

**INFORME SOBRE LA IMPLEMENTACIÓN DEL
PROGRAMA REGIONAL DE OBSERVADORES DE ICCAT (ROP) PARA EL TRANSBORDO 2018/2019**

Secretaría de ICCAT

Introducción

De conformidad con las disposiciones de la *Recomendación de ICCAT sobre transbordo* [Rec.16-15], quedan prohibidos todos los transbordos en el mar excepto para los grandes palangreros atuneros (GPA), que pueden sólo transbordar de acuerdo con una serie de disposiciones, incluyendo el requisito de contar con un observador a bordo de los buques de transporte que reciben el transbordo. Dichos observadores deben ser embarcados por la Secretaría.

Por tanto, actualmente, el ROP para los transbordos está siendo implementado por el consorcio formado por Marine Resources Assessment Group Ltd (MRAG) y Capricorn Fisheries Monitoring (CapFish), en el marco de un contrato firmado el 23 de abril de 2007. Este contrato se ha renovado anualmente desde entonces el 23 de abril de cada año. El Programa está financiado por las Partes contratantes y Partes, Entidades, Entidades pesqueras no contratantes colaboradoras (CPC) que participan en él. Belice, China, Côte d'Ivoire, Japón, Corea, Namibia, Senegal, San Vicente y las Granadinas y Taipei Chino participaron en el ROP transbordo durante el periodo 2018/19.

Implementación y operaciones

Para más detalles sobre los aspectos operativos del programa, puede consultarse el informe presentado por el consorcio que lo implementa y que se incluye en el **Apéndice 1**.

Ahora, las posibles infracciones son enviadas directamente por el Consorcio a las CPC (con copia a la Secretaría). Estos casos, junto con las respuestas de las CPC, están incluidos en el Apéndice 1 del **COC-305/19**. Los informes de observadores recibidos a 1 de octubre de 2019 están disponibles en la página web de ICCAT en:

Año actual: https://www.iccat.int/Documents/Comply/transshipmentreports_current.pdf

Año anterior: <https://www.iccat.int/Documents/Comply/transshipmentreports.pdf>

Cooperación con otras OROP de túnidos

La Secretaría sigue implementando la parte del Programa de observadores que corresponde al atún rojo del océano Atlántico sur en nombre de la CCSBT dado que el atún rojo del Sur también es una especie de ICCAT y está ya cubierta por el Programa de ICCAT. En 2015 se ha firmado un memorando de entendimiento revisado con la CCSBT para reflejar las actualizaciones de la recomendación. El Memorando de entendimiento firmado con la IOTC para establecer un grupo de observadores conjunto que podría permanecer en los buques de transporte que operen tanto en el Atlántico como en el Índico en el mismo viaje sigue vigente.

Resultados hasta la fecha

Desde el inicio del programa, se han recibido 239 solicitudes de embarques de observadores, aunque se han cancelado seis. Tal y como requiere la Rec.16-15, los informes de observadores se publican ahora en la página web y las secciones pertinentes ocultas para fines de confidencialidad.

A 1 de octubre de 2019, de acuerdo con los datos disponibles, se ha declarado un total de 379.340 t de pescado y productos de pescado transbordados en el mar en el marco del programa desde su inicio, pero esta cifra es provisional e incluye también transbordos de especies que no son competencia de ICCAT. Un desglose de estos datos provisionales disponibles por CPC se incluye en el **PLE_105/2019**. Dado que existen diferencias significativas entre los informes anuales de transbordo de las CPC y la base de datos facilitada

por el consorcio, la Secretaría está trabajando actualmente con las CPC y el consorcio para identificar el origen de las diferencias. Una delegación de observadores ha planteado también preguntas a este respecto en el marco de la Rec. 08-09. Consúltese el documento **COC-312/2019** para más detalles. Por esta razón, las estadísticas de 2018 no están incluidas en este documento, con el fin de evitar cualquier confusión. Una vez concluida la revisión final de la base de datos de transbordo, los datos se compararán con los datos de las CPC con el objetivo de determinar si sigue habiendo diferencias.

Los informes exhaustivos recibidos por los participantes del ROP en los que se evalúan el contenido y las conclusiones de los informes de los observadores se incluyen en el **Apéndice 2**. Los informes recibidos de los participantes en el programa, tal y como requiere el párrafo 22 de la Rec. 16-15, se adjuntan como **Anexo 1** para transbordos en el mar, y los informes sobre el transbordo en puerto se adjuntan como **Anexo 2**. Rogamos tengan en cuenta que los archivos Excel incluyen una hoja para cada CPC que ha declarado.

En la **Tabla 1** se presenta un resumen de los embarques de observadores desde octubre de 2018.

Para información sobre posibles infracciones detectadas en el marco del ROP-transbordo, véase el **COC-305/19**.

Intercambio de información y guías de identificación

El Manual del Programa regional de observadores de ICCAT (transbordo) se ha publicado en el sitio web en: https://iccat.int/Documents/ROP/ICCAT_Observer_Manual.pdf. Las guías de identificación para los túnidos y especies afines congelados desarrolladas por el Consorcio fueron examinadas por el SCRS. Estas guías, como siempre, se entregarán a los observadores de ICCAT antes del embarque.

Financiación

La información sobre el presupuesto, contribuciones y gastos de este Programa está incluida en el Informe financiero de la Secretaría (**STF-202/2019**).

El nivel de financiación requerido para 2020/2021 dependerá del número de embarques de observadores previsto por las CPC participantes, del número de CPC que participen en el programa y de si el consorcio mantiene o eleva los precios que cobra actualmente. El presupuesto final para el próximo periodo se circulará a los participantes con la máxima antelación posible con respecto a la renovación del contrato.

Tabla 2. Resumen de embarques de observadores desde octubre de 2018 hasta octubre de 2019.

N.º solicitud ICCAT	Buque de transporte	Embarcado	Desembarcado	Informe/datos recibidos	Declaraciones de transbordo recibidas del buque	Fecha de salida de la base del observador	Fecha de llegada a la base del observador	Total días (viaje + en el mar + sesión informativa final)	Total toneladas transbordadas	Coste total (viaje + embarque) en €	Coste medio por tonelada transbordada (€)*
222/18	CHIKUMA	Ciudad del Cabo	Walvis Bay	19/11/2019	Sí	10/08/2018	21/10/2018	69	2946,14	21049,49	7,14
	AT000LBR00003	Sudáfrica	Namibia								
223/18	TAISEI MARU NO. 15	Ciudad del Cabo	Singapur	18/09/2018	Sí	06/08/2018	09/11/2018	7	132,54	1909,46	14,41
	AT000JPN00651	Sudáfrica	Singapur								
224/18	TAISEI MARU No.24	Ciudad del Cabo	Ciudad del Cabo	29/01/2019	Sí	27/10/2018	03/01/2019	85	1895,9	19187,62	10,12
	AT000JPN00571	Sudáfrica	Sudáfrica								
225/18	MEITA MARU	Ciudad del Cabo	Panamá o	21/01/2019	Sí	15/11/2018	09/01/2019	61	1200,77	17127,03	14,26
	AT000LBR00002	Sudáfrica	Suez								
226/18	IBUKI	Ciudad del Cabo	Panamá	01/04/2019	Sí	28/11/2018	31/01/2019	65	2048,9	21557,59	10,52
	AT000PAN00163	Sudáfrica	Panamá								
227/18	TAISEI MARU NO.15	Ciudad del Cabo	Ciudad del Cabo	22/02/2019	Sí	03/12/2018	02/03/2019	70	1560,71	17730,7	11,36
	AT000JPN00651	Sudáfrica	Sudáfrica								
228/18	GENTA MARU	Walvis Bay	Port Louis	01/04/2019	Sí	13/12/2018	21/01/2019	40	1064,83	13796,55	12,96
	AT000LBR00006	Namibia	Mauricio								
229/18	SHOTA MARU	Ciudad del Cabo	Port Louis	25/03/2019	Sí	10/01/2019	10/03/2019	60	1430,39	16503,19	11,54
	AT000LBR00022	Sudáfrica	Mauricio								
230/19	CHIKUMA	Panamá	Port Louis	24/05/2019	Sí	01/02/2019	23/04/2019	77,5	3857,45	29556,12	7,66
	AT000LBR00003	Panamá	Mauricio								
231/19	TUNA QUEEN	Ciudad del Cabo	Panamá	23/05/2019	Sí	26/03/2019	11/05/2019	46	1699,566	15261,39	8,98
	AT000PAN00145	Sudáfrica	Panamá								

N.º solicitud ICCAT	Buque de transporte	Embarcado	Desembarcado	Informe/datos recibidos	Declaraciones de transbordo recibidas del buque	Fecha de salida de la base del observador	Fecha de llegada a la base del observador	Total días (viaje + en el mar + sesión informativa final)	Total toneladas transbordadas	Coste total (viaje + embarque) en €	Coste medio por tonelada transbordada (€)*
232/19	YACHIYO	Ciudad del Cabo	Panamá	20/05/2019	Sí	20/03/2019	13/05/2019	55	3273,639	17894,55	5,47
	AT000PAN00240	Sudáfrica	Panamá								
233/19	MEITA MARU	Ciudad del Cabo	Ciudad del Cabo	08/08/2019	Sí	06/04/2019	27/07/2019	55	1527,23	15095,92	9,88
	AT000LBR00002	Sudáfrica	Sudáfrica								
234/19	IBUKI	Ciudad del Cabo	Port Louis	16/08/2019	Sí	09/05/2019	23/06/2019	40,5	2046,65	11047,59	5,40
	AT000PAN00163	Sudáfrica	Mauricio								
235/19	TAISEI MARU NO.24	Ciudad del Cabo	Ciudad del Cabo	18/07/2019	Sí	20/05/2019	16/07/2019	57,5	2304,64	15684,85	6,81
	AT000JPN00571	Sudáfrica	Sudáfrica								
236/19	TAISEI MARU NO. 15	Ciudad del Cabo	Ciudad del Cabo	02/10/2019	Sí	12/07/2019	30/09/2019	70	2640,01	19094,6	7,23
	AT000JPN00651	Sudáfrica	Sudáfrica								
237/19	SHOTA MARU	Ciudad del Cabo	Port Louis	10/10/2019	Sí	21/08/2019	27/09/2019	29,5		9659,11	
	AT000LBR00022	Sudáfrica	Mauricio								
238/19	HSIANG HAO	Las Palmas	Ciudad del Cabo	**							
	AT000PAN00228	Islas Canarias	Sudáfrica								
239/19	CHIKUMA	Ciudad del Cabo	Panamá	**							
	AT000LBR00003	Sudáfrica	Panamá								

* Exclusivo de formación, equipamiento y gastos generales de la Secretaría.

** No se ha recibido el informe final en el momento de la redacción.

TRANSBORDO EN PUERTO

Los informes de transbordo en puerto están incluidos en el **Anexo 1**. En la **Tabla 3** inferior se muestra un resumen de la información recibida.

Tabla 3. Informes recibidos sobre transbordos en puerto (*información disponible hasta el 18 de octubre de 2019*).

Recibido - se ha recibido informe de la CPC.

Sin información - no se han recibido informes y la Secretaría desconoce si el requisito es aplicable o no.

No aplicable - la CPC informó a la Secretaría de que este requisito de comunicación no era aplicable o de que no han tenido lugar los transbordos en 2019.

TRANSBORDO EN PUERTO			
Albania	No aplicable	Mauritania	No aplicable
Argelia	No aplicable	México	No aplicable
Angola	Sin información	Namibia	No aplicable
Barbados	No aplicable	Nicaragua	No aplicable
Belice	Recibido	Nigeria	No aplicable
Brasil	No aplicable	Noruega	No aplicable
Canadá	No aplicable	Panamá	Sin información
Cabo Verde	No aplicable	Filipinas	Sin información
China	Sin información	Rusia	No aplicable
Côte d'Ivoire	Recibido	Santo Tomé	Sin información
Curazao	Recibido	Senegal	Recibido
Egipto	No aplicable	Sierra Leona	Sin información
Guinea Ecuatorial	No aplicable	Sudáfrica	Sin información*
El Salvador	Recibido	SVG	Recibido
UE	Recibido (Malta)	Siria	No aplicable
Francia (SPM)	No aplicable	Trinidad y Tobago	No aplicable
Gabón	No aplicable	Túnez	No aplicable
Ghana	Recibido	Turquía	No aplicable
Granada	Sin información	Uruguay	sin información
Guinea-Bissau	Sin información	Reino Unido-TU	No aplicable
Guinea (Rep.)	Sin información	Estados Unidos	No aplicable
Guatemala	No aplicable	Vanuatu	No aplicable
Honduras	No aplicable	Venezuela	Sin información
Islandia	No aplicable	Bolivia	No aplicable
Japón	Recibido	Taipei Chino	Recibido
Corea	Recibido	Costa Rica	No aplicable
Liberia	Recibido	Guyana	Sin información
Libia	No aplicable	Surinam	No aplicable
Marruecos	No aplicable	* Sudáfrica indica fechas en el informe anual que corresponden a la recepción de informes de inspección.	

Apéndice 1

**Resumen del Informe de 2019 del Programa regional de observadores de ICCAT
Informe anual de los contratistas (MRAG y CAPFISH)**

En 2006 ICCAT adoptó la Recomendación de ICCAT sobre el establecimiento de un programa para el transbordo [Rec. 06-11], actualizada más recientemente por la Recomendación 16-15, para establecer un Programa para el transbordo en respuesta a la preocupación generada por el hecho de que las operaciones de transbordo en el mar constituían una laguna en el esquema de ejecución de la Comisión. MRAG Ltd. y Capricorn Fisheries Monitoring (el Consorcio) han implementado el Programa regional de observadores (ROP) desde su inicio en abril de 2007.

El objetivo del programa es abordar las preocupaciones de los Estados miembros con respecto al blanqueo de las capturas de túnidos ilegales, no declaradas y no reglamentadas (IUU) mediante el seguimiento de los transbordos en el mar desde grandes palangreros pelágicos (GPP) que operan en la zona del Convenio. La Rec. 16-15 establece que el transbordo de todas las especies de túnidos y especies afines, así como de cualquier otra especie capturada en asociación con dichas especies en la zona del Convenio, debe realizarse en puerto. Sin embargo, las Partes contratantes pueden autorizar los transbordos en el mar siempre y cuando el buque de transporte (BT) esté equipado con un sistema de seguimiento de buques (VMS) y lleve a bordo un observador de ICCAT que cuente con formación para realizar un seguimiento del proceso.

1. Embarques de observadores

Este informe proporciona un resumen del duodécimo año del ROP y cubre transbordos que se han producido en las asignaciones 222/18 a 235/19 de ICCAT (excluye los transbordos en curso 236/19, 237/19, 238/19 y 239/19) finalizados entre el 1 de septiembre de 2018 y el 31 de agosto de 2019.

1.1 Resumen de los embarques de observadores

Se ha hecho el seguimiento de un total de 467 transbordos durante 14 mareas que cubren 761 días en el mar, con una duración media del embarque de 57 días. El peso total de pescado transbordado observado durante el periodo ascendió a 25.985 t. En la **Tabla 1** puede verse las cifras clave de todas las asignaciones. Estas cifras son inferiores a las del año anterior, con un descenso del 35 % en los días en el mar y un descenso del 17 % en la cantidad total transbordada por peso.

De los 567 transbordos, el 47% correspondió a buques con pabellón de Taipei Chino, el 25% a buques con pabellón japonés y el 21% a buques con pabellón chino (**Figura 1**). Otros pabellones cuyos buques realizaron transbordos fueron San Vicente y las Granadinas, Côte d'Ivoire, Corea, Namibia, Belice y Senegal. Las localizaciones de todos los transbordos se muestran en la **Figura 2**.

Tabla 1. Resumen de las asignaciones 222/18 – 235/19.

N.º	Nombre del buque	Nombre del observador	Fecha embarque	Fecha desembarque	Puerto embarque	Puerto desembarque	Días en el mar	N.º transbordos	Pescado transbordado (t)
222*	Chikuma	Carlos Serrano	18/08/2018	22/10/2018	Ciudad del Cabo	Singapur	65	60	2933,21
223*	Taisei Maru No.15	Llewellyn Lewis	10/08/2018	03/09/2018	Ciudad del Cabo	Singapur	24	2	132,54
224	Taisei Maru No.24	Johann Beets	27/10/2018	04/01/2019	Ciudad del Cabo	Ciudad del Cabo	69	31	1885,45
225	Meita Maru	Bruce Biffard	15/11/2018	09/01/2019	Ciudad del Cabo	Port Louis	55	18	1193,81
226	Ibuki	Eva Vidal Ceiuela	28/11/2018	31/01/2019	Ciudad del Cabo	Port Louis	64	41	2014,92
227	Taisei Maru No.15	Llewellyn Lewis	03/12/2018	03/02/2019	Ciudad del Cabo	Ciudad del Cabo	62	43	1542,43
228	Genta Maru	Daniel Andrade	12/12/2018	21/01/2019	Walvis Bay	Ciudad del Cabo	40	23	1041,04
229	SHOTA MARU	Tony Dimitrov	10/01/2019	10/03/2019	Ciudad del Cabo	Ciudad del Cabo	59	29	1430,36
230	Chikuma	Ricardo Silva	08/02/2019	21/04/2019	Panamá	Cristobal	71	60	3857,45
231	Tuna Queen	Julio Ocon	27/03/2019	09/05/2019	Ciudad del Cabo	Panamá	43	18	1699,57
232	Yachiyo	Rebeca Ocon	20/03/2019	13/05/2019	Ciudad del Cabo	Panamá	54	51	3273,64
233	Meita Maru	Cansin Alkan	06/04/2019	28/05/2019	Ciudad del Cabo	Ciudad del Cabo	53	32	1493,91
234	Ibuki	Jo Newton	15/05/2019	05/08/2019	Ciudad del Cabo	Singapur	82	36	2034,05
235	Taisei Maru No.24	Tony Dimitrov	21/05/2019	15/07/2019	Ciudad del Cabo	Ciudad del Cabo	55	38	2304,64

* Algunos transbordos de los embarques 222 y 223 ocurrieron antes del 1 de septiembre de 2018, sin embargo, estas cifras representan el embarque total.

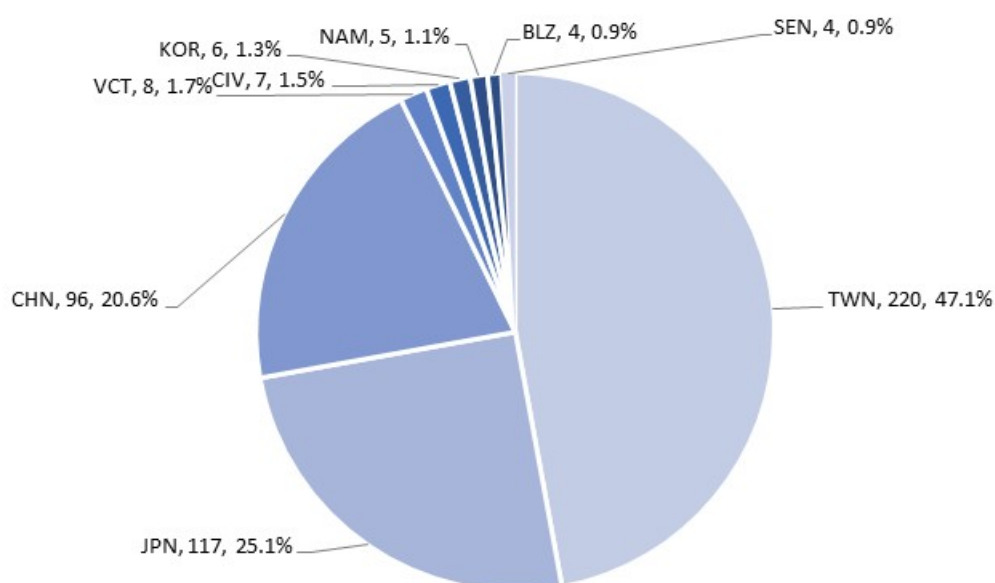


Figura 1. Transbordos por Estado del pabellón entre septiembre de 2018 y agosto de 2019 por número y porcentaje del total.

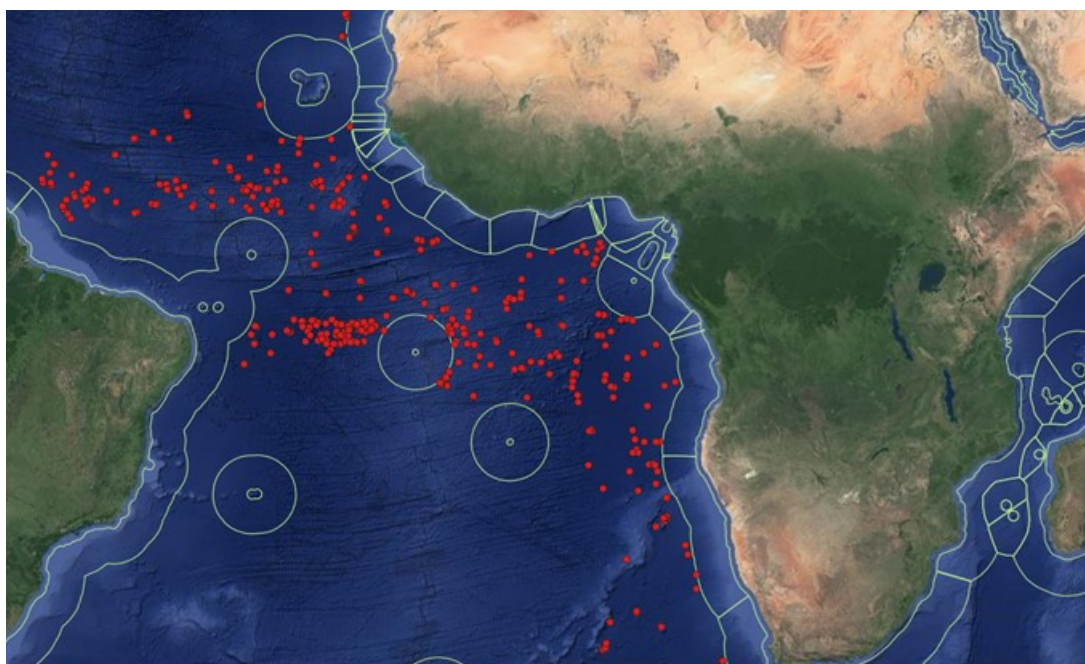


Figura 2. Localizaciones de transbordos observados en los embarques mostrados en la Tabla 1.

En la **Figura 3** se muestra un resumen de los embarques del ROP (observadores activos en el mar) del 222/18 al 235/19. Los transbordos se ubicaron principalmente en el Atlántico central, muchos cerca de la ZEE de isla Ascensión, la otra zona principal es las aguas de la costa occidental de África. La **Figura 4** indica el número de transbordos y los pesos totales transbordados cada mes. Como en años anteriores, la mayoría de los transbordos y el peso transbordado se realizó en marzo, sin embargo, hubo algunos durante junio y julio y durante el año ha habido más variación entre los meses.

La **Figura 5**, **Figura 6** y **Figura 7** muestran las tasas de transferencia, la cantidad transferida y el tiempo de transbordo por transbordo, respectivamente, y son similares a las de años anteriores.

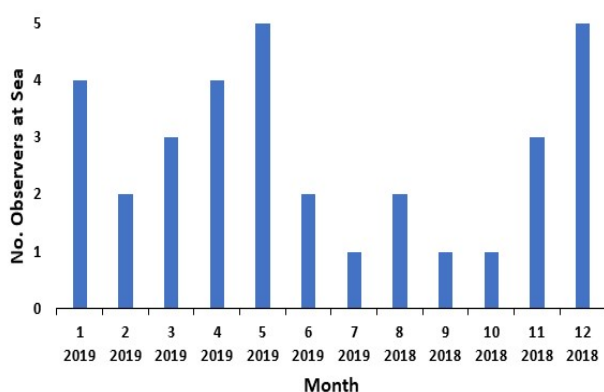


Figura 3. Número de observadores embarcados por mes.

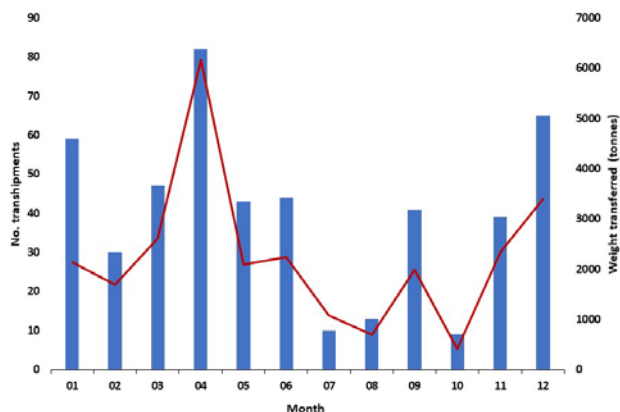


Figura 4. Número de transbordos y pesos transferidos (todos los peces, línea roja) por mes.

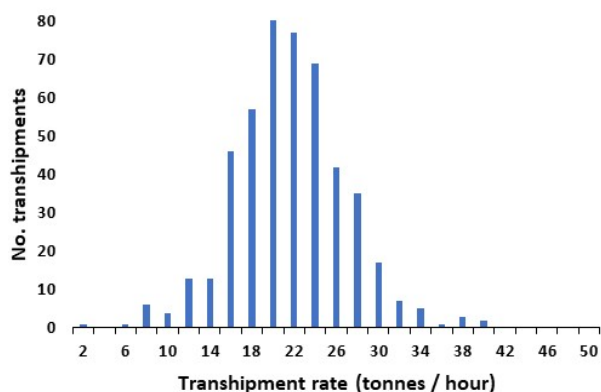


Figura 5. Tasas de transbordo (toneladas/hora).

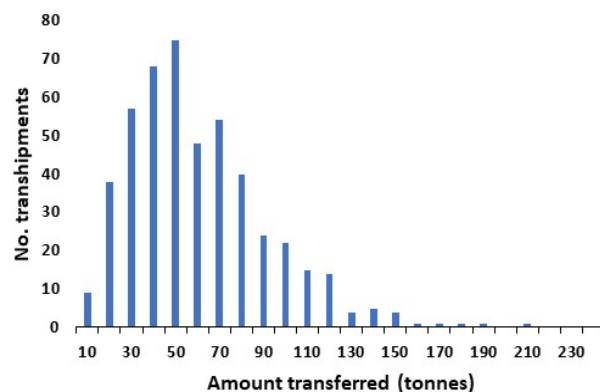


Figura 6. Cantidades transferidas por transbordo (t).

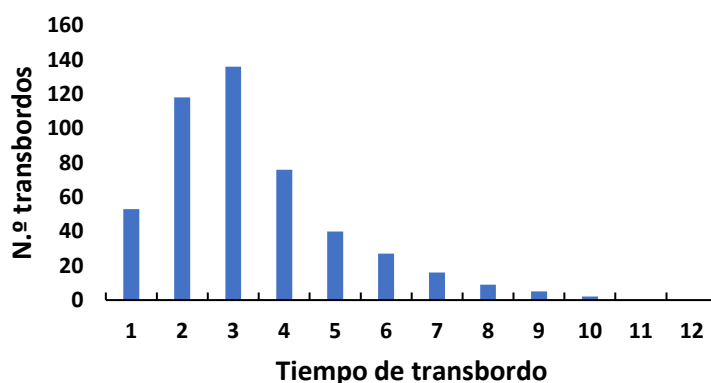


Figura 7. Tiempo de transbordo.

1.2 Transbordos dentro de ZEE

No se han realizado transbordos dentro de las ZEE.

1.3 Procedimientos y logística

El procedimiento de solicitud de embarque sigue siendo el mismo previamente descrito por el Consorcio en las revisiones anuales del ROP de ICCAT.

Durante el periodo que cubre este informe, los buques se han movido entre las zonas de ICCAT y la IOTC en diecisiete ocasiones mientras el observador permanecía a bordo del buque en un embarque continuo. En varias ocasiones, los buques de transporte van y vienen entre los océanos Índico y Atlántico varias veces en un solo viaje. Se da a los observadores la oportunidad de desembarcar en el primer puerto de visita entre cada cruce, sin embargo, en la mayoría de los casos el observador elige permanecer a bordo. Como consecuencia, el programa se ha beneficiado de una mayor coherencia y es más rentable al proporcionar observadores que cubren las zonas operativas de ICCAT e IOTC.

2. Identificación de especies

Los métodos usados por los observadores para la identificación de especies y los procedimientos de comunicación se detallan en informes anteriores (ICCAT, 2011).

3. Atún rojo del Sur

Desde la adopción de la Resolución sobre la implementación de un programa de documentación de capturas de la CCSBT el 1 de enero de 2010, cualquier atún rojo del Sur (*Thunnus maccoyii*) transferido debe ir acompañado de un formulario de seguimiento de la captura (CMF) que debería ir firmado por el observador. Durante el periodo que cubre este informe, en 12 ocasiones se transbordó atún rojo del sur durante tres embarques y con un total de 599,65 t declaradas (**Tabla 2**). Los observadores preparan un informe separado para la CCSBT en cualquier marea en la que se transborda atún rojo del Sur.

Tabla 2. Transbordos de atún rojo del sur (*Thunnus maccoyii*) durante el último año.

N.º solicitud	Nombre del buque	N.º ICCAT del buque de transporte	N.º Transf.	Fecha	N.º de peces	Peso declarado (t)
225	Meita Maru	AT000JPN00574	18	26/12/2018	1	0,085
233	Meita Maru	AT000JPN00574	31	24/05/2019	635	29,163
233	Meita Maru	AT000JPN00574	32	24/05/2019	1203	53,644
235	Taisei Maru No.24	AT000JPN00571	1	23/05/2019	1310	57,116
235	Taisei Maru No.24	AT000JPN00571	31	04/07/2019	1586	62,171
235	Taisei Maru No.24	AT000JPN00571	32	07/07/2019	1427	64,215
235	Taisei Maru No.24	AT000JPN00571	33	07/07/2019	1439	64,755
235	Taisei Maru No.24	AT000JPN00571	34	10/07/2019	1558	62,32
235	Taisei Maru No.24	AT000JPN00571	35	07/11/2019	1421	61,103
235	Taisei Maru No.24	AT000JPN00571	36	11/07/2019	1604	65,764
235	Taisei Maru No.24	AT000JPN00571	37	12/07/2019	335	15,075
235	Taisei Maru No.24	AT000JPN00571	38	12/07/2019	1311	64,239

4. Estimación del peso

La metodología utilizada por los observadores para estimar los pesos de los transbordos sigue siendo la misma que la descrita previamente por el Consorcio (ICCAT 2011).

5. Formación de observadores

Actualmente hay 96 observadores de ICCAT registrados (**Documento adjunto 1**), aunque algunos no están activos en el programa. Debido a la rotación natural del personal, es importante mantener la formación regularmente, y los observadores que han finalizado la formación de ICCAT desde el último informe anual se muestran en la **Tabla 3**.

Con el previo acuerdo de ICCAT, IOTC y CCSBT, los observadores formados en el marco de cualquiera de los programas están disponibles como observadores para los tres organismos. Esto reduce los costes y garantiza un elevado estándar de la integridad de los datos entre las OROP. También permite a los observadores permanecer a bordo del buque si este cruza entre zonas de OROP distintas para ahorrar costes de embarque (Sección 1.3).

Para reflejar este acuerdo, los observadores reciben ahora un único número de observador y una tarjeta de identificación válida para las tres OROP.

Tabla 3. Formación del ROP transbordo llevada a cabo durante el año pasado.

Nombre del observador	Lugar de la formación
Liam Fergusson	Ciudad del Cabo
Chuma Sijaj	Ciudad del Cabo
Toni Lakos	Croacia
Lena Vulic	Croacia
Miran Babic	Croacia
Matea Haggia	Croacia
Mario Latkovic	Croacia
Luka Glamuzina	Croacia
Martin Emanuel	Ciudad del Cabo

6. Base de datos del Programa de observadores

Continúa siendo actualizada cuando es necesario y actualmente contiene datos de 6.535 transbordos.

7. Posibles casos de incumplimiento (PNC)

Desde 2012, ICCAT ha requerido la presencia de observadores a bordo de los LSPLV para realizar comprobaciones en los buques con respecto a las recomendaciones de ICCAT. Cualquier posible infracción (PNC) es presentada al Estado del pabellón por el observador a través del consorcio. El Estado de pabellón tiene entonces la oportunidad de responder. Las descripciones de los PNC se resumen en el **Documento adjunto 2**.

Desde la entrada en vigor de la Recomendación, 951 PNC han sido comunicados por observadores en relación con 98 asignaciones. Dichos PNC se muestran en la **Figura 8**. Solo se han comunicado 25 PNC en el periodo cubierto por este informe (**Figura 9**). Se trata de una reducción significativa con respecto a años anteriores, por ejemplo, en el informe de 2017 se comunicaron 96 PNC durante el mismo período de tiempo.

Las marcas de identificación de los buques ha sido el PNC más comunicado durante los tres últimos años civiles y, a pesar de las mejoras respecto a otros temas de cumplimiento, ha continuado en un nivel muy

elevado, 27, 10 y 11 informes en los años civiles 201//2018/2019. Sin embargo, a nivel general se ha producido una reducción genuina en los PNC comunicados que refleja el hecho de que se ha producido una mejora en el cumplimiento de los buques desde el año pico 2014 (324 PNC en el año civil). Los cuadernos de pesca han tenido mejoras importantes respecto a problemas con la numeración, el no estar completos y la encuadernación, han caído desde 261 en 2014 y 186 en 2015 a 27 desde el 1 de enero de 2017 (Figura 10 y Figura 11).

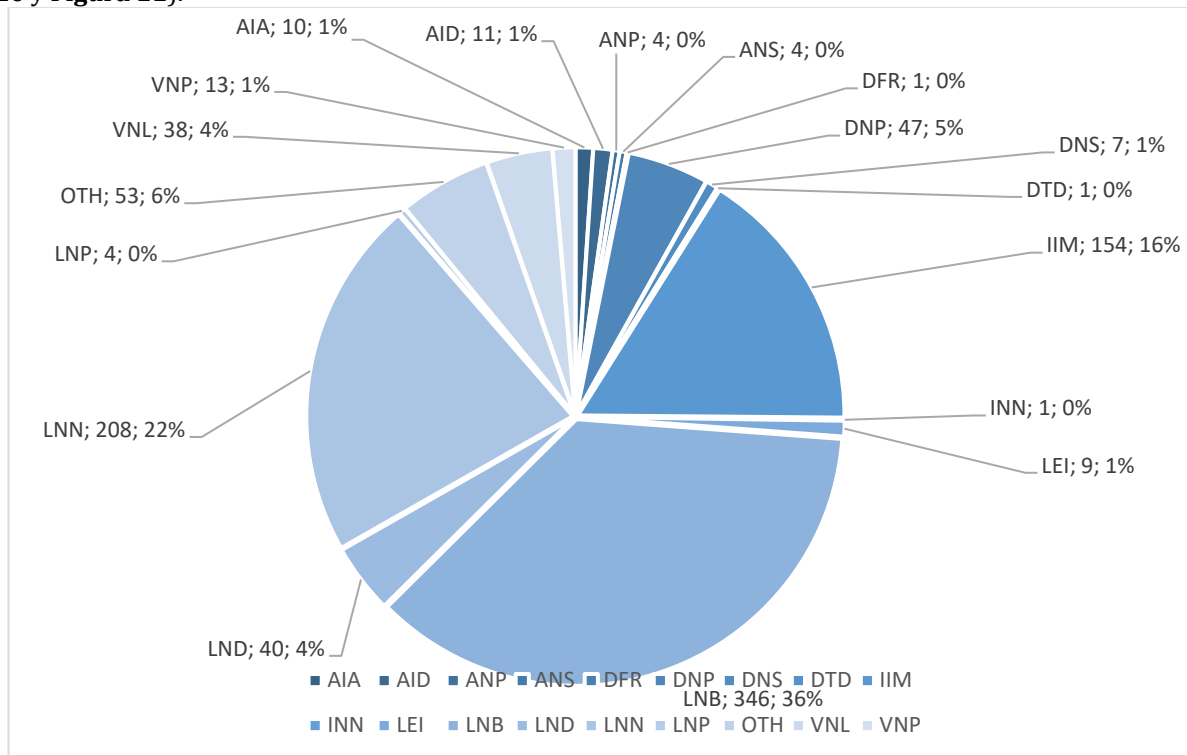


Figura 8. Número y proporción de PNC comunicados desde su introducción.

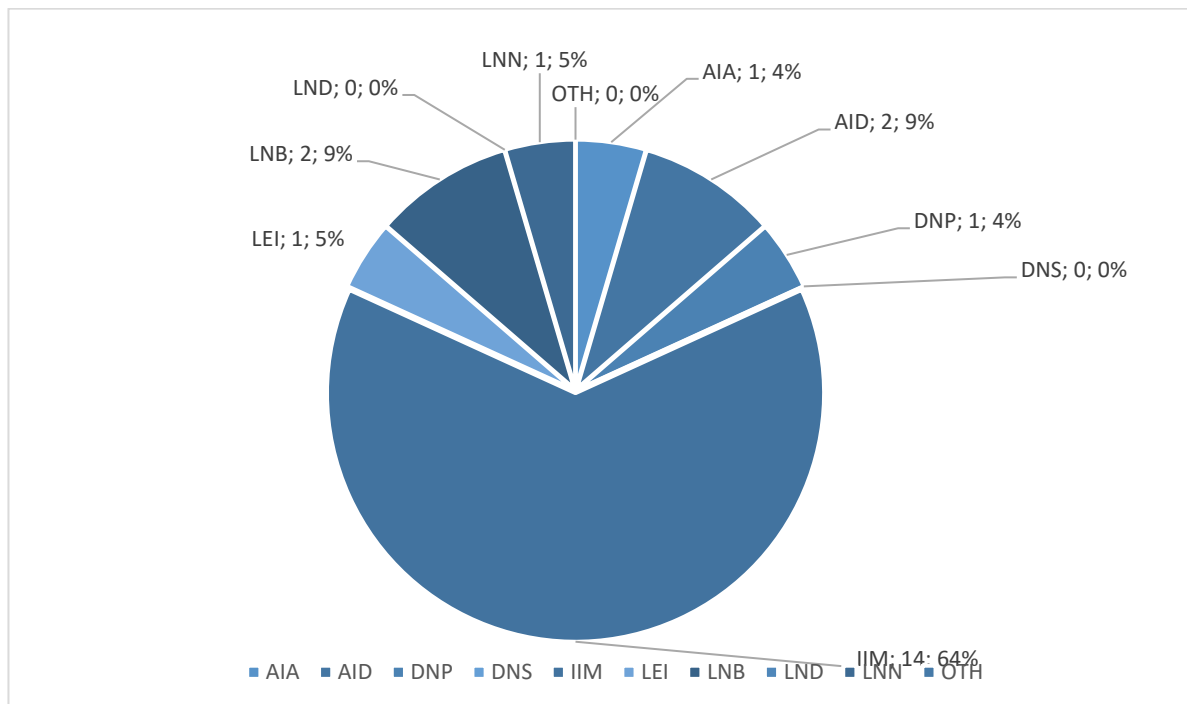


Figura 9. Número y proporción de PNC comunicados durante el periodo que cubre este informe.

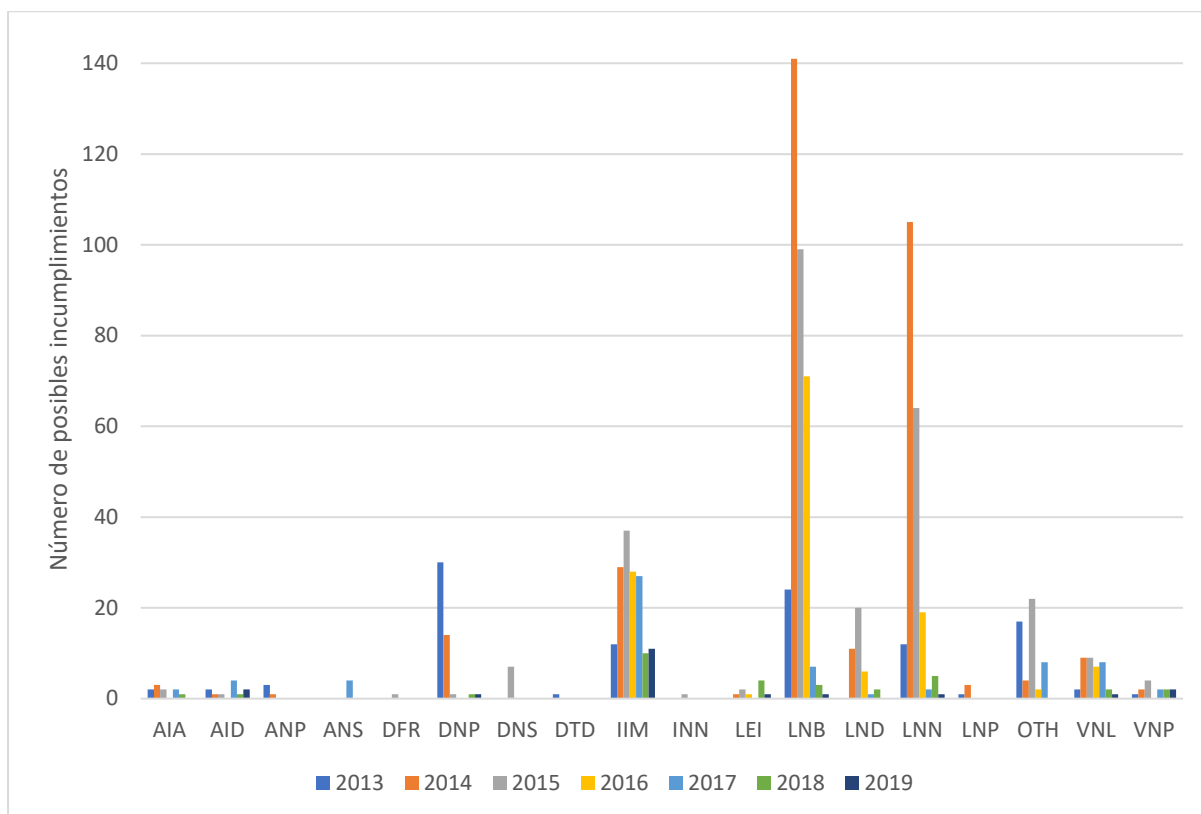


Figura 10. Comunicación de los PNC por año civil desde la introducción de las inspecciones de los buques (foco de la serie: año civil).

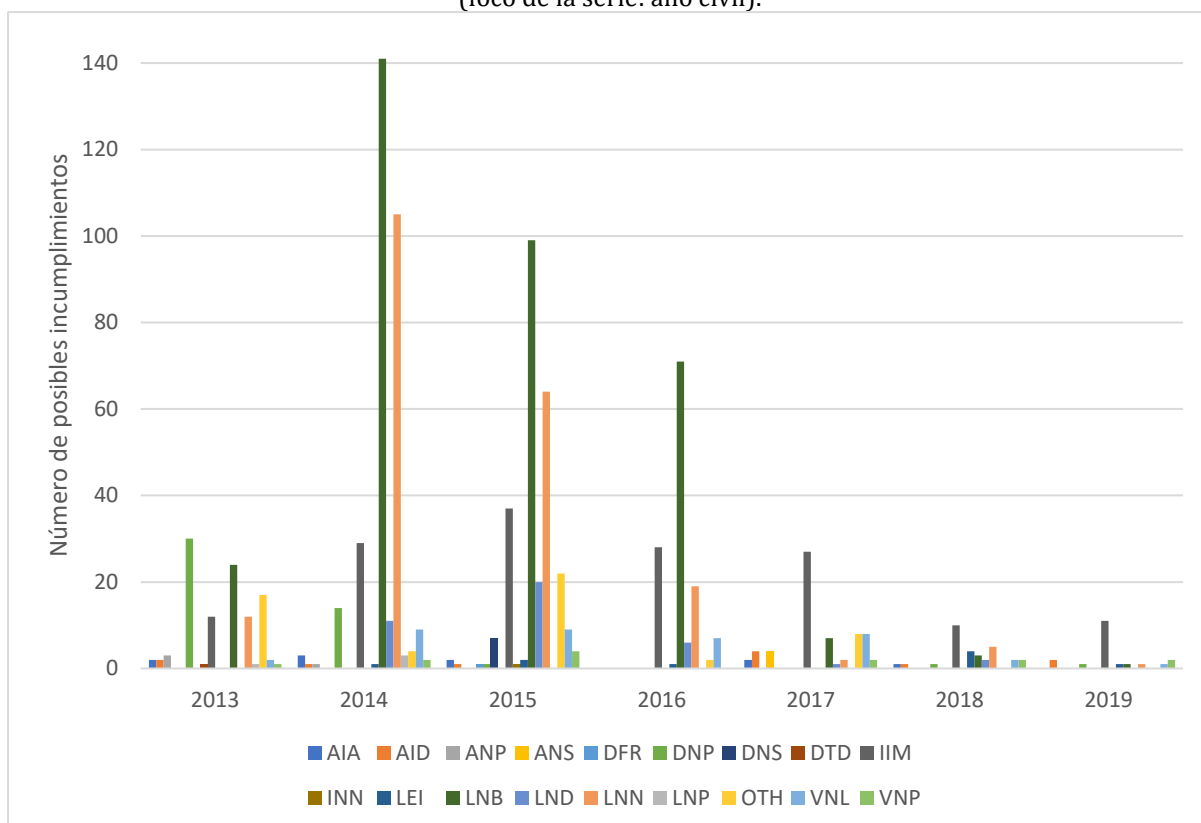


Figura 11. Comunicación de los PNC por año civil desde la introducción de las inspecciones de los buques (foco de la serie: tipo de PNC).

8. Conclusiones y recomendaciones

El ROP de ICCAT lleva funcionando doce años sin ningún problema importante. El Consorcio continúa comprometido con el programa y ambos socios continúan colaborando estrechamente para realizar los embarques de observadores necesarios a la vez que mantienen la calidad y los estándares de los observadores. Se hacen todos los esfuerzos posibles para optimizar la eficacia de los embarques y minimizar los costes.

Los PNC siguen comunicándose utilizando los mismos criterios que en años anteriores, y resulta alentador ver que ha habido una reducción significativa en el número de PNC detectadas durante el periodo de este informe. Esto muestra un incremento en el nivel de cumplimiento en todas las flotas, con mejoras en lo que concierne a los cuadernos de pesca y a que los buques tienen la documentación requerida.

Durante los 12 años, el programa ha reunido una gran cantidad de datos sobre especies, pesos, localizaciones y pabellones de los buques que transbordaban, que actualmente se utilizan para dar declaraciones de transbordo verificadas y para hacer un resumen muy general de las operaciones de transbordo. El consorcio recomienda que se haga un análisis más detallado ya que podría proporcionar una visión general más informativa de las tendencias de las operaciones de transbordo a lo largo de los años y del comportamiento de las diversas flotas respecto a sus operaciones pesqueras.

Como recomendación respecto al desarrollo de PNC, en varias ocasiones, la informa de la cabecera faltaba y se ha comunicado como otros. Para mayor claridad, el consorcio recomienda ampliar la categoría LEI (incorrectas entradas del cuaderno de pesca) del PNC para que incluye la información que falta en la cabecera. LEI - incorrectas entradas del cuaderno de pesca o falta información en la cabecera.

Como nota cualitativa, los observadores generalmente aportan positivos comentarios respecto a trabajar en el ROP de ICCAT, aunque las observaciones pueden ser intensas y durar largas horas, disfrutan y valoran trabajar en el programa.

Observadores formados de ICCAT (en activo)

Nombre del observador	# ICCAT
Jano van Heerden	3
Johannes Visagie	12
Jonathan Newton	13
Hentie Heyns	15
Schalk Visagie	25
Gary Breedt	27
Peter Lafite	28
Nick Wren	32
Elcimo Pool	44
Keith Patterson	46
Marius Kapp	50
Taylan Koken	101
Julio Ocon	102
Zamokwakhe Vilakazi	104
Jeffrey Heinecken	105
Mzwandile Silekwa	106
Edmund Higgins	110
Filipe Miguel de Sousa Rodrigues	112
John McDonagh	113
Ricardo Silva	114
Anton Dimitriov	117
Llewellyn Lewis	119
Alistair Burls	121
Stewart Norman	122
Anthony Donnelly	123
Rebeca Ocon	124
Maurice O' Malley	128
Phillip Robyn	130
Brandon Scott	131
Bruce Biffard	133
Jose Garcia Rebollo	135
Belinda Moya Martínez	137
Erich Gericke	141
Ivan Barac	142
Joaquim Bonito	144
Silvestre Natario	145
Robert Cooper	146
Sami Yildiz	147
Levent Ali Erkal	148
Manuel Garcia Polo	150
Johann Beets	152
Konstantinos Papadopoulos	153
Javier Guevarar Vivo	154
Hugo Dias	155

Nombre del observador	# ICCAT
Rudian Baily	157
Michael Basson	158
James Woodruff	160
Peet Botes	161
Aikaterini Kamposi	162
Beatriz Adriana Rodriguez Delgado	163
Carolina Brito Santana	164
Carlos Manuel Neves da Costa Serrano	165
Daniel Flanet Gomes de Andrade	166
Eva María Vidal Cejuela	167
Felix Morales Hernandez	168
Joao Pedro Pereira dos Reis	169
Martin Bello Candamio	170
Meadhbh Quinn	171
Nuno Alexandre Figueiredo Carrilho	172
Neda Matosevic	173
Pablo Tourinan Bana	174
Ruben Castineira Perez	175
Stephen Brennan	176
Ana Orts Perez	177
Firat Hayta	180
Rauf Berkay Eryericer	181
Cansin Alkan	182
Ugur Kaplama	183
Koray Ilker Bilgen	184
Liam Fergusson	185
Chuma Sijaj	186
Toni Lakos	187
Vedrana Vukasin	188
Lena Vulic	189
Miran Babic	190
Matea Haggia	191
Mario Latkovic	192
Luka Glamuzina	193
Martin Emanuel	194

* Los números de las nuevas tarjetas de identificación empiezan ahora desde el 101 desde la introducción de una única tarjeta de identificación para los programas de observadores de transbordos de ICCAT, IOTC y CCSBT con el fin de que los observadores tengan el mismo número de identificación en todos los programas.

Documento adjunto 2

Descripciones de posibles incumplimientos (PNC)

Caso de posible incumplimiento
Se ha impedido al observador desempeñar su labor a bordo del GPP
La declaración de transbordo no está cumplimentada
Transbordo dentro de una ZEE sin autorización del Estado costero
Transbordos no documentados de pescado recibidos por el GPP
Autorización previa de transbordo no presentada al observador por el GPP
Autorización previa de transbordo no estándar con el Estado del pabellón
A bordo del GPP no se ha mostrado el VMS al observador
En la unidad de VMS no se ve la luz de encendido
La Autorización para pescar no presentada al observador por el GPP
Autorización para pescar no estándar con el Estado del pabellón
Las fechas de la autorización para pescar no son válidas
La autorización para pescar no es válida para el área de ICCAT
No se ha presentado cuaderno de pesca al observador por el GPP
Las entradas del cuaderno de pesca son incorrectas
El cuaderno de pesca no está encuadernado
Las hojas del cuaderno de pesca no están numeradas
Un buque sin número ICCAT ha participado en las operaciones de transbordo
Las marcas del GPP no se muestran correctamente
No se ha presentado documento de captura de la CCSBT para el SBT
El SBT no está marcado individualmente
Otras infracciones no enumeradas aquí

Informe exhaustivo evaluando el contenido y las conclusiones de los informes de los observadores

BELICE

Calidad del resumen del transbordo

Los informes resumidos de los transbordos realizados en 2017 proporcionados por los observadores del Programa Regional de observadores son detallados y sucintos. Abarcan todos los datos requeridos por el ROP para garantizar una transparencia y rendición de cuentas total del transbordo en el mar.

Calidad de los datos en relación con las cantidades observadas y consignadas por el observador

Los datos comunicados por los observadores en lo que concierne a las cantidades y especies transbordadas están estrechamente correlacionados con las cantidades y especies comunicadas por los buques en su solicitud de autorización anterior al transbordo. Las especies y cantidades se han comunicado exhaustivamente y con precisión.

Calidad de la verificación de las marcas de identificación del buque pesquero

El informe sobre marcado de los buques pesqueros indica claramente el cumplimiento de este requisito por parte de los buques. Además, los comentarios proporcionan detalles adicionales sobre el alcance de cualquier irregularidad observada de tal modo que la CPC pertinente pueda emprender acciones correctoras para rectificar cualquier cuestión de incumplimiento potencial identificada.

Calidad de la verificación de la autorización para pescar

La verificación de la autorización para pescar es exhaustiva y garantiza que los buques pesqueros están pescando de un modo acorde con sus autorizaciones respectivas.

Calidad de la verificación del VMS

El informe del observador únicamente confirma que el VMS está encendido y funciona normalmente. Sin embargo, el Centro de seguimiento de la pesca (FMC) de Belice realiza un seguimiento estrecho de sus buques pesqueros basándose en los informes recibidos a través de su VMS:

Conclusión(es)

Los informes resumidos preparados por el observador bajo la supervisión del Programa regional de observadores ponen de relieve de forma adecuada la transferencia de peces del buque pesquero al buque de transporte. También proporcionan una mayor perspectiva de la condición de los buques pesqueros tras estar en el mar durante los periodos de tiempos y resalta cuestiones de posibles infracciones que podrían requerir acciones correctoras de la CPC pertinente.

CHINA

Calidad del resumen del transbordo

El informe del observador es de gran calidad y contenido y aporta información muy detallada, destacando especialmente posibles infracciones observadas durante los transbordos, lo que nos facilita autoverificar las actividades de transbordo de conformidad con las Recomendaciones de ICCAT y mejorar el rendimiento de nuestra flota.

Calidad de los datos en relación con las cantidades observadas y consignadas por el observador

Está claro que los observadores finalizaron bien su trabajo comprobando, consignando y estimando los productos transbordados en detalle, lo que también nos ayuda a verificar los datos de captura y obtener la distribución detallada de la captura.

Calidad de la verificación de las marcas de identificación del buque pesquero

Bien hecho, por parte del observador, el trabajo de verificación de las marcas de identificación del buque pesquero.

Las marcas de identificación del buque es un aspecto importante y todos los GPA chinos deben indicar el indicativo internacional de radio y el nombre del buque, así como el puerto base, de conformidad con las Especificaciones estándar para el marcado e identificación de las embarcaciones pesqueras de la FAO y las recomendaciones de ICCAT.

Los observadores detectaron algún caso de posible incumplimiento relacionado con el marcado, esto ha sido provocado sobre todo por los fuertes vientos y grandes olas y el deterioro biológico debido al crecimiento de las algas al pasar largos periodos en el mar, y se ha solicitado al armador pertinente que vuelva a remarcar el buque una vez que llegue a un puerto.

Calidad de la verificación de la autorización de transbordo

Bien hecho el trabajo de identificar la autorización de transbordo del buque en ICCAT.

Por lo general, informamos a ICCAT de la solicitud de transbordo junto con la carta de autorización de transbordo antes de que se realice el transbordo y pedimos al patrón del buque pesquero que muestre la carta de autorización para el transbordo antes de realizarlo.

Le informamos de que cada buque pesquero chino que opera en aguas fuera de la jurisdicción china debe poseer una licencia de pesca en alta mar, en la que se indica toda la información necesaria como las características básicas del buque, el indicativo de radio, el número de registro, etc.

Calidad de la verificación del cuaderno de pesca

Bien hecho el trabajo de examinar los cuadernos de pesca.

Todos los GPA chinos deben llevar a bordo de cada buque el cuaderno de pesca y consignar las actividades pesqueras, incluida la deriva, a tiempo y con precisión. Deben incluir los tónidos objetivo y las captura incidental y captura fortuita. A partir de 2015 existe una nueva versión del cuaderno de pesca que incluye más información sobre las especies de tiburones y sobre esfuerzo pesquero.

Calidad de la verificación del VMS

Bien hecho el trabajo de verificación. Es una forma importante de comprobar la unidad de VMS y la situación de la comunicación a bordo conforme a las Recomendaciones de ICCAT. Todos los buques chinos están equipados con unidades VMS a bordo e informan seis veces al día como establece la Recomendación de ICCAT.

Si en los informes de los observadores se comunica que alguna unidad VMS a bordo de algún buque pesquero chino está defectuosa, inmediatamente verificaremos y obtendremos la posición del buque afectado mediante nuestra plataforma VMS. De hecho, todos los VMS de los buques pesqueros chinos están en buen estado.

Otros comentarios

En general, China ha realizado correctamente los transbordos en 2018. Algunos buques chinos han sido acusados de posibles incumplimientos, investigaremos minuciosamente todos estos casos y presentaremos nuestras conclusiones al respecto lo antes posible, y pediremos a nuestros armadores que emprendan acciones concretas para rectificar dicho incumplimiento. Además, por problemas de idioma, los patrones de los buques chinos no entienden algunas de las peticiones y preguntas de los observadores y por ello no entregan los certificados adecuados o aportan explicaciones, lo que ha dado lugar a algunas de las infracciones innecesarias de los buques chinos durante las inspecciones.

Conclusión(es)

Los informes de transbordo resumen las actividades de transbordo cubriendo los diversos aspectos relacionados con las medidas de ICCAT y son reenviados en el momento oportuno a la flota afectada. Desempeñan un importante papel en la implementación del Programa para el transbordo de los grandes buques pesqueros y ayuda a la Secretaría y a cada CPC a comprobar las actividades de transbordo y a mejorar el rendimiento de cada flota respecto a las medidas de ordenación pertinentes. China continuará cooperando estrechamente con ICCAT para implementar el programa de transbordo en el mar.

JAPÓN

El informe global de Japón que evalúa el contenido y las conclusiones de los informes de los observadores asignados a los buques de transporte que han recibido transbordos de sus GPA (2018).

La calidad de los datos se relaciona con las cantidades observadas y consignadas por el observador

Confirmamos que, en la mayoría de los casos, las cantidades transbordadas declaradas por cada GPA equivalían a las consignadas por el observador.

Verificar el nombre/número ICCAT del buque

Verificamos todos los nombres/números ICCAT de los buques relacionados con el transbordo.

Otros comentarios

Se produjeron 173 transbordos en el mar realizados por 67 grandes palangreros atuneros japoneses en 2018. Los productos transbordados fueron sometidos a inspecciones por parte de funcionarios del gobierno japonés en los puertos japoneses en que se desembarcaron.

Se ha desarrollado un sistema de cuaderno de pesca electrónico en cooperación con las industrias pertinentes, y ya se ha iniciado su uso en modo de prueba. Se ha mejorado el sistema para facilitar su uso por parte de los pescadores, pero dado que de momento el número de buques que han introducido el cuaderno de pesca electrónico es limitado, a los demás buques se les han entregado cuadernos de pesca encuadernados desde la temporada de pesca de 2016 para garantizar el cumplimiento de los requisitos para los cuadernos de pesca de ICCAT.

COREA

Calidad del resumen del transbordo

Los informes de transbordo generalmente resumen adecuadamente las observaciones realizadas por los observadores de transbordo pertinentes.

Calidad de los datos en relación con las cantidades observadas y consignadas por el observador.

En general, Corea considera que los datos relacionados con las cantidades observadas y consignadas por el observador están bien reflejados.

Calidad de la verificación de las marcas de identificación del buque pesquero

Corea considera que la calidad de la verificación de las marcas de identificación del buque pesquero ha sido en general adecuada.

Calidad de la verificación de la autorización para pescar

Corea considera que la calidad de la verificación de la autorización para pescar ha sido en general satisfactoria.

Calidad de la verificación del VMS

Corea considera que la calidad de la verificación del VMS ha sido en general satisfactoria.

Conclusión(es)

Corea reconoce el importante papel que desempeñan los observadores de transbordo y está satisfecha, en líneas generales, con la calidad de sus informes.

NAMIBIA

Calidad del resumen del transbordo

Los informes de transbordos contienen resúmenes detallados y están bien preparados por los observadores a cargo de los transbordos en el mar.

Calidad de los datos en relación con las cantidades observadas y consignadas por el observador.

Confirmamos que las cantidades transbordadas declaradas por cada GPA equivalían a las consignadas por el observador.

Calidad de la verificación de las marcas de identificación del buque pesquero

Namibia considera la verificación de los observadores satisfactoria y ha verificado todos los números ICCAT/nombres de los buques relacionados con los transbordos realizados.

Calidad de la verificación de la autorización para pescar

Namibia está satisfecha con la verificación de la autorización para pescar.

Calidad de la verificación del VMS

El informe del observador confirma que el VMS está encendido y funciona normalmente. Hacemos un seguimiento de los buques pesqueros las 24 h del día con el programa de seguimiento de buques, VMS.

Conclusión

Namibia se ha unido recientemente al programa de transbordos en el mar y reconoce el importante papel de los observadores, y está satisfecha con la calidad de sus informes. 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 produjeron 7 casos de transbordos en el mar por dos GPA de Namibia. Durante el periodo de comunicación no se realizaron transbordos en puerto. El programa de observadores proporciona una mayor perspectiva de la condición de los buques pesqueros tras estar en el mar durante un amplio periodo y resalta cuestiones de posibles incumplimientos que podrían requerir acciones correctoras de la CPC pertinente. Esta información nos ayuda a nosotros y a los armadores a garantizar que los buques se mantengan adecuadamente y a nosotros a hacer que los GPA cumplan las medidas de conservación y ordenación de ICCAT.

SENEGAL

Durante el primer semestre de 2018, Senegal autorizó al buque Diamalaye 1909, con el n.º ICCAT, AT000SEN00023, a realizar transbordos en el mar. El buque participó en el ROP transbordo de ICCAT.

La nave realizó cinco transbordos entre el 15/02/2018 y el 07/12/2018, supervisados por observadores al 100 %.

Desarrollo de las transferencias

Las operaciones de transbordo fueron realizadas el 15/02/2018, el 29/04/2018, el 25/05/2018, el 31/05/2018 por cantidades de 228 262 kg de patudo, 12 055 kg de rabil, 7 936 kg de atún blanco y 31 290 kg de peces de pico.

La diferencia ente las cantidades observadas y las cantidades declaradas no son muy importantes.

Los cinco informes de observadores mencionaron las operaciones de transbordo.

Inspecciones de buques y posibles incumplimientos:

El observador a bordo del buque de transporte Ibuki mencionó un PNC sobre que el cuaderno de pesca no estaba numerado y el del buque de transporte MEITA MARU un ATF en francés.

Otros comentarios:

Los cinco informes se enviaron a los patrones a bordo del palangrero.

SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS

San Vicente y las Granadinas, para el año 2018, realizó siete (7) transbordos en el mar. En la **Tabla 1.** a continuación se muestran los buques de transporte y las fechas de los transbordos.

Buque	Buque de transporte	Fecha del transbordo
Dae Sung 112	IBUKI	01/01/2018
Dae Sung 226	IBUKI	02/01/2018
Dae Sung 216	IBUKI	04/01/2018
Dae Sung 112	Lady Tuna	05/04/2018
Dae Sung 112	IBUKI	26/12/2018
Dae Sung 216	IBUKI	27/12/2018
Dae Sung 226	IBUKI	27/12/2018

Como se muestra en la **Tabla 2**, el 90% de las especies de pescado transbordado para 2018 fue patudo. Cuando se comparan los pesos observados por los observadores regionales con los comunicados por los buques, se detectan pocas diferencias.

Tabla 2.

Vessels	ICCAT Vessel Number	Big Eye Tuna (mt)	Yellowfin Tuna (mt)	North Swordfish (mt)
Dae Sung 226	AT000VCT00052	73.08	18.061	5.064
Dae Sung 216	AT000VCT00053	87.049	3.691	1.73
Dae Young 112	AT000VCT00055	142.368	4.022	0
TOTAL		302.497	25.774	6.794

El observador regional indicó varios casos de posibles incumplimientos enumerados en la **Tabla 3.** Sin embargo, la División de Pesca constató que los buques están transmitiendo en las fechas en cuestión. [Nota de la Secretaría: las tablas que muestran los datos VMS se presentaron con el informe].

Tabla 3.

Buque	Datos sobre posibles incumplimientos
Dae Sung 112	01/01/2018
Dae Sung 112	05/04/2018
Dae Sung 226	02/01/2018
Dae Sung 216	05/04/2018

TAIPEI CHINO**Informe sobre transbordo en el mar en 2018**

En 2018, se produjeron 251 transbordos en el mar realizados por 52 grandes palangreros atuneros (LSTLV) de Taipei Chino. Dado que los observadores del programa regional de observadores (ROP) identificaron algunos posibles incumplimientos en sus informes, Taipei Chino examinó los problemas planteados y descubrió que, en su mayoría, estaban relacionados con las marcas de identificación de los buques, los dispositivos de VMS y la autorización para pescar (ATF). A continuación, se presentan las explicaciones, los enfoques para mejorar y observaciones pertinentes para las cuestiones mencionadas:

Explicación de posibles infracciones:**Marcas de identificación de los buques**

Incluso aunque las marcas de los buques no identificables o poco claras son identificadas como posibles infracciones por los observadores, sugerimos que también se tengan en cuenta las Específicas características de la operación de pesca que pueden dar lugar a la erosión del marcado del buque. Nuestros buques pesqueros de aguas distantes suelen operar en el mar durante mucho tiempo, y la pintura del

nombre del buque podría desgastarse debido a las condiciones climatológicas adversas o al deterioro biológico debido al crecimiento de las algas al pasar el tiempo. Al recibir los informes de observadores que señalaban este problema, inmediatamente solicitamos a nuestros armadores y capitanes de los buques que rectificaran una vez que el buque afectado llegó a puerto. Además, frecuentemente hemos recordado a nuestros armadores y capitanes que deben prestar más atención a las marcas de identificación de sus buques para minimizar la posibilidad de que los observadores del ROP informen repetidamente sobre ellos. Además, los armadores de nuestros LSTLV esperan que los observadores de las CPC informen a los patrones in situ cuando detecten problemas de erosión en las marcas, para que puedan solucionarse estos problemas lo antes posible. Argumentos comunicados de forma repetida en los años anteriores, por tanto, se reducirán al nivel mínimo.

Dispositivos de VMS

En lo que concierne a cuestiones relacionadas con el indicador de encendido de los dispositivos VMS apagado, hemos confirmado que estos buques pesqueros indicados por los observadores transmitieron las posiciones de sus buques regularmente durante toda la marea de pesca. Una posible explicación de esta situación sería que nuestros buques de pesca de aguas distantes tienen que tener instalado al menos un dispositivo VMS adicional a bordo como dispositivo de repuesto, que siempre estará apagado hasta que el dispositivo original en funcionamiento se estropee y dicho dispositivo de repuesto se encienda como sistema auxiliar. Es muy probable que los observadores del ROP confundieran el dispositivo de VMS apagado de repuesto con el original. Sugerimos que los observadores confirmen in situ con los patrones cuál es el dispositivo VMS operativo, para reducir este tipo de malentendidos.

Además, observando que la presencia de un interruptor indicada originalmente por un observador como posible incumplimiento, pero retirado después, deseamos alinearnos con el observador respecto al hecho de que el que un buque pesquero lleve a bordo una unidad de VMS con un interruptor no constituye un incumplimiento.

Autorización a pescar (ATF)

Hemos observado los casos con problemas relacionados con la ATF y hemos confirmado que los buques afectados estaban debidamente autorizados por esta Agencia de Pesca para operar en el Atlántico. Los capitanes simplemente no presentaron a los observadores del ROP el formato más actualizado de ATF, lo que dio lugar a un malentendido. Continuamos formando a nuestros capitanes y pescadores para que disminuya la posibilidad de que vuelva a presentarse este problema.

Comentarios sobre los informes de observadores:

Resumen de las cifras estimadas por el observador/buque

En referencia a la tabla resumen de las cifras estimadas por el buque /observador, en al menos cuatro de nuestros informes de observadores, los observadores mezclaron el peso estimado de patudo y rabil, y lo consignaron como peso acumulado en su lugar. Por lo tanto, sugerimos que sería más adecuado consignar el peso estimado por separado, dado que a menudo utilizamos los informes de los observadores para verificar la captura de nuestros buques pesqueros.

Informe de PNC equivocado

En el informe de un observador, el observador consignó un PNC en uno de nuestros pesqueros. No obstante, el buque pesquero afectado no estaba identificado por ningún problema relacionado con las marcas de identificación, la ATF, el cuaderno de pesca o el VMS. Por tanto, era confuso para nosotros, y deseamos sugerir que los informes de los observadores sean doblemente comprobados para reducir descuidos.

En resumen, tras haber participado durante años en el ROP ICCAT, reconocemos la gran importancia del ROP para la conservación y ordenación de las especies de ICCAT y quisiéramos hacer llegar nuestro reconocimiento y encomiar los grandes logros y contribuciones realizados por la Secretaría y MRAG. Deseamos reiterar nuestro apoyo al trabajo de los observadores del ROP y creemos que el programa funcionará más eficazmente si se pueden tener en cuenta las sugerencias mencionadas.