

Original: inglés y francés

Apéndice 1

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

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

	<i>Fecha comunicación de datos</i>	<i>Pabellón</i>	<i>Buque de transporte</i>	<i>Nº asignación</i>	<i>PNC</i>	<i>PNC confirmada</i>	<i>Respuesta/explicación/ acción emprendida</i>
1	30/03/2017	Taipei Chino	Lady Tuna	196/17	La luz de encendido del VMS de los buques estaba apagada y la toma de corriente estaba conectada a un interruptor.		Tras comprobar nuestro sistema, podemos confirmar que nuestro buque había comunicado normalmente sus posiciones en la fecha del transbordo. El diagrama VMS se facilita como documento adjunto 1 (seguimiento ruta VMS enviado)
2	30/03/2017	China	Lady Tuna	196/17	El nombre en la proa del buque estaba tapado por la roña y las algas.		Esto se debe a que el buque ha permanecido mucho tiempo en el mar, se denomina erosión por el mar. Le ruego constate que hemos prestado mucha atención a dicha PNC y pedido al armador del buque pesquero que ponga más énfasis en este tema y repinte periódicamente las marcas para que estén claras y sean visibles. Actualmente, el armador del buque pesquero ya ha restaurado el nombre, le ruego consulte la información adjunta a título informativo.
3	14/02/2017	Taipei Chino	SHOTA MARU	194/16	Las marcas no aparecen claramente marcadas en la popa del buque, el nombre parcialmente borrado y apenas legible.		Ya se ha notificado al armador dicho incidente y se ha solicitado a los buques pesqueros que repinten sus marcas cuando sea posible.

	<i>Fecha comunicación de datos</i>	<i>Pabellón</i>	<i>Buque de transporte</i>	<i>Nº asignación</i>	<i>PNC</i>	<i>PNC confirmada</i>	<i>Respuesta/explicación/ acción emprendida</i>
4	23/01/2017	China	Chitose	192/16	El cuaderno de pesca no estaba actualizado con la última entrada con fecha 07/1/2017.		Tras una investigación, el armador del buque pesquero nos informó de que el patrón suele tener la costumbre de registrar en primer lugar la actividad de pesca en un cuaderno individual y después copiarlo en el cuaderno de pesca oficial, pero el patrón no tuvo tiempo de copiar la información sobre la actividad de pesca en el cuaderno de pesca oficial debido a que estaba ocupado trabajando en el mar durante ese periodo de tiempo. Hemos pedido al patrón del buque pesquero que preste más atención a este asunto y que complete el cuaderno de pesca cada día, trabaje o no, ya que el cuaderno debe mantenerse actualizado.
5	12/01/2017	Japón	SHOTA MARU	194/16	No había luz de encendido visible en el VMS Argos Marge V2. El patrón del LSPLV informó al observador de que la bombilla había dejado de funcionar hace poco, pero aseguró que la unidad VMS propiamente dicha seguía transmitiendo y recibiendo información. No se presentó al observador ninguna documentación que lo confirmara.	No	La información fue transmitida mediante la unidad VMS desde dicho buque a nuestra agencia, aunque la luz de encendido en la unidad VMS estuviera apagada. Se enviaron a la Secretaría archivos que incluyen los mensajes enviados a modo de prueba.

	<i>Fecha comunicación de datos</i>	<i>Pabellón</i>	<i>Buque de transporte</i>	<i>Nº asignación</i>	<i>PNC</i>	<i>PNC confirmada</i>	<i>Respuesta/explicación/ acción emprendida</i>
6	12/01/2017	Taipei Chino	Taisei Maru No.15	193/16	Las fechas de la autorización para pescar no son válidas Se informó al patrón del buque del problema de cumplimiento, pero éste no pudo producir un ATF válido.		La Agencia pesquera expidió la «licencia de pesca para buques pesqueros» del buque de transporte el 5 de septiembre de 2016, y la fecha de expiración era el 4 de septiembre de 2020. Tal y como se probó, se trataba de un error no intencionado al presentar la licencia expirada. Ante las nuevas leyes y reglamentos que entraron en vigor el 20 de enero de 2017 «el permiso de pesca en aguas distantes» fue sustituido por la licencia mencionada (véase el documento adjunto 2).
7	27/03/2017	Taipei Chino	Chikuma	195/16	El indicativo de radio LSPLV se había erosionado parcialmente y podría inducir a confusión a cierta distancia.		Ya se ha notificado al armador dicho incidente y se ha solicitado a los buques pesqueros que repinten sus marcas cuando sea posible. Se han repintado las marcas del buque (fotografía en Documento adjunto 3).
8	07/03/2017	Japón	Chikuma	195/16	En la unidad de VMS no se ve la luz de encendido. El patrón del LSPLV informó al observador de que el buque se dirigía a Sao Vicente tras el transbordo para sustituirlo.	no	El buque había tenido problemas técnicos con su sistema VMS el 17 de febrero, y desde entonces, el buque ha comunicado los mensajes VMS a nuestro FMC de conformidad con el párrafo 4 de la Rec. 14-09. Se presenta como prueba el gráfico de VMS: El buque ya había entrado en San Vicente el 8 de marzo para sustituir su sistema VMS por uno nuevo inmediatamente.

	<i>Fecha comunicación de datos</i>	<i>Pabellón</i>	<i>Buque de transporte</i>	<i>Nº asignación</i>	<i>PNC</i>	<i>PNC confirmada</i>	<i>Respuesta/explicación/ acción emprendida</i>
9	17/03/2017	Corea	Chikuma	195/16	Las marcas del LSPLV en la proa y popa no se podían leer manchadas de óxido y polvo.		El MOF dio instrucciones y el operador hizo que se limpiara la zona oscurecida de tal modo que las marcas de popa con el nombre del buque pudiesen verse fácilmente (se envían fotos como prueba).
10	17/03/2017	Corea	Chikuma	195/16	Las marcas del LSPLV a proa y popa no coinciden. El observador ha confirmado que el ATT y ATF coinciden con el nombre en la proa.		El Ministerio de Océanos y Pesca (MOF) cursó instrucciones al operador para que hiciera que se escribiese el nombre correctamente nada más entrar en el puerto (se envían fotos como prueba).
11	17/03/2017	Taipei Chino	Chikuma	195/16	Las marcas en la parte de estribor no eran legibles, manchadas de polvo y borradas por la erosión.		Ya se ha notificado al armador dicho incidente y se ha solicitado a los buques pesqueros que repinten sus marcas en cuanto sea posible.

	<i>Fecha comunicación de datos</i>	<i>Pabellón</i>	<i>Buque de transporte</i>	<i>Nº asignación</i>	<i>PNC</i>	<i>PNC confirmada</i>	<i>Respuesta/explicación/ acción emprendida</i>
12	20/03/2017	China	Lady Tuna	196/17	No había luz de encendido visible en el VMS y las páginas del cuaderno de pesca sin numerar.		En lo que concierne a que no había luz de encendido visible en el VMS, le informé que nuestra plataforma VMS pudo recopilar datos de posición de este buque normalmente, con precisión y sin problemas, el armador del buque informó de que probablemente esto se debía a que el equipo es demasiado viejo para que se vea la luz de encendido, pero que el VMS en sí estaba en buen estado, podemos proporcionar los mensajes VMS si es necesario. El cuanto a que las páginas del cuaderno de pesca no estaban numeradas, esta PNC es obviamente más grave, ocurrió solo por descuido del patrón, le informo de que hemos pedido al armador del buque que ordene al patrón que introduzca el número de página puntualmente en el cuaderno de pesca y que evite que dicha PNC vuelva a producirse.
13	07/04/2017	Taipei Chino	Lady Tuna	196/17	El nombre del LSTLV marcado en la popa estaba parcialmente corroído y estaba cubierto de algas/polvo.		Ya se ha notificado al armador dicho incidente y se ha solicitado a los buques pesqueros que repinten sus marcas en cuanto sea posible. Se han repintado las marcas del buque (fotografía en Documento adjunto 4).

	<i>Fecha comunicación de datos</i>	<i>Pabellón</i>	<i>Buque de transporte</i>	<i>Nº asignación</i>	<i>PNC</i>	<i>PNC confirmada</i>	<i>Respuesta/explicación/ acción emprendida</i>
14	07/04/2017	Côte d'Ivoire	Lady Tuna	196/17	El ATF del LSPLV solo era válido en la zona 12 millas náuticas a partir de Côte d'Ivoire y no era válido para alta mar en el Atlántico; la toma de electricidad del VMS estaba conectada mediante un interruptor, el cuaderno de pesca del buque no estaba impreso ni encuadernado	En cuanto a las 12 NM, los buques autorizados a pescar a partir de 12 millas incluido alta mar. El caso del VMS y del cuaderno de pesca son infracciones sancionadas por el Artículo 105 de la ley nº2016-554 del 26 de julio de 2016 sobre pesca y acuicultura.	De conformidad con el Artículo 93 de la ley nº 2016-554 del 26 de julio de 2016, el ministro encargado de la pesca, ayudado por una Comisión ad hoc, que se establecerá a este efecto transigirá en nombre del Estado, con el armador del buque. Se notificará por escrito al armador del buque la multa establecida por el ministro.

	<i>Fecha comunicación de datos</i>	<i>Pabellón</i>	<i>Buque de transporte</i>	<i>Nº asignación</i>	<i>PNC</i>	<i>PNC confirmada</i>	<i>Respuesta/explicación/ acción emprendida</i>
15	07/04/2017	Côte d'Ivoire	Lady Tuna	196/17	El ATF del LSPLV solo era válido en la zona 12 millas náuticas a partir de Côte d'Ivoire y no era válido para alta mar en el Atlántico; la toma de electricidad del VMS estaba conectada mediante un interruptor, el cuaderno de pesca del buque no estaba impreso ni encuadernado.	En cuanto a las 12 NM, los buques autorizados a pescar a partir de 12 millas incluido alta mar. El caso del VMS y del cuaderno de pesca son infracciones sancionadas por el Artículo 105 de la ley nº2016-554 del 26 de julio de 2016 sobre pesca y acuicultura.	De conformidad con el Artículo 93 de la ley nº 2016-554 del 26 de julio de 2016, el ministro encargado de la pesca, ayudado por una Comisión ad hoc, que se establecerá a este efecto transigirá en nombre del Estado, con el armador del buque. Se notificará por escrito al armador del buque la multa establecida por el ministro.
16	07/04/2017	Taipei Chino	Chikuma	195/16	El nombre del LSPLV marcado e la proa estaba oculto por el polvo y las algas.		Ya se ha notificado al armador dicho incidente y se ha solicitado a los buques pesqueros que repinten sus marcas en cuanto sea posible.

	<i>Fecha comunicación de datos</i>	<i>Pabellón</i>	<i>Buque de transporte</i>	<i>Nº asignación</i>	<i>PNC</i>	<i>PNC confirmada</i>	<i>Respuesta/explicación/ acción emprendida</i>
17	13/04/2017	Taipei Chino	Chikuma	195/16	El nombre del LSTLV marcado en la proa estaba parcialmente corroído y estaba cubierto de algas/polvo. El patrón se comprometió a limpiar las marcas.		Ya se ha notificado al armador dicho incidente y se ha solicitado a los buques pesqueros que repinten sus marcas en cuanto sea posible. Se han repintado las marcas del buque (fotografía en Documento adjunto 5).
18	13/04/2017	SVG	Chikuma	195/16	No se mostró al observador la unidad VMS del LSPLV. El observador pudo localizar la antena VMS pero no la caja.	No	El buque Dae Sung 216 estaba transmitiendo el 13 de abril de 2017. La ruta y rumbo del buque en dicho día se han enviado a la Secretaría.
19	05/06/2017	Taipei Chino	Ibuki	200/17	El nombre en la proa del buque estaba machado y resultaba difícil de leer. El patrón del LSPLV informó a observador de que el buque se dirigía a puerto tras el transbordo, y que la cuestión del marcado del buque se rectificaría en el puerto.		Ya se ha notificado al armador dicho incidente y se ha solicitado a los buques pesqueros que repinten sus marcas en cuanto sea posible. Se han repintado las marcas del buque (fotografía en Documento adjunto 6).
20	19/12/2016	Japón	Chitose	192/16	El cuaderno de pesca estaba impreso pero no encuadernado		

	<i>Fecha comunicación de datos</i>	<i>Pabellón</i>	<i>Buque de transporte</i>	<i>Nº asignación</i>	<i>PNC</i>	<i>PNC confirmada</i>	<i>Respuesta/explicación/ acción emprendida</i>
21	27/10/2016	Taipei Chino	Taisei Maru No.24	189/16	Las marcas de proa del LSPLV estaban manchadas de roña y algas y resultaba difícil leerlas.		Ya se ha notificado al armador dicho incidente y se ha solicitado a los buques pesqueros que repinten sus marcas en cuanto sea posible. Se han repintado las marcas del buque (fotografía en Documento adjunto 7).
22	28/10/2016	Taipei Chino	Taisei Maru No.24	189/16	Las marcas de proa del LSPLV estaban manchadas con algas que habían crecido y resultaba difícil leerlas.		Ya se ha notificado al armador dicho incidente y se ha solicitado a los buques pesqueros que repinten sus marcas cuando sea posible. Se han repintado las marcas del buque (fotografía en Documento adjunto 8).
23	17/10/2016	Taipei Chino	Taisei Maru No.24	189/16	Las marcas de proa y popa del LSPLV estaban gastadas y resultaba difícil leerlas.		Ya se ha notificado al armador dicho incidente y se ha solicitado a los buques pesqueros que repinten sus marcas en cuanto sea posible. Se han repintado las marcas del buque (fotografía en Documento adjunto 9).
24	05/06/2017	Japón	Taisei Maru No.15	201/17	El cuaderno de pesca no estaba encuadernado.		

	<i>Fecha comunicación de datos</i>	<i>Pabellón</i>	<i>Buque de transporte</i>	<i>Nº asignación</i>	<i>PNC</i>	<i>PNC confirmada</i>	<i>Respuesta/explicación/ acción emprendida</i>
25	06/06/2017	China	Ibuki	200/17	El nombre en la popa del buque era incorrecto (las palabras al revés). Además, aunque el observador vio las unidades de antena para las dos unidades VMS (ARGOS Marge V2 y Thrane & Thrane Capsat TT-3026S), el patrón del LSPLV no pudo mostrar al observador las unidades internas.	En cuanto al nombre del buque, podía haberse interpretado mal el nombre del buque y el puerto de registro, las letras "SHANG HAI" en la proa del buque se refieren al puerto base/de registro del buque, es la ciudad de SHANGHAI de China donde el buque está registrado, y el nombre del buque, aparece claramente en el casco del buque. En cuanto al VMS, tras compilar las posiciones de nuestra plataforma VMS; se ha observado que el VMS de este buque funcionaba normalmente, y quizá el patrón no pudo mostrar las unidades internas VMS debido a que no entendía el idioma.	Anulada por el consorcio ante la respuesta.