas al respecto. SCIC convino en remitir la propuesta a la Comisión.

Medida de Conservación 10-05

43. SCIC consideró la propuesta de Corea de modificar la MC 10-05 (CCAMLR-38/27) para ampliar el alcance de las disposiciones relativas a los DCDCE a fin de permitir a las Partes Contratantes que emitan un DCDCE para la austromerluza que no haya podido ser inmediatamente embargada o decomisada debido a limitaciones en los marcos legales nacionales.

44. Si bien algunos Miembros apoyaron la propuesta, SCIC tomó nota de la preocupación expresada por algunos Miembros acerca de que la enmienda propuesta podría tener consecuencias imprevistas que podrían hacer que las capturas INDNR que deban ser embargadas o decomisadas ingresen al comercio internacional.

45. Tomando nota de las inquietudes de SCIC, Corea retiró su propuesta de modificar la MC 10-05. Por otra parte, Corea confirmó que esta propuesta se presentó como una medida para complementar el marco legal nacional y que Corea continuaría aplicando plenamente la actual MC 10-05. Corea aseguró a SCIC que, en el futuro, los casos como el del *Southern Ocean* se evitarían gracias a las enmiendas pendientes de sus leyes nacionales y a una Directiva Ministerial recién adoptada.

Medida de Conservación 10-09

46. SCIC consideró la propuesta de Nueva Zelandia de modificar la MC 10-09 (CCAMLR-38/28) para incluir detalles más específicos en la información proporcionada en las notificaciones de transbordo, y presentó un mecanismo para confirmar los pormenores de los transbordos realizados. La propuesta también contempla disposiciones que permitirían colocar toda la información sobre transbordos en la sección protegida del sitio web de la CCRVMA para facilitar las inspecciones y las verificaciones de las capturas. SCIC reconoció que el objetivo de la propuesta era mejorar la transparencia y reforzar el SDC y los mecanismos de inspección de la CCRVMA.

47. Algunos Miembros destacaron la necesidad de evitar, en lo posible, la duplicación de datos y afirmaron que apoyarían la notificación electrónica de datos cuando esto fuera factible. Muchos Miembros expresaron su agradecimiento a Nueva Zelandia por su labor. SCIC convino en remitir la propuesta a la Comisión con miras a una posterior adopción.

48. SCIC consideró la propuesta de la Unión Europea (CCAMLR/38/17) de incluir en la MC 10-09 referencias a las prohibiciones generales de transbordo estipuladas en las MC 91-03 y 91-05. SCIC convino en que las prohibiciones de transbordo dispuestas en las MC 91-03 y 91-05 son claras, y algunos Miembros consideraron que las referencias adicionales no son necesarias. Los Miembros que apoyaron la propuesta indicaron que en otras partes de las medidas de conservación existen referencias cruzadas y que la enmienda propuesta actuaría como salvaguarda y proporcionaría mayor seguridad. SCIC expresó su agradecimiento a la Unión Europea pero no pudo lograr un consenso en la propuesta. Algunos Miembros expresaron su decepción por que la propuesta no fuera aprobada.

Medida de Conservación 26-01

49. SCIC consideró la propuesta de la Unión Europea de enmendar la MC 26-01 para prohibir el vertido y la disposición de plásticos, aceites y combustibles en toda el Área de la Convención (CCAMLR-38/18). La propuesta destaca que la prohibición del vertido y de la disposición no se aplicaría donde fueran necesarios por razones de seguridad o cuando se haya tomado toda precaución razonable para contener y prevenir la pérdida de plásticos de los barcos. La Unión Europea señaló que la actual medida de conservación solamente prohíbe el vertido y la disposición al sur de los 60° S de latitud, y que la propuesta es coherente con la Convención de MARPOL 73/78 y sus anexos.

50. Japón, si bien apoyó el principio de prevenir la contaminación por plásticos en el Área de la Convención, consideró que el problema de la contaminación marina se encuentra bajo el ámbito de aplicación de MARPOL y que algunas de las disposiciones propuestas trascienden al mandato de la CCRVMA. Esta posición fue también apoyada por algunos Miembros que consideraron que se requieren más detalles sobre la definición de contaminación por plásticos.

51. Otros Miembros no estuvieron de acuerdo y consideraron que aumentar la protección del medio ambiente en el Área de la Convención es parte del mandato de la CCRVMA. Muchos Miembros apoyaron la propuesta y señalaron que refuerza las actuales medidas.

52. Señalando la necesidad de que los Miembros continúen este diálogo, SCIC acordó remitir esta propuesta a la Comisión.

Medida de Conservación 32-18

53. SCIC consideró la propuesta presentada por Argentina, Australia, la Unión Europea, Noruega, Uruguay y EE. UU. para prohibir el cercenamiento de aletas de tiburones capturados en el Área de la Convención (CCAMLR-38/08 Rev. 1). El documento indica que, si bien la MC 32-18 prohíbe la pesca dirigida a especies de tiburón y promueve la devolución al mar de los tiburones capturados incidentalmente en la medida de lo posible, no se pronuncia sobre la práctica de cercenar las aletas de tiburón. La propuesta pone de relieve que la CCRVMA está quedando rezagada en comparación con varias organizaciones regionales de ordenación pesquera (OROP) en la búsqueda de soluciones a este problema. Los autores señalaron que el requisito de mantener las aletas pegadas al cuerpo en su posición natural permitiría una mejor identificación de las especies de tiburón y contribuiría a la conservación de tiburones dentro del Área de la Convención.

54. Japón expresó su firme oposición, manifestando las razones presentadas previamente a SCIC por las cuales no apoya la propuesta. dado que: i) la práctica de cercenamiento de las aletas de tiburón nunca se ha observado en el Área de la Convención, y ii) la captura incidental de tiburones total es muy pequeña y es extraída principalmente por unos pocos Miembros en sus zonas económicas exclusivas (ZEE). Japón mostró su decepción por que la expresión “cercenamiento de aletas de tiburón” fuera utilizada nuevamente de manera equívoca en esta propuesta, al igual que en propuestas similares anteriores. La expresión se refiere a la práctica de cercenar las aletas de un tiburón, retenerlas y desechar su cuerpo (definición de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos – Unión Mundial para la Naturaleza (UICN)). Japón explicó que cuando se cortan las aletas y se retienen tanto estas como el cuerpo del tiburón para alimento u otros usos, no se debería considerar como “cercenamiento de las aletas”. Japón apeló a los autores a que no se refieran a las dos prácticas como una sola, y afirmó que Japón se opone totalmente a la práctica de cercenar las aletas que contradice el uso sostenible.

55. China expresó inquietud por la continua discusión sobre el tema y recaló que las deliberaciones de este tipo de propuestas debían basarse en el mejor asesoramiento científico disponible. China recordó el asesoramiento del Comité Científico (SC-CAMLR-XXXVII, párrafo 5.3) sobre la necesidad de una mejor identificación y recopilación de datos para cuantificar las tasas de captura incidental de tiburones dentro del Área de la Convención y señaló que esto era coherente con el Plan de acción internacional para la conservación y ordenación de los tiburones de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO).

56. Muchos Miembros expresaron su vigoroso apoyo a la propuesta y recalcaron que las enmiendas propuestas a la MC 32-18 conllevan importantes beneficios de protección del ecosistema y de prevención de la utilización no racional de los recursos vivos marinos antárticos.

57. No se alcanzó un consenso sobre la propuesta y esta fue remitida a la Comisión.

Plataforma para la cooperación en el Océano Austral

58. SCIC consideró la propuesta de la Unión Europea de promover la creación de una Plataforma para la cooperación en el océano Austral (SOCP) (CCAMLR-38/19). La propuesta señala que desde la creación de la CCRVMA se han establecido tres OROP en áreas adyacentes al Área de la Convención donde se extraen especies comercialmente, en particular la austromerluza negra (*Dissostichus eleginoides*). La Unión Europea consideró que la creación de la SOCP facilitaría la coordinación y colaboración entre la CCRVMA y las OROP adyacentes, y promovería la conservación de los ecosistemas y la utilización sostenible a largo plazo de los recursos pesqueros que son objeto de ordenación por estas organizaciones.

59. Muchos Miembros reconocieron la importancia de cooperar con las OROP adyacentes, y señalaron que existían varios memorandos de entendimiento (MdE) entre la CCRVMA y las OROP vecinas. Los Miembros expresaron preocupación por el hecho de que la propuesta generaría una carga administrativa, presupuestaria y de recursos para la Secretaría y, en particular, que esto podría obstaculizar la labor de la Secretaría en apoyo a las reuniones anuales de la CCRVMA, dado que se propone convocar la primera SOCP durante la reunión del WG-FSA. Algunos Miembros también expresaron preocupación acerca de las diferencias entre la CCRVMA y las OROP en cuanto a la composición de su membresía, procedimientos y objetivos. Australia mostró su agrado por la idea y señaló que le interesaba seguir explorando formas de cooperar en la ordenación de la austromerluza entre la CCRVMA y el Acuerdo Pesquero del Océano Índico del Sur (SIOFA). Australia consideró que todos los Miembros tienen la responsabilidad, tanto legal como moral, de asegurar que sus acciones fuera del Área de la Convención no menoscaben la Convención o las medidas de conservación de la CCRVMA cuando exista una conexión con la CCRVMA. Australia destacó que la experiencia y el éxito de la CCRVMA en la ordenación de la austromerluza sería de beneficio para las OROP.

60. SCIC no pudo llegar a un consenso sobre esta propuesta de la Unión Europea.

61. El Reino Unido hizo referencia a la Resolución 10/XII, que afirma que:

“Los Estados miembros deberán velar por que los barcos que ostentan su pabellón realicen la pesca de tales stocks en las zonas adyacentes al Área de la Convención de manera responsable y teniendo en cuenta las medidas de conservación que hayan sido adoptadas en virtud de la Convención.”

Límite de barcos en las pesquerías exploratorias de austromerluza en las Subáreas 88.1 y 88.2

62. SCIC consideró la propuesta de Nueva Zelandia (CCAMLR-38/26) de adoptar un límite de cuatro barcos por Miembro en las pesquerías exploratorias de las Subáreas 88.1 y 88.2, y recalcó que la situación actual de ausencia de límites a la capacidad no es coherente con el objetivo de la Convención.

63. Algunos Miembros expresaron su apoyo a la gestión de la capacidad en las pesquerías de la CCRVMA. Varios Miembros destacaron que también se debían considerar otras medidas para limitar la capacidad juntamente con el límite de barcos propuesto, para asegurar que cualquier sistema propuesto se base en los mejores conocimientos científicos disponibles, y que

toda propuesta garantice un acceso futuro equitativo a la pesquerías de la CCRVMA. SCIC alentó a los Miembros a continuar considerando estrategias de gestión de la capacidad durante el período entre sesiones.

Procedimiento de Evaluación del Cumplimiento de la CCRVMA (PECC)

Informe presentado por Corea sobre las actividades de los barcos

64. SCIC dio consideración a un informe de seguimiento presentado por Corea (CCAMLR-38/BG/36), en respuesta a la solicitud de SCIC-2018 (CCAMLR-XXXVII, anexo 6, párrafos 76 a 81). Sobre la base de los informes de situación que Corea presentó periódicamente entre SCIC-2018 y SCIC-2019 (COMM CIRC 19/21 y COMM CIRC 19/74), respecto de las medidas adicionales adoptadas contra el *Hong Jin No. 701* y el *Southern Ocean*, Corea informó del resultado del proceso, a saber, la fiscalía resolvió suspender la imputación el 26 de diciembre de 2018 y declaró el caso cerrado. Corea también brindó información acerca del progreso alcanzado para reforzar el marco legal interno, mediante la reforma de la Ley de desarrollo de pesquerías en aguas distantes. Corea explicó que el elemento principal de la reforma propuesta es incorporar en la ley un mecanismo de sanciones administrativas, de modo que la aplicación de las sanciones sea más eficaz y eficiente. Corea también explicó que la reforma propuesta está siendo tratada por los subcomités relevantes de la Asamblea Nacional y se presentará ante el Plenario de la Asamblea Nacional oportunamente. Corea mantendrá a los Miembros de la CCRVMA al corriente.

65. SCIC señaló que, si bien es decepcionante que se haya permitido que la captura del *Southern Ocean* ingrese al comercio internacional, Corea había tomado medidas para solucionar el problema rápidamente a fin de asegurar que esto no ocurriera en el futuro, adoptando una nueva Directiva Ministerial para implementar la MC 10-05.

66. SCIC felicitó a Corea por sus continuados esfuerzos encaminados a modificar su legislación para poder combatir más eficazmente las actividades de pesca INDNR, incluso autorizando la aplicación de sanciones administrativas en los casos en que la ley no contempla un enjuiciamiento penal. SCIC agradeció la información detallada presentada por Corea durante el período entre sesiones y afirmó que aguarda con interés nuevos informes.

67. SCIC reconoció que no se requiere tomar medidas adicionales en los casos del *Hong Jin No. 701* y del *Southern Ocean*.

Informe Provisional del Cumplimiento

68. Conforme a la MC 10-10, párrafo 3(i), el SCIC consideró los 16 casos de posible incumplimiento contenidos en el Informe Resumido del Procedimiento de Evaluación del Cumplimiento de la CCRVMA (PECC) (CCAMLR-38/13 Rev. 2, anexo 1).

69. Tras una consulta ad hoc con los Miembros, el SCIC aprobó su Informe Provisional del Cumplimiento (apéndice D), para su ulterior consideración por la Comisión, de conformidad con la MC 10-10. Durante este proceso, SCIC señaló dos instancias en las que no se alcanzó un consenso sobre la calificación de cumplimiento (nivel 1 o 2 de incumplimiento) y,

en consecuencia, no incluyó la calificación de cumplimiento en las secciones pertinentes del Informe Provisional del Cumplimiento. SCIC convino en que este proceso no debería sentar un precedente y que SCIC debería hacer el mayor esfuerzo posible por evitar resultados similares en el futuro.

Medida de Conservación 10-03

70. SCIC consideró la implementación de la MC 10-03 por Chile, con relación a los casos en que las inspecciones en puerto no se realizaron dentro del período de 48 horas requerido en el párrafo 5 de esa medida de conservación y las instancias en las que los informes de inspección en puerto no se remitieron a la Secretaría dentro del período estipulado en la MC 10-03, párrafo 8. Chile señaló que las demoras en las inspecciones se debieron a inclemencias meteorológicas que no permitieron que los inspectores abordaran las embarcaciones. Chile informó que las demoras en la remisión de los informes de inspección se produjeron a raíz de inconvenientes administrativos; sin embargo, indicó que, en esos casos, las inspecciones se completaron dentro del plazo de las 48 horas.

71. SCIC señaló que varios Miembros registraron casos de incumplimiento de la MC 10-03, párrafo 5, en el Informe preliminar del PECC y que las respuestas de los Miembros con frecuencia señalaron demoras a causa de las condiciones meteorológicas reinantes, que impidieron a los inspectores acceder a los barcos en forma segura. Muchos Miembros consideraron que estas instancias deberían recibir un tratamiento uniforme al considerar la calificación de cumplimiento. SCIC indicó que las condiciones meteorológicas adversas y otras cuestiones que atañen a la seguridad constituyen razones válidas de demora en las inspecciones.

72. Algunos Miembros contemplaron que las demoras a causa de inconvenientes relativos a la accesibilidad y la seguridad no constituyen casos de incumplimiento y, en algunos casos, los Miembros sugirieron la calificación preliminar de incumplimiento leve. Algunos Miembros indicaron que se podría aplicar una “calificación de cumplimiento no asignada”, en virtud de la MC 10-10, anexo 10-10/B, en tanto que otros Miembros consideraron que esto podría no ser posible en los casos en que los barcos estuvieran en puerto.

73. SCIC consideró la implementación de la MC 10-03 por Sudáfrica, con relación a los casos en que las inspecciones en puerto no se realizaron dentro del período de 48 horas requerido en el párrafo 5 de esa medida de conservación y las instancias en las que los informes de inspección en puerto no se remitieron a la Secretaría dentro del período estipulado en la MC 10-03, párrafo 8. Sudáfrica informó a SCIC que las demoras en las inspecciones se debieron a la falta de disponibilidad de inspectores durante los fines de semana y los días feriados, y que las demoras en la remisión de informes se debieron a problemas técnicos y administrativos. Sudáfrica explicó las medidas que se están adoptando para limitar en los permisos de los barcos el acceso a puerto durante fines de semana, así como las mejoras en sus sistemas a fin de permitir el envío oportuno de los informes de inspección.

74. Algunos Miembros señalaron que la presentación tardía de informes a causa de contratiempos administrativos es común, y consideran que se debería ajustar la calificación de cumplimiento en estos casos. SCIC reconsideró la calificación de cumplimiento a causa de los problemas administrativos delineados por Sudáfrica y determinó que representa un incumplimiento leve (nivel 1).

75. SCIC consideró la implementación de la MC 10-03 por el Reino Unido, con relación a los casos en que la inspección en puerto no se realizó dentro del período de 48 horas requerido en el párrafo 5 de esa medida de conservación. El Reino Unido señaló, al igual que otros Miembros, que las condiciones meteorológicas no permitieron que los inspectores accedieran a los barcos en forma segura. El Reino Unido aceptó que este caso debiera ser evaluado consecuentemente con otros casos similares y expresó su apoyo a la revisión de la MC 10-03 para reflejar esta situación.

76. SCIC consideró la implementación de la MC 10-03 por Uruguay, con relación a los casos en que las inspecciones en puerto no se realizaron dentro del período de 48 horas requerido en el párrafo 5 de esa medida de conservación y las instancias en las que los informes de inspección en puerto no se remitieron a la Secretaría dentro del período estipulado en el párrafo 8 de esa medida de conservación. Uruguay señaló que, al igual que en los casos de otros Miembros, las condiciones meteorológicas no permitieron el acceso seguro a los barcos en dos ocasiones. La inspección pendiente no se realizó dentro del lapso de las 48 horas a causa de un feriado público, en que no se permite trabajar a los inspectores, pero la tareas se completaron el día posterior al feriado.

Medida de Conservación 21-02

77. Ucrania indicó que presentó sus respuestas al PECC con posterioridad a la fecha límite, por lo que no se incluyeron en el informe resumido. No obstante, la información se circuló a los Miembros antes de la reunión. SCIC consideró la implementación de la MC 21-02 por Ucrania. El informe resumido del PECC hace alusión a una discrepancia entre el arte de pesca especificado en la notificación y el notificado en el informe a bordo del barco, a lo que Ucrania respondió que la información aportada en el informe del barco es incorrecta, por lo que se efectuaron investigaciones y se aportó la información de la especificación correcta del arte de pesca.

78. EE. UU. señaló con preocupación que el incidente descrito podía haber afectado a la tasa de hundimiento del arte de pesca, y agregó que la respuesta aportada resuelve esta inquietud. A pesar de esto, el retraso de esta respuesta obstaculizó la capacidad de analizar el incidente. EE. UU., con el respaldo de la Unión Europea, señaló que, si bien la información sobre los casos de incumplimiento de los barcos ucranianos se había circulado entre los Miembros mediante la COMM CIRC 19/107, consideran de particular importancia que los Miembros aporten detalles sobre los casos que atañen al PECC dentro del plazo debido, para garantizar que se disponga de un tiempo razonable para estudiar las cuestiones planteadas en el PECC.

Medida de Conservación 22-07

79. SCIC consideró la implementación de la MC 22-07 por Ucrania. Ucrania señaló que el barco había marcado su arte de manera correcta, en intervalos de 1 200 m, de acuerdo con las disposiciones de la medida de conservación. Pese a esto, el barco no había marcado correctamente todos los puntos medios de los segmentos de línea y, cuando este fue el caso, el barco utilizó aproximaciones de los puntos medios.

80. EE. UU. indicó que este incidente podía haber impedido la labor de los observadores a bordo del barco y cuestionó si se habían adoptado medidas reparatorias. Ucrania aclaró que se enviaron instrucciones al barco para garantizar el marcado correcto de los artes de pesca esta temporada.

Medida de Conservación 23-04

81. SCIC consideró la implementación de la MC 23-04 por Ucrania. Ucrania sostuvo que el barco había interpretado incorrectamente la medida de conservación y añadió que no era posible registrar los ejemplares de peces que presentan indicios de daño por piojos marinos o de otro tipo en el formulario C2 actual. Ucrania también hizo referencia a las discusiones de WG-FSA-2019 sobre la propuesta de un nuevo formulario C2 que podría resolver este asunto.

82. SCIC sostuvo que la exigencia de notificación se aplica a todas las capturas extraídas de las pesquerías de la CCRVMA y aceptó la aclaración de la Secretaría en cuanto a que sí es posible notificar los peces con indicios de daño por piojos marinos o de otro tipo en los formularios de datos que actualmente utilizan los barcos (informe de WG-FSA-2019, párrafo 2.22).

Medida de Conservación 25-03

83. SCIC consideró la implementación de la MC 25-03 por Noruega. Noruega presentó a SCIC una explicación detallada sobre los cables de control de la red utilizados en sus barcos y destacó que estos cables son necesarios por las limitaciones de las tecnologías inalámbricas actuales relativas al ancho de banda y la batería y porque son fundamentales para hacer un seguimiento escrupuloso de las posiciones de la red durante la pesca de kril. Noruega remarcó que, si bien en el informe se mencionan dos de sus barcos, un tercer barco ha estado usando este sistema desde hace 9 años y no ha registrado ningún caso de incumplimiento en el marco de la CCRVMA.

84. SCIC señaló el asesoramiento del presidente del Comité Científico (Dr. M. Belchier, Reino Unido) sobre los cables de control de la red (párrafo 129). Algunos Miembros subrayaron que el texto de la medida de conservación es inequívoco y recordaron que, en 2016, Noruega procuró la derogación de esta medida de conservación para poner a prueba los cables de control de la red (SC-CAMLR-XXXV, párrafos 4.10 a 4.13), e indicaron que estaban al tanto de los requisitos asociados a este tipo de cables. Además, algunos Miembros destacaron que la declaración de Noruega de que un barco ha utilizado en forma ininterrumpida un cable de control de la red durante nueve años sugiere que la calificación preliminar de cumplimiento sugerida por Noruega no resulta adecuada, y que el hecho de que no haya sido identificado en el PECC es irrelevante.

85. Otros Miembros consideraron que la definición de cable de control de la red de la MC 25-03 resulta ambigua, y que se podría considerar que la configuración implementada por Noruega es muy diferente de los cables de control de la red utilizados en los sistemas de arrastre tradicionales. Por consiguiente, se debería actualizar la medida de conservación para reflejar lo expuesto. Noruega sostuvo que la configuración del cable presenta un nivel de riesgo bajo para las aves marinas gracias a que se instala muy cerca del cable de cala y señaló que los sistemas

inalámbricos alternativos podrían suponer un riesgo mayor para las aves marinas, ya que las redes deberían tendrían que virarse y desplegarse con mayor frecuencia. Posteriormente, SCIC recurrió al asesoramiento del presidente del Comité Científico (párrafo 129) para que brindara más información tanto sobre este tema como sobre las interacciones con aves marinas.

86. SCIC no logró alcanzar un consenso respecto de si esta contravención representaba un caso de incumplimiento de nivel 1 o 2.

Medida de Conservación 26-01

87. SCIC consideró el cumplimiento de la MC 26-01 por Ucrania, respecto de dos casos de descarga de aguas residuales al sur de los 60° S de latitud y otro caso en que no se retuvieron los restos de peces a bordo del barco. Ucrania indicó que, en el caso de la descarga de aguas residuales, el barco estaba dotado de una planta de tratamiento de aguas residuales a bordo que cumple con las especificaciones de MARPOL y dispone del certificado de cumplimiento correspondiente. En cuanto al caso en que no se retuvieron los restos de pescado a bordo del barco, Ucrania señaló que esto se debió a que hubo que quitar una rejilla durante la limpieza de un conducto de drenaje que se había congelado.

88. Los Miembros reiteraron el comentario sobre las dificultades de evaluar la información aportada por Ucrania, ya que fue presentada fuera del plazo de entrega de respuestas al informe preliminar del PECC. Ucrania afirmó que se había encontrado con dificultades administrativas y que comprendía la importancia de presentar las respuestas oportunamente. Algunos Miembros también destacaron que sería difícil que un observador del Sistema de Observación Científica Internacional (SOCi) determinara si los efluentes vertidos eran aguas residuales tratadas o si la planta de tratamiento funcionaba correctamente. Otros Miembros consideraron que sería útil buscar información adicional con relación al informe de observación para aclarar exactamente qué se menciona en él.

89. Sudáfrica aportó una declaración del informe del SOCi y señaló que estaba firmada por el observador ucraniano, también presente en el barco. Ucrania destacó que puede que haya habido problemas de comunicación entre los observadores y la tripulación que llevaron a la inclusión de esta información en el informe. Ucrania aceptó la calificación sugerida de “se necesita información adicional” y se comprometió a proporcionar a SCIC un informe en 2020 que garantice la aclaración de la discrepancia entre el informe de observación y los datos declarados por Ucrania.

90. EE. UU. hizo referencia al informe presentado por Nueva Zelandia sobre los restos de peces encontrados en el estómago de austromerluzas (CCAMLR-38/BG/34) y planteó la posibilidad de que los restos de peces encontrados pudieran provenir de los descartes de este barco. Muchos Miembros indicaron que sería difícil determinar el origen exacto de los restos de peces y que, dado que el observador identificó altos niveles de vertidos solo un día, sería poco probable que proviniesen de este incidente de vertido. SCIC acordó asignar una calificación de incumplimiento leve (nivel 1).

Medida de Conservación 91-05

91. SCIC consideró los casos de incumplimiento de barcos del Reino Unido de la MC 91-05, que prohíbe los transbordos dentro del AMP. El Reino Unido señaló que, efectivamente, hubo transbordo de piezas de repuesto entre dos barcos de su pabellón (que pertenecen a la misma empresa), y que se había notificado a la Secretaría tanto antes como después de proceder con la operación, en consonancia con la MC 10-09. No obstante, dado que el transbordo se produjo dentro del AMP de la región del mar de Ross, la operación supone una contravención de la MC 91-05. El Reino Unido confirmó que: en calidad de Estado del pabellón, emitió a la empresa un apercibimiento por escrito; que, a la luz de este hecho, la empresa corrigió sus procedimientos internos; y que, como consecuencia de esta contravención, la empresa debió abonar 10 000 libras esterlinas al Fondo de AMP de la CCRVMA en concepto de multa. El Reino Unido propuso la asignación de una calificación provisional de incumplimiento leve (nivel 1).

92. Algunos Miembros sostuvieron que la situación se debería haber considerado como dos instancias de incumplimiento distintas, en vista de que estuvieron involucrados dos barcos y que, en su opinión, la calificación de cumplimiento se aplica al barco y no al caso de incumplimiento. Otros Miembros consideraron adecuado tratar el incidente como una única instancia de incumplimiento, dado que ambos barcos eran necesarios para completar el transbordo, y esto ocurrió entre dos barcos que pertenecen a la misma empresa y son del mismo Estado del pabellón.

93. En vista de que la empresa revisó sus procedimientos internos luego de este caso de incumplimiento, China subrayó la obligación de las Partes contratantes de proporcionar una copia de la MC 91-05 a todos los barcos habilitados para la pesca. El Reino Unido confirmó que había cumplido con su obligación de proporcionar juegos completos de copias de las medidas de conservación antes del incidente.

94. Dado que el texto de la MC 91-05 es inequívoco con respecto a la prohibición de transbordo, algunos Miembros señalaron que, a los fines de mantener la coherencia, el caso debería ser contemplado como un incumplimiento de nivel 2. Asimismo, a raíz de que la contravención a la medida de conservación tuvo lugar dentro del AMP, algunos Miembros indicaron que cualquier impacto negativo resultante de esta actividad podría acarrear impactos significativos en el área protegida designada.

95. Otros Miembros sostuvieron que el Reino Unido respondió a la situación correctamente y actuó de manera responsable como Estado del pabellón en pos de la implementación de la medida de conservación y tomó acciones expeditivas y decisivas contra los barcos implicados en el incumplimiento. Además, agregaron que el transbordo involucró un número pequeño de bienes que no eran recursos vivos marinos antárticos. Asimismo, en vista de que los barcos habían notificado a la Secretaría la operación de transbordo correctamente, tanto antes como después de su concreción, de conformidad con la MC 10-09, se considera como una sola instancia de incumplimiento por los barcos.

96. SCIC no logró alcanzar un consenso respecto de si se trataba de un caso de incumplimiento de nivel 1 o 2.

Virado con retraso de los artes de pesca

97. SCIC consideró las investigaciones de Australia, Nueva Zelanda, España, Ucrania y el Reino Unido sobre el virado de artes de pesca con retraso tras la notificación del cierre de una pesquería (CCAMLR-38/BG/41; COMM CIRC 19/05, 19/12, 19/73, 19/78 y 19/108). SCIC tomó nota de las respuestas de los Miembros, que explicaron que se dieron varios factores que demoraron el virado de los artes, así: las condiciones del hielo, que impidieron retirar las líneas a tiempo; o las líneas que quedaron enganchadas en el lecho marino y cuya recuperación supuso mucho forcejeo por parte del barco; o el gran número de anzuelos que algunos barcos tenían calados cuando se notificó el cierre y cuyo virado requería mucho tiempo y esfuerzo. Estos factores hicieron que quedaran líneas en el agua hasta después de cerrada la pesquería.

98. SCIC señaló que las investigaciones realizadas por los Miembros pertinentes concluyeron que los barcos de su pabellón cumplieron con todos los requisitos dispuestos en la MC 31-02, y esto incluye que ninguna línea fuera calada dentro de las 24 horas antes del cierre de la pesquería y que se cumplió con todos los requisitos de notificación. En todos los casos, los resultados de las investigaciones concluyeron que no hubo contravención de la MC 31-02 y, por lo tanto, no se requiere ninguna otra acción.

Revisión de la Medida de Conservación 10-10

99. SCIC consideró las recomendaciones presentadas por la Secretaría en CCAMLR-38/13 Rev. 2 y observó que la recomendación sobre análisis de datos VMS había sido retirada. SCIC presentó el siguiente asesoramiento sobre las recomendaciones:

- i) SCIC señaló que la MC 10-10 ya se aplica a los Estados que son parte de la Convención pero no Miembros de la Comisión (Estados adherentes), y que estos tienen la capacidad de dar respuesta a casos a través del PECC y en las reuniones. SCIC acordó que los Estados adherentes sean considerados para ser evaluados en el PECC en la temporada 2019/20 a modo de prueba. SCIC también acordó realizar un estudio de la prueba y decidir si la aplicación del PECC a los Estados adherentes deberá continuar o no.
- ii) SCIC respaldó la recomendación de cambiar el periodo de evaluación que consta en la MC 10-10, párrafo 1(i) al periodo del 1 de julio al 30 de junio.
- iii) SCIC respaldó la propuesta de Uruguay, secundada por muchos Miembros, de enmendar MC 10-03 para estipular una exención al requisito de inspeccionar los barcos dentro de un plazo de 48 horas cuando los inspectores no puedan acceder al barco de manera segura.

100. Corea expresó su preocupación por el requisito vigente de la MC 10-10 de la asignación de la calificación de cumplimiento acordada por consenso. Corea reconoció que, si bien es meritorio definir y establecer una gradación en las calificaciones de cumplimiento, la consideración de la calificación a menudo desvía a los Miembros del verdadero propósito de la evaluación del cumplimiento, que es evaluar el cumplimiento de las Partes contratantes y cualquier medida subsiguiente que se haya tomado para garantizar el total cumplimiento de las medidas y el asesoramiento de conservación. Corea señaló que los Miembros se han desviado de la labor de examinar lo ocurrido, la manera en la que se abordó y las medidas que se deban

tomar, lo que sería, en su opinión, el verdadero foco del proceso. Así pues, Corea expresó su preocupación por que los debates de los Miembros sobre la calificación del cumplimiento se centren en prolongadas discusiones sobre si un caso dado de incumplimiento debería ser considerado de nivel 1 o 2, discusiones en las que se sacrifica tiempo y energía valiosos que deberían emplearse en debates más importantes sobre acciones para mejorar el cumplimiento y en debatir enmiendas a las medidas de conservación dirigidas a cumplir mejor los objetivos la Convención.

101. Varios Miembros expresaron su agradecimiento a Corea y compartieron sus inquietudes en cuanto a que el procedimiento actual pierde de vista el objetivo principal, que es promover el cumplimiento y la implementación efectiva de la Convención y sus medidas de conservación. Estos Miembros destacaron la importancia de centrarse en las medidas que se deban tomar posteriormente, en lugar de hacerlo simplemente en las calificaciones de cumplimiento. Nueva Zelandia señaló que la falta de mecanismos definidos y de documentos de referencia dificulta la evaluación de la calificación de cumplimiento y su coherencia de un año a otro.

102. Otros Miembros también indicaron que el uso de una calificación determinada es resultado de las deliberaciones de SCIC sobre el cumplimiento, y no el objetivo de las discusiones, y que la eliminación de las calificaciones de cumplimiento implicaría que todos los casos serían vistos negativamente. Además, la ausencia de una calificación de cumplimiento no daría indicios de la gravedad del caso de incumplimiento.

103. SCIC reiteró que la toma de decisiones por consenso es un elemento fundamental del Reglamento de la CCRVMA. SCIC se mostró de acuerdo en que existe un interés general en revisar los mecanismos de evaluación del cumplimiento y el modo de determinar la asignación de una calificación de cumplimiento, pero no logró un consenso sobre ninguna recomendación a la Comisión en particular para modificar la MC 10-10 y, por tanto, recomendó que los Miembros interesados trabajaran al respecto en el período entre sesiones.

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

Nivel actual de la pesca INDNR

104. La Secretaría presentó el documento CCAMLR-38/12 Rev. 1 sobre las actividades y las tendencias de la pesca INDNR en 2018/19, e informó que el documento también había sido debatido por WG-FSA (informe de WG-FSA-2019, párrafos 2.1 y 2.2). SCIC señaló que no hubo avistamientos de barcos de pesca incluidos en la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC dentro del Área de la Convención en este período. SCIC afirmó que el número de avistamientos de barcos INDNR en el Área de la Convención se había reducido en forma constante con el paso del tiempo, habiéndose notificado el último avistamiento en 2016.

105. SCIC examinó el documento CCAMLR-38/BG/17 Rev. 1, que brinda información sobre la labor desarrollada por la Secretaría junto con los Miembros en el período entre sesiones para elaborar una versión preliminar de una guía técnica que sirva de ayuda a los barcos que encuentren artes de pesca no identificados en el Área de la Convención. SCIC hizo referencia a la recomendación del informe de considerar continuar elaborando esta guía técnica a través del grupo web de artes de pesca no identificados en el Área de la Convención, en vista de que la participación de los Miembros en el proceso ha sido mínima.

106. SCIC dio consideración a las observaciones sobre la pesca INDNR en la ZEE francesa (CCAMLR-38/BG/38) en 2018/19. SCIC remarcó que, este año, los sistemas de vigilancia satelital se complementaron con marcas de seguimiento por sistema de posicionamiento global (GPS) implantadas en albatros. Estas marcas pueden detectar las señales de radar emitidas por los barcos. No se notificaron actividades de pesca INDNR y no se detectaron actividades sospechosas por radar; no obstante, hubo tres instancias en las que barcos de pesca con permisos para pescar recuperaron artes de pesca no identificados en las aguas circundantes a las islas Kerguelén, y una en aguas cercanas a las islas Crozet. SCIC expresó su agradecimiento a Francia por sus continuos esfuerzos en la lucha contra la pesca INDNR en el Área de la Convención.

107. Australia expresó su sincera gratitud a Francia por sus continuos esfuerzos de cooperación con las actividades conjuntas de seguimiento y vigilancia emprendidas en toda el área de la plataforma de Kerguelén.

108. SCIC tomó nota del informe provisional presentado por INTERPOL (CCAMLR-38/BG/05), de conformidad con el Acuerdo de Financiación entre la CCRVMA e INTERPOL. El informe de INTERPOL proporciona información sobre la coordinación y el intercambio de información sobre barcos de interés para la CCRVMA:

- i) el *Nika* es propiedad de la misma empresa que el *STS-50* (antes *Andrey Dolgov*), barco incluido en la lista INDNR-PNC;
- ii) el *Hai Lung*, barco incluido en la lista INDNR-PNC, ha cambiado su nombre, que ahora es *Jinzhang*; y el barco de pesca de pabellón boliviano *Cape Flower* desembarcó aproximadamente 100 toneladas de austromerluza en el puerto de Manta, Ecuador, a mediados de abril de 2016.

109. SCIC acogió con agrado el informe de INTERPOL y expresó su aprecio por su labor en la coordinación de los esfuerzos por aprehender el *Nika*, y los esfuerzos multinacionales realizados conjuntamente con INTERPOL para combatir las actividades de pesca INDNR en todo el mundo. SCIC apoyó la mayor cooperación entre la CCRVMA e INTERPOL, en particular, en cuanto a las investigaciones sobre el *STS-50* y el *Nika*. Se destacó que INTERPOL emitió invitaciones a los Miembros para que colaboren con la investigación de estos barcos. EE. UU. incentivó a esos Miembros a colaborar con INTERPOL para avanzar en estas investigaciones y cumplir con sus obligaciones ante la CCRVMA con relación al control de sus ciudadanos y de los barcos de su pabellón.

Actividad de barcos antes del inicio de la temporada

110. SCIC examinó los informes de Australia, Corea, España, Noruega, Nueva Zelandia, Rusia, Ucrania y el Reino Unido (CCAMLR-38/BG/21 y BG/49) sobre la actividad de los barcos en la Subárea 88.1 antes del inicio de la temporada, atendiendo a la solicitud de SCIC-2018 (informe de SCIC-2018, párrafo 113). SCIC tomó nota de los informes de Australia, Corea, España, Noruega, Nueva Zelandia, Ucrania y el Reino Unido.

111. Rusia cuestionó el informe sobre el arte de pesca no identificado recuperado por el barco Coreano *Sunstar* con la intención de aclarar si el arte contenía cebo en los anzuelos cuando se recuperó, si el arte presentaba indicios de degradación y si se habían realizado análisis más

exhaustivos. Corea respondió que el informe del arte de pesca en cuestión fue presentado por el patrón de pesca al momento de los hechos. Corea añadió que el capitán de pesca del *Sunstar* había observado que el arte se encontraba en buenas condiciones y que había podido encontrarlo gracias a la luz de la boya. Nueva Zelandia señaló que había solicitado fotos de alta resolución del *Sunstar* y que en ellas consta que aún había cebo en los anzuelos.

112. EE. UU. cuestionó si se había analizado la radioboya para determinar si su configuración era de transmisión continua o de transmisión de respuesta. Corea respondió que el arte recuperado fue desechado en una instalación apropiada en puerto y no se realizó un análisis técnico del arte. EE. UU. recomendó que, en el futuro, cualquier arte de pesca no identificado recuperado debería retenerse, ya que pueden analizarse en detalle, y esto se podría hacer en cooperación con INTERPOL.

113. Rusia presentó su informe de actividades antes del inicio de temporada de los barcos *Palmer* y *Mys Velikan*, y señaló que su investigación no encontró evidencia de que el arte de pesca no identificado recuperado por el *Sunstar* hubiese sido calado por ninguno de los barcos rusos. La Unión Europea solicitó a Rusia que aclarara el comentario en su informe que indica que el arte de pesca recuperado por el *Sunstar* parecía haber sido calado un año antes. Rusia declaró que el observador del SOCI a bordo del *Sunstar* examinó el arte recuperado y determinó, en vista de las raspaduras y el rasgado de la línea madre presentes, la pintura desvanecida de la boya y la ausencia de cebo en los anzuelos, que era viejo. Algunos Miembros destacaron que, de uno de los barcos, Rusia solo había presentado datos VMS correspondientes a un subconjunto de los días que habían considerado otros Miembros y los datos aportados solo se referían a la posición diaria derivada del VMS. Rusia confirmó que había analizado exhaustivamente toda la información al preparar el informe.

114. SCIC deliberó sobre la información contenida en el informe presentado por Rusia. Nueva Zelandia presentó varias fotos de una inspección en puerto previa a la partida del barco, desarrollada de conformidad con la legislación nacional neozelandesa, entre ellas: i) imágenes de alta resolución de los anzuelos y las brazoladas tomadas por la tripulación del *Sunstar*; y ii) imágenes tomadas durante una inspección realizada bajo el Sistema de Inspección. Algunos Miembros observaron diferencias entre estas imágenes y la foto correspondiente al arte de pesca del *Palmer* incluida en el informe ruso, al igual que similitudes entre estas imágenes y las fotos del arte de pesca no identificado recuperado por el *Sunstar*. Los Miembros hicieron varias solicitudes de datos VMS, informes de observación y otros datos, y también de análisis de los datos de captura que pudiesen estar disponibles para informar mejor al SCIC acerca de las actividades del *Palmer* al momento en que se halló el arte de pesca no identificado. Los Miembros que tenían barcos en las cercanías del sitio de recuperación del arte en el período del 18 al 30 de noviembre de 2017 acordaron presentar a SCIC un breve informe con los datos VMS, con la excepción de Rusia.

115. Rusia señaló que el informe resultante del Sistema de Inspección de Nueva Zelandia no contenía las fotos presentadas a SCIC y aclaró que los informes recibidos tanto de Nueva Zelandia como de la Secretaría de conformidad con los términos del Sistema de Inspección eran idénticos, y agregó que la inspección previa al inicio de la temporada realizada por Nueva Zelandia no era un requisito de la CCRVMA. Nueva Zelandia subrayó que todo el material fotográfico de la inspección realizada de conformidad con el Sistema de Inspección había sido presentado a la Secretaría dentro del plazo aplicable; sin embargo, dado que había una cantidad de material considerable, se proporcionó por separado del informe del Sistema de Inspección. La Secretaría confirmó que estos materiales fueron enviados por Nueva Zelandia y recibidos

en condiciones adecuadas, pero señaló que no podía confirmar que hubiesen sido remitidos a Rusia según procediera. Estos materiales se proporcionaron a Rusia durante la reunión, más de un año y medio después, y algunos Miembros convinieron en que se debería conceder a Rusia la debida oportunidad para analizar la información que acababa de recibir. Algunos Miembros recordaron que el propósito de este ejercicio era determinar el origen del arte de pesca no identificado para poder tomar medidas adicionales. Nueva Zelandia destacó que había compartido una foto impresa en baja resolución con la delegación Rusa una semana antes de la reunión de la Comisión.

116. En respuesta a esto, Rusia señaló que, contradiciendo el párrafo VIII del texto del Sistema de Inspección, el material fotográfico y de video en cuestión no se proporcionó al Estado del pabellón del barco inspeccionado dentro del plazo allí estipulado (se establece un plazo de 15 días para el envío de tal información del inspector al Estado designante, 15 días del Estado designante a la Secretaría, y 7 días de la Secretaría al Estado del pabellón).

117. Rusia agregó que este hecho, en el contexto de la aparición repentina de este material, debería considerarse una contravención de los requisitos del Sistema de Inspección. En respuesta, muchos Miembros recalcaron que Nueva Zelandia actuó en consonancia con el Sistema de Inspección.

118. No obstante, Rusia acordó llevar a cabo un análisis más minucioso del material fotográfico y de video pertinente presentado por Nueva Zelandia durante la reunión de SCIC, vinculado a la anterior evaluación de las actividades de los barcos palangreros en el área en el momento en que el *Sunstar* recuperó el arte de pesca en la Subárea 88.1 antes del inicio de la temporada 2017/18 (CCAMLR-XXXVII, anexo 6, párrafo 114), y afirmó que podrá presentar los resultados de tal análisis antes de la próxima reunión de SCIC.

119. Muchos Miembros elogiaron a Rusia por su disposición a llevar a cabo investigaciones más detalladas acerca de las actividades del *Palmer* antes del inicio de la temporada. Estos Miembros solicitaron que el informe en cuestión sea presentado a la Comisión en un plazo de 45 días, mediante una COMM CIRC, y que incluya un análisis de los siguientes elementos:

- i) datos VMS detallados correspondientes al período del 18 al 30 de noviembre de 2017 que están en manos de la Secretaría
- ii) datos del informe de campaña del observador del SOCI a bordo del *Sunstar* y del observador nacional a bordo del *Palmer*, incluida cualquier fotografía de artes de pesca tomada a bordo de los barcos
- iii) datos de los observadores del SOCI del *Palmer* y del *Sunstar* presentados a la Secretaría, incluyendo toda fotografía de artes de pesca tomada a bordo de los barcos
- iv) informes diarios de captura y esfuerzo, informes mensuales de captura y esfuerzo a escala final (C2), y datos SDC del *Palmer* de los períodos relevantes de 2017/18 presentados a la Secretaría
- v) imágenes pertinentes de inspecciones del *Palmer* realizadas por cualquier Miembro de conformidad con el Sistema de Inspección.

Listas de barcos de pesca INDNR

120. SCIC examinó la Lista provisional de barcos de pesca INDNR-PNC correspondiente a 2019/20 y la Lista provisional de barcos de pesca INDNR de las Partes contratantes de 2019. La Secretaría señaló que no se incorporaron barcos nuevos a la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC y recomendó que la Comisión estudie la información sobre los detalles actuales del barco *Hai Lung*, incluido en la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC, y actualice los datos del barco en la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC para reflejar el nombre actual por el que se le conoce, *Jinzhang*, tal y como se propone en CCAMLR-38/12 Rev. 1, anexo 1.

121. Australia informó a SCIC que, al contrario de lo que decía la información presentada, había tenido contactos informales con Irán en 2011 sobre el *Koosha 4*, incluido en la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC.

122. La Unión Europea también hizo referencia a la información actualizada presentada a la Secretaría sobre el barco *Sea Urchin* (COMM CIRC 19/109).

123. SCIC tomó nota de la correspondencia intercambiada con Angola respecto del *Northern Warrior*, incluido en la lista INDNR-PNC (CCAMLR-38/BG/60 Rev. 1). La Unión Europea remarcó con preocupación el tono impropio de la carta de Angola, y también señaló que su contenido incluía temas no directamente relacionados con la MC 10-07 y que había una clara falta de conocimiento de los procedimientos de la Comisión. España hizo suyas las palabras de la Unión Europea.

124. En el apéndice II se encuentra, para su adopción por la Comisión, la Lista de barcos de pesca INDNR-PNC de 2019/20, donde se señala que el *Hai Lung* cambia de nombre y pasa a ser el *Jinzhang*, y donde se refleja el pabellón desconocido de *Sea Urchin* como pabellón de Gambia/apátrida, tal y como lo acordó SCIC.

Notificaciones de pesquerías

125. SCIC consideró las notificaciones recibidas para realizar pesquerías exploratorias de austromerluza y participar en las pesquerías establecidas de kril durante la temporada 2019/20 (CCAMLR-38/BG/07 Rev. 1). La Secretaría había recibido a tiempo todas las notificaciones de la intención de pescar durante la próxima temporada de pesca de 2019/20, y ninguna de ellas fue retirada antes de la reunión.

126. SCIC consideró la implementación de procedimientos para hacer el seguimiento y la predicción del cierre de las pesquerías de la CCRVMA en la temporada 2018/19 (CCAMLR-38/BG/12). SCIC señaló que las principales dificultades en la aplicación de los procedimientos tuvieron que ver con el hecho de que varios barcos notificaron la intención de pescar y que luego no calaron sus artes, y con la reducción del número de anzuelos calados a medida que la temporada avanzaba, las condiciones meteorológicas, las condiciones de pesca desfavorables y la distribución del esfuerzo. SCIC señaló que, a pesar de estas dificultades, el nuevo mecanismo para controlar todas las áreas fuera del AMP de la Región del Mar de Ross bajo un único límite de captura (MC 41-09, párrafo 2(i)) fue efectivo, con un resultado del 98 % del límite de captura.

127. Rusia recordó la COMM CIRC 18/114, y recalcó la necesidad de aclarar la ordenación operativa de la pesquería de austromerluza del Mar de Ross.

Asesoramiento del Comité Científico para SCIC

128. SCIC consideró el asesoramiento del Presidente del Comité Científico sobre el riesgo de choques de aves que suponen los cables de control de la red utilizados en barcos noruegos de pesca de kril con sistemas de arrastre continuo, el procedimiento de administración de los datos puestos en cuarentena, cómo los artes no identificados podrían afectar a las evaluaciones de pesquerías de la CCRVMA, y cómo el desempeño histórico de los barcos se utiliza para evaluar los planes de investigación de pesquerías exploratorias.

Cables de control de la red

129. El Presidente del Comité Científico señaló que los cables de control de la red no están definidos claramente en las medidas de conservación, pero que, en cambio, sí suponen un riesgo considerable de choques para las aves marinas a causa de su extensión aérea, reducida visibilidad y la distancia entre el barco y la parte del cable en el aire/sobre el agua. Asimismo, el Presidente del Comité Científico señaló que diferentes configuraciones de armado y despliegue de cables de control de la red podrían reducir el riesgo que estos suponen para las aves y aportar una cantidad importante de información científica, como datos de captura instantáneos y más precisos en cuanto a las escalas temporales y espaciales, así como de ubicación geográfica, de la captura secundaria, si bien antes de llegar a una conclusión se necesitan más datos e investigaciones.

Procedimiento de administración de los datos puestos en cuarentena

130. El Presidente del Comité Científico señaló que los datos puestos en cuarentena se guardan dentro de los conjuntos de datos de la CCRVMA, y que se limitan a datos de austromerluza recolectados durante los últimos 10 años. El Presidente del Comité Científico aclaró que los datos se clasifican “en cuarentena” cuando los análisis y las investigaciones muestran claras discrepancias que requieren de más investigaciones. Esos datos siguen estando a disposición de los Miembros, pero están marcados con un llamado de atención y deben tratarse con cautela antes de llegar a ninguna conclusión. Asimismo, señaló que hay un procedimiento establecido de investigación de datos por el cual el Miembro que aportó los datos debe presentar información a los grupos de trabajo del Comité Científico, los cuales consideran si las discrepancias en los datos han recibido el tratamiento adecuado. Sin embargo, algunos datos permanecen “en cuarentena”. El Presidente del Comité Científico confirmó que no se han utilizado datos en cuarentena para el desarrollo de asesoramiento sobre evaluaciones de stocks.

131. Se preguntó al Presidente del Comité Científico si el Comité Científico tenía conocimiento de que un barco cuyos datos habían sido puestos en cuarentena no había registrado las austromerluzas descartadas o con daños por piojos marinos o de otro tipo. El Presidente del Comité Científico informó que no tenía conocimiento de esto, pero que plantearía el asunto al Comité Científico para una consideración más detallada.

Artes no identificados

132. Refiriéndose en particular a la temporada 2017/18, el Presidente del Comité Científico señaló que los efectos de los artes de pesca no identificados sobre las evaluaciones de pesquerías podrían ser importantes, en función de la cantidad de artes no identificados y de las capturas asociadas.

Planes de investigación para pesquerías exploratorias

133. El Presidente del Comité Científico aclaró que el procedimiento de evaluación de planes de investigación para pesquerías exploratorias propuesto por los Miembros cumple con todos los puntos de una lista desarrollada a lo largo de varios años por WG-SAM y WG-FSA. Esta evaluación contempla tanto las actividades en el agua como las actividades en tierra. En la evaluación se utilizan índices, incluyendo las tasas de detección de marcas y de supervivencia al marcado, que se calculan mediante un procedimiento desarrollado por Nueva Zelanda y avalado por el Comité Científico. El Presidente señaló que estas tasas difieren entre barcos, y que, si bien en el Comité Científico todavía se está debatiendo este tema, durante WG-SAM-2019 se expresó preocupación por que el *Palmer* muestre tasas de detección de marcas y de supervivencia al marcado particularmente bajas, a pesar de desplegar un gran número de marcas, lo que sugiere una alta mortalidad de peces marcados tras su liberación.

134. El Presidente del Comité Científico señaló una serie de razones por las que un barco puede tener una tasa de detección de marcas baja. Entre ellas, se destacan las prácticas deficientes de marcado y la alta mortalidad de peces marcados, que conlleva una baja supervivencia al marcado.

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

Segunda Evaluación del Funcionamiento de la CCRVMA

136. SCIC consideró el informe de avance de la Segunda Evaluación del Funcionamiento (PR2) (CCAMLR-38/11), que proporciona un resumen de las medidas tomadas desde CCAMLR-XXXVII. Se alentó a SCIC, conjuntamente con la Comisión y el Comité Científico, a identificar cualquier medida adicional.

137. SCIC expresó su agradecimiento a la Secretaría por haber elaborado el informe de avance y convino en que no era necesario modificar las recomendaciones 10, 11, 16, 17 y 18. SCIC señaló que se había dado consideración a la recomendación 9 y que en la consideración del estado de aplicación de la recomendación 12 se deberá tomar nota del análisis de SCIC de CCAMLR-38/28. SCIC solicitó, además, modificar el estado de aplicación de la recomendación 14 a “en curso”. Con relación a la recomendación 13(iv), la Unión Europea señaló con preocupación que no hubo avances con relación a la adopción de un procedimiento para la inclusión recíproca de barcos de pesca INDNR ya listados por otras organizaciones, y recordó a tal efecto la propuesta presentada por la Unión Europea en CCAMLR-XXXVII. Nueva Zelanda apoyó la intervención de la Unión Europea y señaló que ha presentado una propuesta para la modificación de la MC 10-02, que no tiene que ver con la inclusión recíproca de barcos en listas, sino con que las Partes contratantes no puedan otorgar licencias de pesca a barcos incluidos en listas INDNR.

Otros asuntos

138. SCIC señaló que el aumento en el número de participantes en SCIC y en la Comisión, y que el edificio de la sede de la CCRVMA está al límite de su capacidad para acoger las reuniones de SCIC y del Comité Científico simultáneamente. La Secretaría presentó varias posibilidades que se están considerando, entre las cuales:

- i) no hacer cambios: la situación actual es aceptable;
- ii) limitar la participación de las delegaciones de observadores a dos personas por delegación y proveer más espacios en la biblioteca con medios audiovisuales para que quienes queden fuera puedan seguir las sesiones de SCIC, pero señaló que esto limitaría la capacidad de utilizar la biblioteca como sala de reuniones mientras SCIC esté reunido;
- iii) limitar la presencia de las delegaciones de observadores a la reunión de la Comisión (por ejemplo, a 10), u otras soluciones que conlleven cambios en la reunión de la Comisión en su conjunto y en su calendario (reconociendo que una decisión de este tipo debería ser tomada por la Comisión y no por SCIC);
- iv) desplazar la reunión de SCIC a otra sala en Hobart, pero a una distancia de no más de 10 minutos a pie desde la sede de la CCRVMA, manteniendo todos los servicios actuales de la reunión (incluidos los de interpretación y el apoyo de la Secretaría en la redacción de actas y en la adopción del informe);
- v) otras posibilidades.

139. SCIC consideró que las instalaciones presentes son aceptables dado el actual nivel de participación, pero que podrían ser inadecuadas si el número de participantes aumenta. Muchos Miembros señalaron que para hacer posible la participación de las delegaciones más pequeñas en las reuniones del Comité Científico, SCIC y SCAF es esencial que todas se celebren en el mismo edificio y, por tanto, SCIC se mostró renuente a celebrar su reunión en una sala externa. SCIC no apoyó la imposición de un límite al tamaño de las delegaciones. La Unión Europea invitó a los Miembros con las delegaciones más grandes a reflexionar sobre el tamaño de sus delegaciones.

140. La Coalición de la Antártida y del Océano Austral (ASOC) presentó el documento CCAMLR-38/BG/47, que brinda una actualización detallada sobre el desarrollo de medidas de seguridad para los barcos no pertenecientes a SEVIMAR (o SOLAS), es decir, barcos no afectados por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, incluidos los buques pesqueros, de la Organización Marítima Internacional (OMI). Este informe destaca las iniciativas para la implementación del Código Polar de la OMI. ASOC hizo un llamado a la CCRVMA para que contribuya a forjar una relación más estrecha entre la OMI y el Sistema del Tratado Antártico con relación a la seguridad de los barcos de pesca, los plásticos en el mar provenientes de barcos, y la recolección y el análisis de datos de mamíferos marinos, para brindar mayores garantías en la seguridad marítima de los barcos y contribuir a una mejor planificación de los viajes en la región antártica. ASOC también solicitó a la CCRVMA que tome nota del Foro de Información sobre las Mejores Prácticas de Navegación Ártica del Consejo Ártico y que acepte cooperar de manera efectiva en un intercambio sobre las mejores prácticas existentes.

141. SCIC expresó su agradecimiento a ASOC por la información más reciente aportada y señaló el largo y continuo apoyo de la CCRVMA a los estrictos estándares de seguridad marítima para los barcos de pesca en el Área de la Convención. Varios Miembros expresaron su apoyo al desarrollo del Código Polar y señalaron que la CCRVMA también tiene la responsabilidad de abordar la cuestión de la seguridad marítima de los barcos, conforme a las medidas de conservación en vigor y a las resoluciones y siguiendo las conclusiones de la última Evaluación del Funcionamiento.

142. SCIC avaló la propuesta de EE. UU. de que se aproveche el actual grupo web del SOCI para reunir materiales relativos a la salud y seguridad de los observadores científicos, con el fin de identificar recursos que se puedan recomendar para su incorporación en la sección “Información para coordinadores técnicos y observadores científicos” del sitio web de la CCRVMA. Toda recomendación al respecto sería presentada a la consideración de SCIC y del Comité Científico.

Clausura de la reunión

143. SCIC expresó su agradecimiento a la Sra. Kim por su labor de dirección del SCIC en los últimos tres años.

144. SCIC señaló que la Sra. Kim continuará desempeñando sus funciones como Presidenta de SCIC durante su mandato actual, junto a la Sra. M. Engelke-Ros (EE. UU.), quien ejercerá de Vicepresidenta. Los Miembros le expresaron sus mejores deseos para el próximo período de mandato.

Informe de la CCRVMA sobre el Cumplimiento de 2018/19

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC																		
Medida de Conservación 10-03																							
Chile		<p>La MC 10-03, párrafo 5, exige que las inspecciones se realicen dentro del plazo de las 48 horas desde la entrada en puerto.</p> <p>En el período del informe del PECC, Chile presentó 33 informes de inspección en puerto. La revisión de los informes de inspección en puerto recibidos por la Secretaría indica que las siguientes inspecciones ocurrieron con posterioridad a las 48 horas de la entrada a puerto de los barcos:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Fecha de llegada</th> <th>Fecha de inspección</th> <th>Nombre del barco</th> <th>Pabellón</th> <th>Puerto</th> <th>Demora en la inspección (horas)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>27-mar-19</td> <td>30-mar-19</td> <td><i>Marigolds</i></td> <td>UCR</td> <td>Punta Arenas</td> <td>72</td> </tr> <tr> <td>28-mar-19</td> <td>01-abr-19</td> <td><i>Volk Arktiki</i></td> <td>RUS</td> <td>Punta Arenas</td> <td>96</td> </tr> </tbody> </table>	Fecha de llegada	Fecha de inspección	Nombre del barco	Pabellón	Puerto	Demora en la inspección (horas)	27-mar-19	30-mar-19	<i>Marigolds</i>	UCR	Punta Arenas	72	28-mar-19	01-abr-19	<i>Volk Arktiki</i>	RUS	Punta Arenas	96	<p>La demora en las inspecciones se debió a que el acceso a los barcos de los inspectores no era seguro por las condiciones meteorológicas reinantes en Punta Arenas durante los últimos días de marzo de 2019 (vientos superiores a 50 nudos).</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
Fecha de llegada	Fecha de inspección	Nombre del barco	Pabellón	Puerto	Demora en la inspección (horas)																		
27-mar-19	30-mar-19	<i>Marigolds</i>	UCR	Punta Arenas	72																		
28-mar-19	01-abr-19	<i>Volk Arktiki</i>	RUS	Punta Arenas	96																		
Chile		<p>La MC 10-03, párrafo 1, exige que las Partes contratantes realicen inspecciones de todos los barcos que transporten <i>Dissostichus</i> spp. e ingresen en sus puertos. Existen excepciones a esta medida de conservación que rigen para ciertas áreas y determinados barcos y prácticas de pesca, descritas en las notas al pie de página de esa medida de conservación y en los documentos regulatorios de la CCRVMA.</p> <p>En el período considerado, Chile realizó 811 desembarques documentados, incluidos 781 desembarques de barcos para los que no rige la obligación de presentar informes de inspección a la Secretaría.</p> <p>La Secretaría analizó los siguientes desembarques identificados mediante el Sistema de Documentación de Capturas de <i>Dissostichus</i> spp. (SDC) de los que no había recibido los informes correspondientes a las inspecciones en puerto.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Fecha de desembarque del DCD</th> <th>Nombre del barco</th> <th>Pabellón</th> <th>Puerto de desembarque</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>21-ene-19</td> <td><i>Kostar</i></td> <td>COR</td> <td>Punta Arenas</td> </tr> <tr> <td>23-feb-19</td> <td><i>Koreiz</i></td> <td>UCR</td> <td>Punta Arenas</td> </tr> </tbody> </table>	Fecha de desembarque del DCD	Nombre del barco	Pabellón	Puerto de desembarque	21-ene-19	<i>Kostar</i>	COR	Punta Arenas	23-feb-19	<i>Koreiz</i>	UCR	Punta Arenas	<p>A raíz de un error en el control de actividades, los informes de inspección no se enviaron a la CCRVMA, sin embargo, ambas inspecciones se realizaron dentro de plazo. Los informes pendientes se enviaron el 3 de septiembre de 2019.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales						
Fecha de desembarque del DCD	Nombre del barco	Pabellón	Puerto de desembarque																				
21-ene-19	<i>Kostar</i>	COR	Punta Arenas																				
23-feb-19	<i>Koreiz</i>	UCR	Punta Arenas																				

(continúa)

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC												
Medida de Conservación 10-03 (cont.)																	
Chile		<p>Falta administrativa – La MC 10-03, párrafo 8, exige la remisión del informe de inspección en puerto a la Secretaría dentro de los 30 días desde la fecha de inspección (o a la mayor brevedad cuando haya instancias de incumplimiento).</p> <p>La Secretaría recibió 33 informes de inspección de Chile.</p> <p>Tres informes se recibieron con más de 35 días de posterioridad a la fecha de inspección.</p> <p>El informe que acumuló más retraso se recibió 40 días después de la fecha de inspección.</p>	<p>Se mejorarán los controles internos para minimizar el riesgo de infracciones de este tipo.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales												
Sudáfrica		<p>La MC 10-03, párrafo 1, exige que las Partes contratantes realicen inspecciones de todos los barcos que transporten <i>Dissostichus</i> spp. e ingresen en sus puertos. Existen excepciones a esta medida de conservación que rigen para ciertas áreas y determinados barcos y prácticas de pesca, descritas en las notas al pie de página de esa medida de conservación y en los documentos regulatorios de la CCRVMA.</p> <p>En el período considerado, Sudáfrica registró 18 desembarques documentados.</p> <p>La Secretaría analizó los siguientes desembarques identificados mediante el SDC de los que no había recibido los informes correspondientes a las inspecciones en puerto.</p> <table border="1" data-bbox="383 796 1021 979"> <thead> <tr> <th>Fecha de desembarque del DCD</th> <th>Nombre del barco</th> <th>Pabellón</th> <th>Puerto de desembarque</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>08-mar-19</td> <td><i>Hong Jin No. 707</i></td> <td>COR</td> <td>Ciudad del Cabo</td> </tr> <tr> <td>28-mar-19</td> <td><i>Tronio</i></td> <td>ESP</td> <td>Ciudad del Cabo</td> </tr> </tbody> </table>	Fecha de desembarque del DCD	Nombre del barco	Pabellón	Puerto de desembarque	08-mar-19	<i>Hong Jin No. 707</i>	COR	Ciudad del Cabo	28-mar-19	<i>Tronio</i>	ESP	Ciudad del Cabo	<p>3.1 La República de Sudáfrica reconoce las inquietudes emanadas del PECC respecto del incumplimiento de la medida de conservación 10-03.</p> <p>3.2 Se llevó a cabo una investigación sobre el incidente y la República de Sudáfrica desea informar que:</p> <p>3.2.1 El barco <i>Shinsei Maru No. 3</i> fue inspeccionado fuera del plazo de 48 horas desde la entrada a puerto.</p> <p>3.2.2 Los oficiales de control de pesquerías (OCP) son responsables de las inspecciones y el control de los barcos de pesca nacionales y extranjeros.</p> <p>3.2.3 En los veintidós (22) sectores de pesca nacionales, hay 2 900 licencias de pesca y 1 788 barcos de pesca.</p> <p>3.2.4 Sudáfrica no dispone de una sección dedicada exclusivamente a barcos de pesca extranjeros.</p> <p>3.2.5 El número de OCP se ha reducido drásticamente de dieciocho (18) a nueve (9) y las bajas todavía no han sido cubiertas. Es indispensable que haya dos (2) oficiales presentes durante la inspección y el control de estos barcos como medida de seguridad.</p> <p>3.2.6 Además de las actividades de inspección y control de la CCRVMA, los OCP también son responsables de las actividades de control e inspección asociadas a otras OROP, tales como CCSBT, IOTC, SEAFO.</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafos 73 y 74.
Fecha de desembarque del DCD	Nombre del barco	Pabellón	Puerto de desembarque														
08-mar-19	<i>Hong Jin No. 707</i>	COR	Ciudad del Cabo														
28-mar-19	<i>Tronio</i>	ESP	Ciudad del Cabo														

(continúa)

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Medida de Conservación 10-03 (cont.)					
Sudáfrica (cont.)			<p>3.2.7 La falta de recursos informáticos supuso una dificultad en la comunicación entre oficiales.</p> <p>4.1 La República de Sudáfrica quisiera afirmar su compromiso con el cumplimiento de todas las medidas de conservación aplicables.</p> <p>4.2 En vista de lo expuesto, se tomarán las siguientes medidas reparatorias:</p> <p>4.2.1 Medidas disciplinarias contra los oficiales responsables de la demora en las inspecciones.</p> <p>4.2.2 Objetivo de establecer una unidad dedicada al seguimiento y a las inspecciones de barcos de pesca extranjeros.</p> <p>4.2.3 Solicitud a la CCRVMA de desarrollo de las capacidades en lo que respecta a las medidas de conservación.</p> <p>4.2.4 Modificación de las condiciones de los permisos, de modo que no se permita a los barcos de pesca extranjeros ingresar a puerto después de las 16:00 h del viernes.</p> <p>El informe de pesca del <i>Hong Jin No. 707</i> realizado el 07 de marzo de 2019 se remitió a la Secretaría el 6 de septiembre de 2019.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>		
Sudáfrica		<p>Falta administrativa – La MC 10-03, párrafo 8, exige la remisión del informe de inspección en puerto a la Secretaría dentro de los 30 días desde la fecha de inspección (o a la mayor brevedad cuando haya instancias de incumplimiento).</p> <p>La Secretaría recibió 11 informes de inspección en puerto de Sudáfrica.</p> <p>Uno de los informes se recibió 37 días después de la inspección.</p>	<p>Véase el caso anterior</p> <p>Calificación preliminar: No cumple (nivel 2)</p>	<p>Incumplimiento leve (nivel 1)</p>	<p>V. párrafos 73 y 74.</p>

(continúa)

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría				Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC																														
Medida de Conservación 10-03 (cont.)																																						
Sudáfrica		<p>La MC 10-03, párrafo 5, exige que las inspecciones se realicen dentro del plazo de las 48 horas desde la entrada en puerto.</p> <p>En el período del informe del PECC, Sudáfrica presentó 11 informes de inspección en puerto. La revisión de los informes de inspección en puerto recibidos por la Secretaría indica que las siguientes inspecciones ocurrieron con posteridad a las 48 horas de la entrada a puerto de los barcos:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Fecha de llegada</th> <th>Fecha de inspección</th> <th>Nombre del barco</th> <th>Pabellón</th> <th>Puerto</th> <th>Demora en la inspección (horas)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>25-ago-18</td> <td>05-sep-18</td> <td><i>Shinsei Maru No. 3</i></td> <td>JPN</td> <td>Ciudad del Cabo</td> <td>264</td> </tr> <tr> <td>09-dic-18</td> <td>19-dic-18</td> <td><i>Shinsei Maru No. 3</i></td> <td>JPN</td> <td>Ciudad del Cabo</td> <td>240</td> </tr> <tr> <td>29-mar-19</td> <td>02-abr-19</td> <td><i>Shinsei Maru No. 3</i></td> <td>JPN</td> <td>Ciudad del Cabo</td> <td>96</td> </tr> <tr> <td>18-jun-19</td> <td>10-jul-19</td> <td><i>Shinsei Maru No. 3</i></td> <td>JPN</td> <td>Ciudad del Cabo</td> <td>528</td> </tr> </tbody> </table>				Fecha de llegada	Fecha de inspección	Nombre del barco	Pabellón	Puerto	Demora en la inspección (horas)	25-ago-18	05-sep-18	<i>Shinsei Maru No. 3</i>	JPN	Ciudad del Cabo	264	09-dic-18	19-dic-18	<i>Shinsei Maru No. 3</i>	JPN	Ciudad del Cabo	240	29-mar-19	02-abr-19	<i>Shinsei Maru No. 3</i>	JPN	Ciudad del Cabo	96	18-jun-19	10-jul-19	<i>Shinsei Maru No. 3</i>	JPN	Ciudad del Cabo	528	Véase el caso anterior Calificación preliminar: No cumple (nivel 2)	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafos 73 y 74.
Fecha de llegada	Fecha de inspección	Nombre del barco	Pabellón	Puerto	Demora en la inspección (horas)																																	
25-ago-18	05-sep-18	<i>Shinsei Maru No. 3</i>	JPN	Ciudad del Cabo	264																																	
09-dic-18	19-dic-18	<i>Shinsei Maru No. 3</i>	JPN	Ciudad del Cabo	240																																	
29-mar-19	02-abr-19	<i>Shinsei Maru No. 3</i>	JPN	Ciudad del Cabo	96																																	
18-jun-19	10-jul-19	<i>Shinsei Maru No. 3</i>	JPN	Ciudad del Cabo	528																																	
Reino Unido		<p>La MC 10-03, párrafo 1, exige que las Partes contratantes realicen inspecciones de todos los barcos que transporten <i>Dissostichus</i> spp. e ingresen en sus puertos. Existen excepciones a esta medida de conservación que rigen para ciertas áreas y determinados barcos y prácticas de pesca, descritas en las notas al pie de página de esa medida de conservación y en los documentos regulatorios de la CCRVMA.</p> <p>En el período del informe del PECC, el Reino Unido presentó 26 informes de inspección en puerto, de conformidad con el marco de la medida de conservación mencionada. La revisión de los informes de inspección en puerto recibidos por la Secretaría indica que las siguientes inspecciones ocurrieron con posteridad a las 48 horas de la entrada a puerto de los barcos:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Fecha de llegada</th> <th>Fecha de inspección</th> <th>Nombre del barco</th> <th>Pabellón</th> <th>Puerto</th> <th>Demora en la inspección (horas)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>09-ago-18</td> <td>12-ago-18</td> <td><i>Antarctic Bay</i></td> <td>CHL</td> <td>Territorios de ultramar del Reino Unido</td> <td>72</td> </tr> </tbody> </table>				Fecha de llegada	Fecha de inspección	Nombre del barco	Pabellón	Puerto	Demora en la inspección (horas)	09-ago-18	12-ago-18	<i>Antarctic Bay</i>	CHL	Territorios de ultramar del Reino Unido	72	<p>El Reino Unido investigó esta posible infracción.</p> <p>El <i>Antarctic Bay</i> notificó con anticipación su intención de entrar en puerto el 9 de agosto, en consonancia con la MC 10-03, anexo A. El barco ingresó en la zona externa del puerto el 9 de agosto a las 19:00 h y permaneció anclado dentro de ella como consecuencia del mal tiempo.</p> <p>El barco ingresó en las instalaciones portuarias a las 23:30 h del 11 de agosto, una vez que las condiciones eran seguras. La inspección de la CCRVMA tuvo lugar el día siguiente, el 12 de agosto a las 09:15 h.</p> <p>El Reino Unido reconoce que la información relativa a la MC 10-03, anexo A, debería haberse actualizado en el momento en que era evidente que las condiciones meteorológicas afectarían a la capacidad del barco de entrar a puerto y atracar de manera segura. Sin embargo, la inspección se llevó a cabo en pleno cumplimiento de la medida de conservación.</p> <p>Medidas adicionales: ninguna</p> <p>Calificación preliminar: cumple</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafo 75.																		
Fecha de llegada	Fecha de inspección	Nombre del barco	Pabellón	Puerto	Demora en la inspección (horas)																																	
09-ago-18	12-ago-18	<i>Antarctic Bay</i>	CHL	Territorios de ultramar del Reino Unido	72																																	

(continúa)

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría				Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC																								
Medida de Conservación 10-03 (cont.)																																
Uruguay		<p>La MC 10-03, párrafo 5, exige que las inspecciones se realicen dentro del plazo de las 48 horas desde la entrada en puerto.</p> <p>En el período del informe del PECC, el Uruguay presentó 29 informes de inspección en puerto, de conformidad con el marco de la medida de conservación mencionada. La revisión de los informes de inspección en puerto recibidos por la Secretaría indica que las siguientes inspecciones ocurrieron con posteridad a las 48 horas de la entrada a puerto de los barcos:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Fecha de llegada</th> <th>Fecha de inspección</th> <th>Nombre del barco</th> <th>Pabellón</th> <th>Puerto</th> <th>Demora en la inspección (horas)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>24-sep-18</td> <td>03-oct-18</td> <td><i>Badaro</i></td> <td>URY</td> <td>Montevideo</td> <td>216</td> </tr> <tr> <td>21-dic-18</td> <td>26-dic-18</td> <td><i>Torres Del Paine</i></td> <td>URY</td> <td>Montevideo</td> <td>120</td> </tr> <tr> <td>12-feb-19</td> <td>19-feb-19</td> <td><i>Proa Pioneer</i></td> <td>URY</td> <td>Montevideo</td> <td>168</td> </tr> </tbody> </table>				Fecha de llegada	Fecha de inspección	Nombre del barco	Pabellón	Puerto	Demora en la inspección (horas)	24-sep-18	03-oct-18	<i>Badaro</i>	URY	Montevideo	216	21-dic-18	26-dic-18	<i>Torres Del Paine</i>	URY	Montevideo	120	12-feb-19	19-feb-19	<i>Proa Pioneer</i>	URY	Montevideo	168	<p><i>Badaro</i></p> <p>Por razones de meteorología adversa (aviso de tormentas) el barco ingresó a zona de puerto. En aquel momento el barco no tenía un lugar de amarre (no estaba accesible ni operativo). La inspección del <i>Badaro</i> se realizó el 03/10/18, ya que, en los días anteriores, el barco se encontraba en “traslado dentro del puerto”, a la espera de la adjudicación de un lugar físico adecuado para la operativa. En esta situación de “traslado dentro del puerto”, el barco no está habilitado legalmente por la normativa nacional para ser abordado para inspección.</p> <p><i>Torres Del Paine</i></p> <p>Por razones operativas del puerto y de accesibilidad al barco, la inspección se realiza el 26/12/18, día hábil inmediato posterior al festivo de navidad.</p> <p><i>Proa Pioneer</i></p> <p>El barco ingresó a zona de puerto en Montevideo en forma anticipada, debido a meteorología adversa en la zona. En consecuencia, la inspección se aplazó. Además, dado que el barco no estaba en zona de operaciones no pudo descargar. En esta situación de “traslado dentro del puerto”, el barco no está habilitado legalmente por la normativa nacional para ser abordado para inspección.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
Fecha de llegada	Fecha de inspección	Nombre del barco	Pabellón	Puerto	Demora en la inspección (horas)																											
24-sep-18	03-oct-18	<i>Badaro</i>	URY	Montevideo	216																											
21-dic-18	26-dic-18	<i>Torres Del Paine</i>	URY	Montevideo	120																											
12-feb-19	19-feb-19	<i>Proa Pioneer</i>	URY	Montevideo	168																											
Ucrania	<i>Koreiz</i>	<p>La MC 21-02, párrafo 13(i), estipula que los Miembros cuyos barcos participen en pesquerías exploratorias solo podrán usar los tipos de artes de pesca especificados en el plan de operaciones de pesca del barco en cuestión.</p>				<p>De conformidad con los procedimientos del barco, la tripulación verificó el peso de los lastres de cemento, lo que reveló discrepancias. Para minimizar las consecuencias de utilizar pesos más ligeros, la tripulación y los observadores siguieron el protocolo B de la MC 24-02 y midieron la tasa de hundimiento mediante la prueba de la botella cada 24 horas (punto B2(i)).</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales																								

(continúa)

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC																		
Medida de Conservación 21-02																							
Ucrania (cont.)		<p>El informe del Sistema de Observación Científica Internacional (SOCI) correspondiente a la campaña del 28 de octubre de 2018 al 24 de febrero de 2019 en la Subárea 88.2 declara que las especificaciones de los artes de pesca del barco diferían de las notificadas a la CCRVMA, como se observa en la tabla siguiente.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Tipo de arte de pesca</th> <th>Información notificada por el barco</th> <th>Detalles a bordo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pesos de los palangres</td> <td>Cemento</td> <td>Piedra</td> </tr> <tr> <td>Masa mínima de los pesos</td> <td>9 kg</td> <td>6,3 kg (a partir de un muestreo de 30 piedras)</td> </tr> <tr> <td>Espaciamiento de los pesos</td> <td>34 m</td> <td>40 m</td> </tr> <tr> <td>Espaciamiento de los anzuelos</td> <td>1,5 m</td> <td>1,6 m</td> </tr> <tr> <td>Longitud de brazolada anzuelos</td> <td>0,7 m</td> <td>0,8 m</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de arte de pesca	Información notificada por el barco	Detalles a bordo	Pesos de los palangres	Cemento	Piedra	Masa mínima de los pesos	9 kg	6,3 kg (a partir de un muestreo de 30 piedras)	Espaciamiento de los pesos	34 m	40 m	Espaciamiento de los anzuelos	1,5 m	1,6 m	Longitud de brazolada anzuelos	0,7 m	0,8 m	<p>Se dieron instrucciones específicas a la tripulación y al observador nacional.</p> <p>Se añadió al manual de procedimientos del barco un procedimiento de documentación específico sobre la verificación de los parámetros de los artes de pesca antes de la salida de puerto.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>		
Tipo de arte de pesca	Información notificada por el barco	Detalles a bordo																					
Pesos de los palangres	Cemento	Piedra																					
Masa mínima de los pesos	9 kg	6,3 kg (a partir de un muestreo de 30 piedras)																					
Espaciamiento de los pesos	34 m	40 m																					
Espaciamiento de los anzuelos	1,5 m	1,6 m																					
Longitud de brazolada anzuelos	0,7 m	0,8 m																					
Medida de Conservación 22-07																							
Ucrania	<i>Calipso</i>	<p>La MC 22-07, párrafo 3, establece que los Miembros deben exigir que los barcos de su pabellón marquen claramente los segmentos de línea y recojan datos por segmento sobre el número de unidades indicadoras de EMV.</p> <p>El informe del SOCI correspondiente a la campaña del 26 de noviembre de 2018 al 19 de febrero de 2019 en las unidades de investigación a pequeña escala (UIPE) 882A (RMR norte), 881I, 881K, 881J, 881H (RMR sur) y en los bloques de investigación 882_4 (UIPE 882D y 882E) manifiesta que “el barco no marcó los puntos medios (cada 5 cajones) de los segmentos indicadores de EMV. Solo constan las marcas de los puntos de inicio y fin (cada 10 cestos). Por consiguiente, los observadores debieron estimar los puntos medios y las profundidades de los segmentos a los efectos de EMV. En algunos casos, esto se complicó aún más en vista de que los puntos de inicio y fin de algunos segmentos indicadores de EMV no estaban marcados”.</p>	<p>Cada palangre del barco <i>Calipso</i> está marcado de principio a fin en segmentos de línea (secciones) con longitudes de 1 200 m, consecuente con los requisitos de la MC 22-07, párrafo 2 (iv). Cada segmento de línea equivale a 10 cestos. A fin de evitar confusiones con los segmentos de línea durante el calado y virado del palangre, no se realizaron marcas adicionales cada 5 cestos para determinar el punto medio. Durante el virado del palangre, los oficiales de guardia marcaron puntos de control al principio y al final de cada segmento de línea en el trazador. Por tanto, los puntos medios y la profundidad se definieron como el centro entre ambos puntos de control. Hubo algunos casos excepcionales en que, por razones técnicas, los oficiales de guardia no realizaron las marcas; en estos casos, se hizo una aproximación para determinar el punto intermedio y la profundidad del segmento de línea en cuestión en el trazador.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales																		

(continúa)

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Medida de Conservación 23-04					
Ucrania	<i>Simeiz</i>	<p>La MC 23-04, párrafo 3, requiere que en los informes mensuales de captura y esfuerzo a escala fina se dé cuenta del total de la captura objetivo por especie.</p> <p>El informe del SOCI correspondiente a la campaña del 3 de marzo de 2019 al 22 de abril de 2019 en la Subárea 48.2 afirma que “[...] el barco no registró austrómerluzas descartadas con indicios de daño por piojos marinos o de otro tipo, con lo cual el observador muestreó y registró datos de más ejemplares que los notificados por barco”.</p>	<p>Lamentablemente, los formularios de notificación diaria de datos C2 y de captura y esfuerzo no ofrecen un campo para ingresar datos sobre ejemplares dañados y conservados a bordo hasta la salida del área de la CCRVMA. Lo que de hecho se hizo fue retener a bordo partes de los peces (producto de segunda calidad, gónadas, collares, etc., en lo posible) y contabilizarlos como parte de la captura. Ucrania hizo el cálculo de la subestimación que se dio en un área en particular donde el porcentaje de los peces que presentaban daños considerables era el mayor de todas las temporadas observadas. Ucrania analizó las experiencias de otros Miembros de la CCRVMA y resolvió que los peces en cuestión sean tomados en consideración en el nuevo formulario C2 en la columna correspondiente y se notifiquen como parte de la captura obtenida, asignándoles un factor de conversión de 1. Este nuevo formulario se propuso en WG-FSA-18/29 y actualmente está siendo desarrollado por la Secretaría y aún está en etapa de discusión.</p> <p>Calificación preliminar: cumple</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafos 81 y 82.
Medida de Conservación 25-03					
Noruega	<i>Antarctic Endurance</i>	<p>La MC 25-03, párrafo 1, prohíbe el uso de cables de control de la red.</p> <p>La Comisión concedió una suspensión de esta medida en 2016 (CCAMLR-XXXV, párrafos 5.67 y 5.68) y nuevamente en 2017 (CCAMLR-XXXVI, párrafo 5.7) para poner a prueba el uso de los cables de control de la red.</p> <p>El Comité Científico señaló que la suspensión de la MC 25-03 había caducado (SC-CAMLR-XXXVII, párrafo 3.14 y anexo 9, párrafo 6.62) y que no estaba vigente en la temporada de pesca 2018/19.</p> <p>El informe del SOCI correspondiente a la campaña del 4 de marzo de 2019 al 9 de mayo de 2019 en las Subáreas 48.2 a 48.3, figura 3, muestra el uso de un cable de control de la red y se rotula “grúa de brazo móvil en babor con cable de arrastre y cable de seguimiento de la red paralelos.”</p>	<p>De conformidad con la MC 25-03, párrafo 1, el uso de cables de control de la red está prohibido. Esta prohibición se introdujo con el objeto de disminuir la mortalidad incidental o las lesiones de aves y mamíferos marinos ocasionadas durante la pesca de arrastre.</p> <p>Los barcos de pesca de kril noruegos dependen cada vez más del acceso a datos de sensores instalados en las redes de arrastre durante la pesca. El sonar de arrastre brinda información en forma constante sobre la geometría y la profundidad, de modo que el capitán de pesca siempre está bien informado sobre la eficacia del arrastre. Las cámaras aportan datos sobre la entrada de organismos, el tamaño del kril, las salpas etc.</p>		V. párrafos 83 a 86.

(continúa)

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Medida de Conservación 25-03 (cont.)					
Noruega (cont.)	<i>Antarctic Endurance</i>		<p>Con la instalación de más sensores y el consecuente aumento de la cantidad de datos, la transferencia de este tipo de información por conexión inalámbrica se ha convertido en una solución que dificulta la operación de las redes de arrastre continuo.</p> <p>El barco noruego <i>Antarctic Sea</i> ha operado un cable de control de la red montado a lo largo del cable de arrastre desde su incorporación a la pesquería de kril, y los observadores de la CCRVMA no han señalado que presentara ningún problema de incumplimiento. Los informes de observación no indican ningún caso grave de choques con aves marinas.</p> <p>El control de la red es beneficioso para la industria y también para la investigación científica de la CCRVMA, y esto fue reconocido por el Comité Científico en el pasado. La necesidad de conexiones por cable también se ha debatido y, en 2016, se concedió una suspensión de la prohibición de usar cables de control de la red para facilitar las pruebas con este tipo de cables en el barco <i>Saga Sea</i>. Esta suspensión luego se prorrogó un año. La suspensión otorgada por la Comisión en 2016 permitió hacer pruebas con un cable de control de la red tradicional. Efectivamente, las pruebas se llevaron a cabo en 2017/18, pero no fueron fructíferas por dificultades operativas.</p> <p>En la temporada de pesca 2018/19, el propietario de los barcos estandarizó la configuración de los aparejos a bordo de todos los barcos de modo que fuera idéntica a la del barco <i>Antarctic Sea</i>. Esto también incluye la operación del cable de control de la red, tal como se describe en el documento WG-EMM-17/47. Los barcos se conectan a los sensores de la red mediante una conexión por cable. El cable está montado a lo largo del único cable de arrastre y se extiende a lo largo de este. Por lo tanto, hay dos cables paralelos (cable de red y cable de arrastre) entre el barco y la red de arrastre, y al estar dispuestos en paralelo, tan cerca uno del otro, se muestran prácticamente como una sola cosa.</p>		

(continúa)

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Medida de Conservación 25-03 (cont.)					
Noruega (cont.)	<i>Antarctic Endurance</i>		<p>Se señaló que este aparejo es muy diferente del que emplean los arrastreros clásicos con dos cables, en los que el cable de control suele moverse libremente entre los cables de arrastre, como si fuera un tercer cable.</p> <p>Los barcos noruegos se han esforzado por mantener y desarrollar prácticas que faciliten la comunicación por cable, cumpliendo a su vez con el objetivo principal de la MC 25-03, en términos de reducir los choques con aves. Los cables están configurados a modo de minimizar el riesgo de este tipo de choques. Los barcos han supuesto que este tipo de práctica era aceptable.</p> <p>Sin embargo, la prohibición general del uso de cables de control de la red dispuesta en la MC 25-03 continuará siendo una posible dificultad para los barcos, en tanto esta prohibición no describa con mayor especificidad qué se entiende por cables de control de la red. Según la interpretación más estricta, cualquier uso de una conexión por cable puede considerarse una infracción, más allá del riesgo real de interacciones de aves. Algunos observadores informan con acierto que los barcos noruegos utilizaban cables de control de la red y que esto podría considerarse como una posible infracción de la MC 25-03.</p> <p>Medidas adicionales:</p> <p>Tomando en consideración que se reconoce la necesidad y la utilidad de los cables de control de la red y en vista de los constantes requisitos técnicos de comunicación por cable, Noruega sugirió que el comité científico considerara enmendar el artículo 1 de la MC 25-03, para permitir los usos de cables de control de la red que no socaven el objetivo de reducir la mortalidad incidental o las lesiones a aves marinas.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>		

(continúa)

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Medida de Conservación 25-03 (cont.)					
Noruega	<i>Saga Sea</i>	<p>La MC 25-03, párrafo 1, prohíbe el uso de cables de control de la red.</p> <p>La Comisión concedió una suspensión de esta medida en 2016 (CCAMLR-XXXV, párrafos 5.67 y 5.68) y nuevamente en 2017 (CCAMLR-XXXVI, párrafo 5.7) para poner a prueba el uso de los cables de control de la red.</p> <p>El Comité Científico señaló que la suspensión de la MC 25-03 ahora había caducado (SC-CAMLR-XXXVII, párrafo 3.14 y anexo 9, párrafo 6.62) y que no estaba vigente en la temporada de pesca 2018/19.</p> <p>El informe de SOCI correspondiente a la campaña del 22 de noviembre de 2018 al 23 de enero de 2019 en la Subárea 48.2 contiene imágenes que ilustran el uso de un cable de control de la red durante las operaciones de pesca y sostiene que “Cuando el <i>Saga Sea</i> estaba realizando pruebas de uso de un tercer cable que brinda una conexión directa desde el ecosonda montado a la red hasta la unidad de procesamiento a bordo, el barco disponía de una línea espantapájaros como medida de protección a los pájaros”.</p>	<p>De conformidad con la MC 25-03, párrafo 1, el uso de cables de control de la red está prohibido. Esta prohibición se introdujo con el objeto de disminuir la mortalidad incidental o las lesiones de aves y mamíferos marinos ocasionadas durante la pesca de arrastre.</p> <p>Los barcos de pesca de kril noruegos dependen cada vez más del acceso a datos de sensores instalados en las redes de arrastre durante la pesca. El sonar de arrastre brinda información en forma constante sobre la geometría y la profundidad, de modo que el capitán de pesca siempre está bien informado sobre la eficacia del arrastre. La cámara aporta datos sobre la entrada de organismos, el tamaño del kril, las salpas etc. Con la introducción de más sensores y el consecuente aumento de la cantidad de datos, la transferencia de este tipo de información por conexión inalámbrica ha pasado a dificultar la operación de las redes de arrastre continuo.</p> <p>El barco noruego <i>Antarctic Sea</i> ha operado un cable de control de la red montado a lo largo del cable de arrastre desde su incorporación a la pesquería de kril, y los observadores de la CCRVMA no han señalado que presentara ningún problema de incumplimiento. Los informes de observación no indican ningún caso grave de choques con aves marinas.</p> <p>El control de la red es beneficioso para la industria y también para la investigación científica de la CCRVMA, y esto fue reconocido por el Comité Científico en el pasado. La necesidad de conexiones por cable también se ha debatido y, en 2016, se concedió una suspensión de la prohibición de usar cables de control de la red para facilitar las pruebas con este tipo de cables en el barco <i>Saga Sea</i>. Esta suspensión luego se prorrogó un año. La suspensión otorgada por la Comisión en 2016 permitió hacer pruebas con un cable de control de la red tradicional.</p>		V. párrafos 83 a 86.

(continúa)

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Medida de Conservación 25-03 (cont.)					
Noruega (cont.)	<i>Saga Sea</i>		<p>Efectivamente, las pruebas se llevaron a cabo en 2017/18, pero no fueron fructíferas por dificultades operativas.</p> <p>En la temporada de pesca 2018/19, el propietario de los barcos estandarizó la configuración de los aparejos a bordo de todos los barcos de modo que fuera idéntica a la del barco <i>Antarctic Sea</i>. Esto también incluye la operación del cable de control de la red, tal como se describe en el documento WG-EMM-17/47. Los barcos se conectan a los sensores de la red mediante una conexión por cable. El cable está montado a lo largo del único cable de arrastre y se extiende a lo largo de este. Por lo tanto, hay dos cables paralelos (cable de red y cable de arrastre) entre el barco y la red de arrastre, y al estar dispuestos en paralelo, tan cerca uno del otro, se muestran prácticamente como una sola cosa. Se señaló que este aparejo es muy diferente del que emplean los arrastreros clásicos con dos cables, en los que el cable de control suele moverse libremente entre los cables de arrastre, como si fuera un tercer cable. Los barcos noruegos se han esforzado por mantener y desarrollar prácticas que faciliten la comunicación por cable, cumpliendo a su vez con el objetivo principal de la MC 25-03, en términos de reducir los choques con aves. Los cables están configurados a modo de minimizar el riesgo de este tipo de choques. Los barcos han supuesto que este tipo de práctica era aceptable.</p> <p>Sin embargo, la prohibición general del uso de cables de control de la red dispuesta en la MC 25-03 continuará siendo una posible dificultad para los barcos, en tanto esta prohibición no describa con mayor especificidad qué se entiende por cables de control de la red. Según la interpretación más estricta, cualquier uso de una conexión por cable puede considerarse una infracción, más allá del riesgo real de interacciones de aves. Algunos observadores informan con acierto que los barcos noruegos utilizaban cables de control de la red y que esto podría considerarse como una posible infracción de la MC 25-03.</p>		

(continúa)

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Medida de Conservación 25-03 (cont.)					
Noruega (cont.)	<i>Saga Sea</i>		<p>Medidas adicionales:</p> <p>Tomando en consideración que se reconoce la necesidad y la utilidad de los cables de control de la red y en vista de los constantes requisitos técnicos de comunicación por cable, Noruega sugirió que el comité científico considerara enmendar el artículo 1 de la MC 25-03, para permitir los usos de cables de control de la red que no socaven el objetivo de reducir la mortalidad incidental o las lesiones a aves marinas.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>		
Medida de Conservación 26-01					
Ucrania	<i>Calipso</i>	<p>La MC 26-01, párrafo 6, prohíbe el desecho o la descarga de restos y descartes (o desechos) de pescado.</p> <p>El informe del SOCI correspondiente a la campaña del 28 de octubre de 2018 al 24 de febrero de 2019 manifiesta que “El 03/01/2019, el observador internacional notó una gran presencia de restos de peces (partes de aletas provenientes del procesamiento de ejemplares de austromerluza) en los estómagos muestreados de <i>D. mawsoni</i>. Durante la inspección del conducto de restos de peces, se descubrió que la rejilla diseñada para evitar la salida de los trozos más pequeños de restos de peces por el conducto no estaba en su lugar, con lo cual los trozos más pequeños (mayoritariamente contenidos estomacales, membranas sanguíneas y aletas) se estaban descargando al océano a través del conducto situado a babor del barco. Luego de que el observador lo notificara a los oficiales del barco, la rejilla se soldó permanentemente en su sitio y cesó la descarga de restos de peces al océano”.</p>	<p>Este incidente se notificó de inmediato a la oficina de la compañía. La rejilla, que la tripulación quitaba ocasionalmente para limpiarla de hielo, se soldó en forma permanente para evitar que se volviera a extraer.</p> <p>Se dieron instrucciones específicas a la tripulación.</p> <p>Se pintó de inmediato en la rejilla un cartel de “No extraer”.</p> <p>Seguidamente, se enviaron instrucciones similares a los otros barcos de la compañía.</p> <p>Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)</p>	Incumplimiento leve (nivel 1)	No se requiere tomar medidas adicionales
Ucrania	<i>Koreiz</i>	<p>La MC 26-01, párrafo 5(v), prohíbe descargar o desechar aguas residuales a menos de 12 millas náuticas del territorio o de las banquisas de hielo o mientras el barco navegue a una velocidad inferior a 4 nudos.</p> <p>El informe del SOCI correspondiente a la campaña del 28 de octubre de 2018 al 24 de febrero de 2019 en la Subárea 88.2 afirma que “Se observaron descargas de aguas residuales de los cuartos de baño a bordo directamente al mar durante la duración de la campaña”.</p>	<p>El observador internacional notificó que el barco no estaba equipado con instalaciones de almacenamiento adecuadas que cumplieran con la MC 26-01, y concluyó que se estaban descargando aguas residuales dentro del área de la CCRVMA a diario. No obstante, no tomó en consideración que el barco <i>Koreiz</i> lleva a bordo una planta de tratamiento de aguas residuales EVAC ORCA III.</p>	Se requiere información adicional	V. párrafos 87 a 89.

(continúa)

Parte	Barco	Resumen de aplicación Secretaría	Respuesta Parte contratante	Calificación	Respuesta SCIC
Medida de Conservación 26-01 (cont.)					
Ucrania (continúa)	<i>Koreiz</i>	Esto fue una contravención a la MC 26-01 (2015). El observador notificó a los oficiales del barco de la contravención, pero lamentablemente el barco no estaba equipado con instalaciones de almacenamiento adecuadas conforme lo dispuesto en la MC 26-01. Por consiguiente, se descargaron aguas residuales dentro del área de la CCRVMA a diario.	(Se adjunta una copia autenticada del certificado de prevención de contaminación por aguas residuales). Las aguas residuales no tratadas, incluidas las que fluyen directamente de los baños del barco, no se pueden verter por la borda. La tasa de tratamiento de la planta cumple con los estándares de la Resolución MEPC.159(55). Calificación preliminar: cumple		
Medida de Conservación 91-05					
Reino Unido		Barcos: <i>Argos Georgia</i> (Reino Unido) y <i>Nordic Prince</i> (Reino Unido) La MC 91-05 exige que, sin perjuicio de lo dispuesto en la Medida de Conservación 10-09, ningún barco de pesca participe en actividades de transbordo dentro del AMP, excepto en casos en que los barcos se encuentren en situaciones de emergencia donde peligran vidas humanas en alta mar o cuando participen en expediciones de búsqueda y salvamento. Por transbordo se entiende la transferencia de recursos vivos marinos extraídos u otros artículos o materiales desde o hacia barcos de pesca (MC 95-01 párrafo 11, nota al pie 1). El 11 de diciembre de 2018, a las 20:42 UTC y las 21:34 UTC, la Secretaría recibió mensajes por correo electrónico de los capitanes del <i>Argos Georgia</i> y del <i>Nordic Prince</i> , respectivamente, que notificaban el transbordo propuesto de: “– 1 barril de 20 litros de lubricante para cajones de anzuelos – 1 caja con repuestos de motor” que tendría lugar el “12 de diciembre de 2018, aproximadamente a las 02:00 UTC, en las coordenadas 75° 18' S – 175° 04' O”. El 12 de diciembre de 2018, a las 02:55 UTC y las 03:06 UTC, la Secretaría recibió notificaciones por correo electrónico de ambos barcos de que el transbordo se había completado “a las 02:48 UTC del 12 de diciembre de 2018, en las coordenadas 75° 19.0 S 175° 07.1 O, sin ningún incidente”. La Secretaría destacó que la actividad propuesta se había notificado en consonancia con los plazos estipulados en la MC 10-09 y que la información se había ingresado en la Lista de transbordos del sitio web de la CCRVMA el 12 de diciembre de 2018. El análisis subsiguiente que la Secretaría llevó a cabo sobre el lugar del transbordo en el Área de la Convención identificó que las actividades de transbordo tuvieron lugar en la Zona Especial de Investigación del AMP de la Región del Mar de Ross (descrita en el anexo 91-05/A).	Este fue un caso de transbordo de repuestos y bienes de consumo (que no incluyó ningún recurso vivo marino antártico) entre dos barcos de pesca operados por la empresa británica Argos Froyanes Ltd. El transbordo se realizó de conformidad con los requisitos de la MC 10-09, incluidas las notificaciones anticipadas a la Secretaría de la CCRVMA. A pesar de ello, el transbordo tuvo lugar en la Zona Especial de Investigación del AMP de la Región del Mar de Ross y, por tanto, contraviene el párrafo 11 de la MC 91-05. La empresa ha modificado su documentación interna y sus capacitaciones para garantizar que en sus manuales de procedimiento de transbordo se especifiquen claramente las partes del Área de la Convención en que está prohibido realizar transbordos. El Reino Unido confirmó que, como Estado abanderante, envió una advertencia por escrito a la empresa y que esta tuvo que pagar 10 000 libras esterlinas al Fondo de AMP de la CCRVMA. El Reino Unido propuso enmendar la MC 10-09 a fin de incluir una referencia explícita a las áreas en las que, de conformidad con la MC 91-03 y la MC 91-05, está prohibido realizar transbordos. Medidas adicionales: ninguna Calificación preliminar: incumplimiento leve (nivel 1)	V. párrafos 91 a 96.	

Lista de barcos de pesca INDNR de Partes no contratantes de 2019/20

Nombre del barco	Pabellón	Número OMI	Señal de llamada	Naturaleza y fecha de las actividades	Año de inclusión en la lista	Propietarios (historial)
<i>Amorinn</i>		7036345	5VAN9	<ul style="list-style-type: none"> • Avistado 58.5.1 (11-oct-2003) • Avistado 58.4.2 (23-ene-2004) 	2003	<ul style="list-style-type: none"> • Infitco Ltd (Ocean Star Maritime Co.) • Seric Business S.A.
<i>Antony</i>		7236634	PQMG	<ul style="list-style-type: none"> • Actividades de apoyo a barcos incluidos en listas INDNR 	2016	<ul style="list-style-type: none"> • Atlanti Pez • Urgora S de RL • World Oceans Fishing SL
<i>Asian Warrior</i>	San Vicente y las Granadinas	7322897	J8B5336	<ul style="list-style-type: none"> • Avistado 58.5.2 (31-ene-2004) • Avistado 58.5.1 (10-may-2006) • Avistado 58.4.1 (21-ene-2010) • Avistado 58.4.1 (13-feb-2011) • Remolcando el <i>Baiyangdian 57</i> (01-abr-2012) • Avistado 58.6 (01-jul-2012) • Avistado 58.4.2 (28-ene-2013) • Avistado 57 (10-mar-2013) • Pescando 58.5.1 (13-may-2013) • Avistado 57 (07-sep-2013) • Avistado 58.4.1 (30-mar-2014) • Avistado 57 (14-abr-2014) • Avistado 57 (14-dic-2014) • Izando 5841H (07-ene-2015) • Avistado 58.4.1 (11-ene-2015) • Avistado 57 (26-feb-2015) 	2003	<ul style="list-style-type: none"> • Navalmar S.A. • Meteora Development Inc • Vidal Armadores S.A. • Rajan Corporation • Rep Line Ventures S.A. • Stanley Management Inc • High Mountain Overseas S.A.

(continúa)

Nombre del barco	Pabellón	Número OMI	Señal de llamada	Naturaleza y fecha de las actividades	Año de inclusión en la lista	Propietarios (historial)
<i>Atlantic Wind</i>		9042001	5IM813	<ul style="list-style-type: none"> • Desembarque no documentado en Malasia (01-ago-2004) • Pescando 58.4.3a (22-feb-2005) • Pescando 58.4.3a (28-abr-2005) • Pescando 58.4.3b (16-dic-2005) • Pescando 58.4.3b (01-jul-2009) • Pescando 58.4.2 (27-ene-2010) • Pescando 58.4.3b (04-abr-2010) • Pescando 58.4.1 (13-feb-2011) • Avistado 57 (16-may-2012) • Avistado 57 (20-oct-2012) • Avistado 57 (28-may-2013) • Avistado 57 (01-jul-2013) • Avistado 57 (13-may-2014) • Avistado 57 (14-dic-2014) • Pescando 5841H (12-ene-2015) 	2004	<ul style="list-style-type: none"> • Viarsa Fishing Company/Navalmar S.A. • Global Intercontinental Services • Rajan Corporation • Redlines Ventures S.A. • High Mountain Overseas S.A.
<i>Baroon</i>	Tanzania, República Unida de	9037537	5IM376	<ul style="list-style-type: none"> • Pescando 58.4.1 (19-mar-2007) • Avistado 88.1 (15-ene-2008) • Avistado 57 (19-dic-2010) • Avistado 57 (05-oct-2012) • Avistado 57 (24-mar-2013) • Avistado 57 (03-sep-2013) • Avistado 57 (19-nov-2013) • Avistado 57 (14-feb-2014) 	2007	<ul style="list-style-type: none"> • Punta Brava Fishing S.A. • Vero Shipping Corporation
<i>Challenge</i>		6622642	HO5381	<ul style="list-style-type: none"> • Avistado 58.4.3b (14-feb-2006) • Avistado 58.4.3b (22-may-2006) • Avistado 58.4.3b (10-dic-2006) • Avistado 58.4.3b (08-feb-2008) 	2006	<ul style="list-style-type: none"> • Prion Ltd • Vidal Armadores S.A. • Mar de Neptuno S.A. • Advantage Company S.A. • Argibay Perez J.A.
<i>Good Hope</i>	Nigeria	7020126	5NMU	<ul style="list-style-type: none"> • Aprovechando barcos de pesca INDNR 51 (09-feb-2007) 	2007	<ul style="list-style-type: none"> • Sharks Investments AVV • Port Plus Ltd

(continúa)

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

(continúa)

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

(continúa)

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