

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)

Fecha de comunicación	Pabellón	Buque de transporte	N.º asignación	PNC	Respuesta/explicación/ acción emprendida
24/12/2018	China	Ibuki	226/18	Las marcas de la proa del buque pesquero se habían desgastado parcialmente.	Esto está causado por la corrosión del agua marina debido a las operaciones pesqueras durante largo tiempo en alta mar. Para rectificar este PNC hemos pedido ya al armador del buque que vuelva a pintar sus marcas la próxima vez que los dos buques pesqueros entren a puerto y que las pinte regularmente para evitar este PNC en la medida de lo posible.
27/02/2019	China	Chikuma	230/19	Las marcas del buque no correspondían a la lista ICCAT de buques autorizados. Para un buque, las marcas en la popa estaban parcialmente oscurecidas por la suciedad y era difícil leerlas con claridad.	Hay un pequeño error en el nombre del buque consignado en el registro ICCAT de buques y hemos contactado con la Secretaría para que lo corrija y sea coherente con las marcas del buque. Respecto a las marcas parcialmente oscurecidas del buque, esto está causado por la corrosión del agua marina debido a las operaciones pesqueras durante largo tiempo en alta mar. Para rectificar este PNC hemos pedido ya al armador del buque que vuelva a pintar sus marcas la próxima vez que los dos buques pesqueros entren a puerto y que las pinte regularmente para evitar este PNC en la medida de lo posible.
11/03/2019	China	Chikuma	230/19	Las marcas del buque no correspondían a la lista ICCAT de buques autorizados.	Hay un pequeño error en el nombre del buque consignado en el registro ICCAT de buques y hemos contactado con la Secretaría para que lo corrija y sea coherente con las marcas del buque lo antes posible.
11/03/2019	China	Chikuma	230/19	Las marcas del buque pesquero no eran claras, la pintura se había desgastado parcialmente.	Esto está causado por la corrosión del agua marina debido a las operaciones pesqueras durante largo tiempo en alta mar. Para rectificar este PNC hemos pedido ya al armador del buque que vuelva a pintar sus marcas para que sean más claras la próxima vez que el buque pesquero entre a puerto y que las pinte regularmente para evitar este PNC en la medida de lo posible. He sido informado recientemente por el armador del buque pesquero de que se han vuelto a pintar las marcas.

Fecha de comunicación	Pabellón	Buque de transporte	N.º asignación	PNC	Respuesta/explicación/ acción emprendida
11/03/2019	China	Chikuma	230/19	En el momento de la inspección, no había visible luz de funcionamiento en la unidad VMS del buque. También parecía desconectado.	El equipo VMS a bordo de este buque está funcionando bien y nuestra plataforma puede recopilar datos de su posición fácil, coherente y automáticamente. Podemos proporcionar los datos VMS si es necesario. Es verdad que el VMS de este buque es muy antiguo y que el armador tiene planeado sustituirlo por otro equipo VMS nuevo recientemente.
11/04/2019	China	Chikuma	230/19	Las marcas del buque estaban oscurecidas por la suciedad y no se podían leer claramente.	Esto está causado por la corrosión del agua marina debido a las operaciones pesqueras durante largo tiempo en alta mar. Para rectificar este PNC hemos pedido ya al armador del buque que vuelva a pintar sus marcas la próxima vez que el buque pesquero entren a puerto y que las pinte regularmente para evitar este PNC en la medida de lo posible.
08/08/2019	China	Meita Maru	233/19	En la sesión informativa final, el observador comunicó que un buque había transbordado con el buque frigorífico registrado en Liberia Meita Maru y que las marcas de proa del buque y las autorizaciones para pescar (ATF) no se correspondían con el registro de buques autorizados (RAV).	Hay un pequeño error en el nombre del buque consignado en el registro ICCAT de buques y hemos contactado con la Secretaría para que lo corrija y sea coherente con las marcas del buque lo antes posible.
27/11/2018	Taipei Chino	Taisei Maru No.24	224/18	El número de registro nacional de la proa es diferente a un segundo número de registro nacional que se encontraba en el puente. Este PNC	Tras realizar una investigación, hemos hallado que dicho incidente se debe a que el armador esperaba hacer más de lo requerido. Teniendo en mente nuestro recordatorio de que debería prestar más atención a las marcas del buque para minimizar la posibilidad de que los observadores del ROP comunicaran un PNC, al armador del buque se le ocurrió la idea de pintar el número de registro nacional encima del puente, algo

Fecha de comunicación	Pabellón	Buque de transporte	N.º asignación	PNC	Respuesta/explicación/ acción emprendida
				se debe a la incoherencia entre los dos números mostrados.	que no requieren las normas internacionales, para que las marcas no se borrarán y quedarán inidentificables. Sin embargo, su negligencia a la hora de pintar los números iguales a los números pintados en la proa ha producido este incidente. A pesar de sus buenas intenciones, hemos advertido al armador y le hemos pedido que pinte el número correcto en cuanto sea posible. El número de registro nacional ha sido repintado (fotografía adjunta).
11/04/2019	Taipei Chino	Chikuma	230/19	Las marcas del buque estaban oscurecidas por la suciedad y no se podían leer claramente.	Ya se ha notificado al armador dicho incidente y se ha solicitado que repinten las marcas en cuanto sea posible. Las marcas del buque se han repintado (fotografía adjunta).
11/04/2019	Taipei Chino	Chikuma	230/19	En el momento de la inspección, el GPP no presentó al observador la autorización para transbordar. Y no ha enviado por fax ni correo electrónico al CV hasta el momento de comunicar este PNC. (16/03/2019 12:00). El cuaderno de pesca presentado al observador por el GPP era incompleto y faltaba información.	Después de recibir el informe del ROP, decidimos investigar. Se descubrió que el buque estaba debidamente autorizado a transbordar en el mar con el CV Chikuma (copia adjunta). Probablemente fue un problema con el idioma por lo que el capitán no presentó la autorización al observador del ROP. Además, aunque implementamos un sistema de cuadernos de pesca doble (en papel y electrónico), los datos transmitidos mediante el sistema de cuaderno de pesca electrónico son los que admite esta Agencia. El buque comunicó sus datos y la información completos mediante el cuaderno de pesca electrónico. Hemos ordenado al armador que rectifique inmediatamente.
14/01/2019	Côte d'Ivoire	Ibuki	226/18	La autorización para pescar del buque (ATF) había expirado el 31 de diciembre de 2018. Se informó al observador de que una nueva ATF válida se le entregaría	(14/01/2019) Adjuntamos ficheros con las autorizaciones de pesca de los buques para el año 2019 firmadas el 28 de diciembre de 2018.

Fecha de comunicación	Pabellón	Buque de transporte	N.º asignación	PNC	Respuesta/explicación/ acción emprendida
				cuando el Everrich 1 transbordara con el Chikuma en febrero.	
11/03/2019	Japón	Chikuma	230/19	Las marcas del buque en la proa estaban parcialmente desgastadas en el momento de la inspección.	Debido al contacto físico con las olas del océano, etc., las marcas se habían desgastado parcialmente en el momento del transbordo. Después de recibir el informe del observador, el Gobierno de Japón ordenó a los pescadores que lo arreglaran lo antes posible. Los pescadores han repintado ya las marcas (fotografía adjunta).
17/10/2018	Namibia	Chikuma	222/18	El buque pesquero facilitó al observador una autorización para pescar (ATF) no del Estado del pabellón expedida por Santo Tomé y Príncipe.	Estos buques habían sido previamente fletados a Santo Tomé, como se comunicó a la Secretaría. En el momento en que el observador subió a bordo, los buques habían cambiado a tener licencias de Namibia de nuevo, pero todavía tenían las antiguas licencias de Santo Tomé a bordo. En este momento los buques están pescando con licencia de pesca de Namibia y las licencias están a bordo.
17/10/2018	Namibia	Ibuki	226/18	El buque pesquero facilitó al observador una autorización para pescar (ATF) no del Estado del pabellón expedida por Santo Tomé y Príncipe.	Estos buques habían sido previamente fletados a Santo Tomé, como se comunicó a la Secretaría. En el momento en que el observador subió a bordo, los buques habían cambiado a tener licencias de Namibia de nuevo, pero todavía tenían las antiguas licencias de Santo Tomé a bordo. En este momento los buques están pescando con licencia de pesca de Namibia y las licencias están a bordo.
11/04/2019	Namibia	Yachiyo	232/19	El observador informó de que el cuaderno de pesca no estaba encuadernado y las páginas no estaban numeradas.	Namibia ha tenido algunas dificultades con el proveedor de los cuadernos de pesca encuadernados y numerados de los grandes pelágicos que usan nuestros GPP. Por ello, estos GPP han tenido que utilizar copias no encuadernadas de estos cuadernos de pesca. Sin embargo, podemos verificar que estas copias son recibidas por el GPP pertinente después de cada marea y las capturas son verificadas comparando estas hojas del cuaderno de pesca con los informes ICCAT de transbordos en el mar y los informes de descarga de los inspectores pesqueros que asisten a cada descarga en puerto. Se facilitó a estos buques cuadernos de pesca de grandes pelágicos encuadernados y numerados.

Fecha de comunicación	Pabellón	Buque de transporte	N.º asignación	PNC	Respuesta/explicación/ acción emprendida
11/03/2019	SVG	Chikuma	230/19	El observador no identificó ninguna unidad VMS en el momento de la inspección. Sin embargo, había una antena Pole Star en el techo del puente.	Los buques de altura de San Vicente y las Granadinas están siendo objeto de seguimiento independientemente por parte de la Administración Marítima de San Vicente y las Granadinas y por parte del Departamento de pesca utilizando diferentes sistemas de seguimiento. El Departamento de pesca no ha recibido ninguna queja de incumplimiento de la Administración Marítima y la propia Unidad de seguimiento control y vigilancia del Departamento ha indicado que todos los buques de altura habían estado comunicando desde sus sistemas de seguimiento de buques (VMS) en el momento debido. Investigaciones más detalladas del Departamento indican que en los días y horas de los transbordos, los buques estaban transmitiendo señales desde sus unidades VMS y que estaban donde debían estar teniendo en cuenta las diferencias horarias y la precisión del satélite. La información de los buques indica que ambos capitanes mostraron al observador el equipo VMS y que incluso tomó fotografías. El Departamento de pesca espera haber aportado claridad y que la información proporcionada pueda ser utilizada en futuras avances de la situación.