

Original: inglés/francés

Apéndice 1

CASOS DE POSIBLES INFRACCIONES COMUNICADAS POR LOS OBSERVADORES EN EL MARCO
DE LOS PROGRAMAS REGIONALES DE OBSERVADORES DE ICCAT

Programa regional de observadores de ICCAT para el transbordo (ROP-Trans)

N.º	FECHA DE COMUNICACIÓN	PABELLÓN	BUQUE DE TRANSPORTE	N.º ASIGNACIÓN	PNC	RESPUESTA/EXPLICACIÓN/ ACCIÓN EMPRENDIDA
1	23/03/2020	Taipei Chino	Taisei Maru No.24	242/20	El 27/02/2020 el observador comunicó que las marcas en la proa del buque estaban muy oscurecidas por las algas y no se podían leer a distancia en el momento de la inspección. El observador comunicó también que el cuaderno de pesca del buque no era consecutivo, con entradas el 24 de febrero y el 26 de febrero consignadas en páginas consecutivas, sin ninguna entrada consignada para el 25 de febrero.	Operar en el mar durante un largo periodo inevitablemente hace que las marcas del buque sean erosionadas por las malas condiciones meteorológicas en el mar o que se deterioren por el crecimiento de algas. Después de recibir el informe del ROP, lo hemos notificado al armador y le hemos pedido que vuelva a pintar las marcas, así como que facilite fotos que las muestren pintadas de nuevo cuando sea posible. Respecto a las entradas en los cuadernos de pesca, aunque implementamos un sistema de cuadernos de pesca doble (en papel y electrónicos), los datos transmitidos mediante el sistema de cuaderno de pesca electrónico son los que admite esta Agencia. El buque informó completa y diariamente de sus datos y de la información completa mediante el cuaderno de pesca electrónico. Estaba navegando el 25 de febrero. Asimismo, hemos indicado al armador y al capitán que cumplimenten diariamente el cuaderno de pesca en papel.

2	23/03/2020	Taipei Chino	Taisei Maru No.24	242/20	El cuaderno de pesca del buque estaba desfasado en el momento de la inspección, la última entrada consignada era de dos días antes (14/03).	Los datos transmitidos mediante el sistema de cuaderno de pesca electrónico son los que admite esta Agencia. Después de comprobar nuestro sistema de cuaderno de pesca electrónico, buque nos informó completa y diariamente de sus datos e información. Estaba navegando el 15 y 16 de marzo. En cualquier caso, hemos indicado al armador y al capitán que cumplimenten diariamente el cuaderno de pesca en papel.
3	23/03/2020	Taipei Chino	Taisei Maru No.24	242/20	Las marcas en la proa del buque estaban parcialmente oscurecidas por óxido y no se podían leer a distancia en el momento de la inspección.	Operar en el mar durante un largo periodo inevitablemente hace que las marcas del buque sean erosionadas por las malas condiciones meteorológicas en el mar o que se deterioren por el crecimiento de algas. Después de recibir el informe del ROP, lo hemos notificado al armador y le hemos pedido que vuelva a pintar las marcas, cuando sea posible. Las marcas del buque se han repintado (se adjuntó fotografía).
4	23/03/2020	Namibia	Taisei Maru No.24	242/20	Las marcas a estribor del buque estaban muy desgastadas y no se podían leer a distancia en el momento de la inspección. El observador señaló también que el cuaderno de pesca no estaba actualizado, siendo la última entrada consignada de dos días antes (12/03/20).	El capitán no era consciente de que las marcas del buque no se podían leer desde lejos. Sin embargo, encargamos al capitán de que se asegurara, dentro de lo posible en el mar, de que las marcas del buque quedaban más claras. El cuaderno de pesca no se cumplimentó durante los dos días que XXX navegó hacia el buque frigorífico. El cuaderno de pesca no se cumplimentó durante el tiempo que el buque navegaba desde los caladeros a la ubicación del buque frigorífico. Hemos indicado al capitán que debe asegurarse de que el cuaderno de pesca se mantiene actualizado todos los días, incluso si está navegando.

5	04/03/2020	China	Futagami	244/20	Las marcas en la proa y popa del buque estaban parcialmente desgastadas y no se podían leer a distancia en el momento de la inspección.	
6	04/03/2020	China	Futagami	244/20	El cuaderno de pesca no estaba numerado secuencialmente.	
7	04/03/2020	China	Futagami	244/20	Las marcas en la proa del buque estaban casi completamente desgastadas y no se podían leer a distancia en el momento de la inspección.	
8	27/05/2020	Japón	Hsiang Hao	245/20	En el momento de la inspección el cuaderno de pesca estaba sin actualizar desde dos días antes. Durante el transbordo, el cuaderno de pesca electrónico se imprimió y se pasó al Hsiang Hao. La última entrada impresa era del 10 de mayo de 2020.	De acuerdo con los pescadores, el observador del ROP no embarcó en el palangrero, tal vez a causa de la preocupación por la transmisión del COVID-19 del palangrero al buque de transporte. El observador solicitó al palangrero que transfiriera su cuaderno de pesca al buque de transporte para su revisión, sin embargo, el palangrero contaba con un cuaderno de pesca electrónico. Por eso, el capitán imprimió la parte pertinente del cuaderno de pesca electrónico y se la entregó al observador del ROP. El capitán pensó que se le había pedido entregar la parte del cuaderno de pesca asociada con las capturas que se estaban transbordando al buque de transporte (es decir, hasta el 9 de mayo). Por ello, el capitán imprimió las páginas que contenían entradas hasta el 1-10 de mayo (los cuadernos de pesca japoneses tienen consignaciones de 10 días en una página). El palangrero operó el 11 de mayo y estaba consignado de forma precisa en la siguiente página del cuaderno de pesca electrónico. Sin embargo, las capturas no fueron transferidas al buque de transporte.

						Esta es la razón por la que el capitán no imprimió la parte del cuaderno de pesca con las capturas del 11 de mayo consignadas. Creemos que este asunto se vio afectado por la dificultad de comunicación entre el observador del ROP y el capitán del palangrero, debida a las limitaciones causadas por el COVID-19. Además, asumimos también que el observador del ROP no tuvo oportunidad de hablar con el capitán porque no embarcó (¿no pudo embarcar?) en el palangrero. Por ello, Japón espera que este tema no se trate como un caso de incumplimiento.
9	27/05/2020	Taipei Chino	Hsiang Hao	245/20	El observador comunicó que las marcas de proa del buque estaban parcialmente desgastadas en el momento de la inspección. El observador comunicó también que en el momento del transbordo no había Autorización de transbordo (ATT).	Confirmamos que los buques XXX y YYY estaban ambos autorizados a transbordar antes del transbordo. [El documento adjunto acerca de la Carta de autorización del transbordo en el mar se adjuntó]. Adjuntamos la Carta de autorización para transbordos en el mar. Esta Agencia ya ha notificado al armador dicha situación y ha solicitado a la industria que en el siguiente transbordo muestre la carta de autorización. Respecto a las marcas de la proa parcialmente desgastadas, solicitaremos al buque XXX que arregle la situación al llegar a puerto.

10	06/02/2020	Senegal	Hsiang Hao	245/20	<p>Las marcas de proa y de los costados del buque estaban parcialmente desgastadas en el momento de la inspección. El observador comunicó también que la Autorización de transbordo (ATT) presentada al observador en el momento del transbordo no cumplía los requisitos indicando la CPC del pabellón de la Autorización de transbordo. Parecía ser un documento estableciendo las condiciones de la licencia de pesca. De manera específica, omitía información sobre el número ICCAT del buque de pesca y el buque de transporte, las cantidades de atún y especies afines que se iban a transbordar, la fecha y localización de los transbordos y las capturas. Además, la Autorización de los buques para pescar (ATF) no parecía coherente y conforme a los requisitos de la licencia de pesca. El periodo de validez ha sido grapado como hoja aparte a las licencias expiradas existentes para 2017 y 2019. La información sobre los detalles del buque, número de licencia, autorización para pescar en la zona del Convenio de ICCAT y firmas de la autorización no estaban incluidas en la hoja grapada.</p>	<p>1.El modelo de nuestra ATF no menciona las informaciones detalladas que indica el consorcio en su correo. 2. Los buques pescan en la ZEE y en alta mar con la misma licencia de pesca. 3. Para los palangreros, la referencia 25/30/50 indica las zonas donde estos buques no pueden pescar (no pueden calar sus artes en estas zonas costeras).</p>
11	06/10/2020	Taipei Chino	Lady Tuna	243/20	<p>Las marcas en la proa del buque estaban parcialmente oscurecidas por la suciedad y las algas en el momento de la inspección.</p>	<p>Operar en el mar durante un largo periodo inevitablemente hace que las marcas del buque sean erosionadas por las malas condiciones meteorológicas en el mar o que se deterioren por el crecimiento de algas. Después de recibir el informe del ROP, lo hemos notificado al armador y le</p>

						hemos pedido que vuelva a pintar las marcas, así como que facilite fotos que las muestren pintadas de nuevo cuando sea posible.
12	15/06/220	China	Hsiang Hao	245/20	Las páginas del cuaderno de pesca del buque no estaban numeradas consecutivamente.	
13	15/06/220	Taipei Chino	Hsiang Hao	245/20	Las marcas de la proa del buque estaban parcialmente recubiertas.	Operar en el mar durante un largo periodo inevitablemente hace que las marcas del buque sean erosionadas por las malas condiciones meteorológicas en el mar o que se deterioren por el crecimiento de algas. Después de recibir el informe del ROP, lo hemos notificado al armador y le hemos pedido que vuelva a pintar las marcas, cuando sea posible. Las marcas del buque se han repintado (fotografías como documento adjunto 4).

14	22/06/2020	Japón	Hsiang Hao	245/20	<p>El indicativo de radio no estaba desplegado al inicio del transbordo. El indicativo de radio había sido pintado en un tablón de madera que fue retirado y no volvió a ponerse en el momento en que los dos buques se juntaron. Esto fue señalado al capitán del GPA, quién rápidamente volvió a poner el tablón de madera en el costado del buque. Esto se ha comunicado como PNC porque las «marcas no estaban visibles correctamente» ya que el buque estaba operando sin su indicativo de radio desplegado en el punto del transbordo.</p>	<p>El capitán del buque oyó que el capitán del buque de transporte no dirigió bien el buque y que el encuentro con el buque de transporte podría ser peligroso. Por ello, el capitán del palangrero decidió quitar el tablón de madera con el indicativo de radio del costado del buque antes del transbordo, para evitar daños en el tablón de madera por el choque entre el buque de transporte y el palangrero. Después del transbordo en el mar con el buque de transporte, los miembros de la tripulación volvieron a colocar el tablón de madera en el costado del buque. Después del transbordo, el buque de transporte chocó con otro palangrero y el tablón de madera del indicativo de radio quedó dañado. Si el tablón de madera queda seriamente dañado y no puede mostrar ya el indicativo de radio, el palangrero debe cesar sus operaciones y retornar a un puerto para reemplazar el tablón de madera, lo que significa graves repercusiones financieras para la empresa pesquera. La decisión del capitán parece razonable para evitar daños en el tablón del indicativo de radio. Japón desearía que el consorcio considere esta situación y espera que dicha situación no sea tratada como un caso de incumplimiento.</p>
----	------------	-------	------------	--------	--	--